

XILOCA 15
págs. 207-231
1995
ISSN: 0214-1175

**SEBASTIÁN FERINGÁN Y CORTÉS
(Báguena, 1700-1762)**

**Arquitecto e ingeniero militar, constructor del Arsenal de
Cartagena entre otras importantísimas obras**

José M.^a de Jaime Lorén*

José de Jaime Gómez**

Resumen.- *Biografía de este arquitecto e ingeniero baguense, constructor entre otras obras del Arsenal de Cartagena, el Reguerón de Murcia, participando también en trabajos como La Catedral de Murcia o en los riegos de Lorca entre otros.*

Se amplía su poca conocida biografía dando a conocer su labor con detalles de fechas y circunstancias de construcción de sus obras más relevantes.

Abstract.- *Mr. Sebastián Feringan's Biography, who was born in Báguena; he built, among others, Cartagena arsenal, Murcia regeron, he also took part in Murcia cathedral and Lorca watering.*

His biography -dates, works- is extended.

"Coronó Feringán su brillante carrera, en el curso de la cual dio pruebas inequívocas de su valer: como soldado, delante de Gibraltar; como ingeniero militar, en el mencionado sitio y fortificaciones de Cartagena; como hidráulico en el puerto y diques de esta misma ciudad y trabajos de defensa de la de Murcia contra las avenidas; como ingeniero civil, en la multitud de comisiones de todo género que le confió el gobierno en distintas provincias, y como arquitecto, principalmente en el arsenal de Cartagena, del cual fue el tracista y director".

A modo de resumen, de esta guisa presenta a nuestro paisano su principal biógrafo y panegrista de sus trabajos, el erudito militar murciano D. Pedro A. Berenguer

* Dr. C. Biológicas.

** Catedrático de E. Media.

y Ballester, quien indagando entre los bocetos y proyectos de la catedral murciana, encontró el de Feringán y, dado el desconocimiento en que permanecía su figura y sabedor de la enorme trascendencia de sus obras, consagró buena parte de sus investigaciones a este modesto ingeniero baguenense. A pesar de algunas inexactitudes que desliza, hay que agradecerle sus trabajos por sacar del olvido a este ingeniero, y concederle la primacía en su descubrimiento; de hecho, después de las publicaciones de Berenguer el resto de los estudios dedicados al de Báguena se limitan a precisar o limitar algunas de sus aseveraciones, o a completar y ampliar otras informaciones que sólo menciona parcialmente. En este sentido merecen citarse los documentados estudios de Baquero Almansa, de A. de Bethencourt y, más recientemente "Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII". Como puede verse, una selecta y amplia biobibliografía que ya nos gustaría que existiese también para otras de nuestras destacadas personalidades.

ARAGONÉS E INGENIERO

En la obra inédita de Pedro A. Berenguer "Noticias de los Arquitectos Murcianos desde el siglo XV", además de hacer el apellido Feringant, afirma que era francés y que, seguramente, llegó a España desde París con Felipe V, basándose en unas notas manuscritas de un canónigo murciano que lo llama "Ingeniero Mr. Feringant". Será el propio historiador el que deshaga el equívoco definitivamente cuando, atraído por el lamentable olvido en que permanecía, se ocupa de su figura con profundidad dando a la luz sus "Documentos y noticias para la biografía del general de ingenieros D. Sebastián Feringán y Cortés", que vamos a seguir en muchos momentos. Así, tuvo la fortuna de localizar su expediente militar y en el mismo un documento autobiográfico del ilustre ingeniero, escrito de su puño y letra para cumplir una orden de la superioridad deseosa de conocer los trabajos y obras en las que había intervenido, y que Berenguer tuvo el buen criterio de reproducir íntegro respetando la ortografía original. Completó estas noticias con las que recabó en los Archivos de Simancas y de Murcia, más las pesquisas que personalmente espigó en viejos libros y en conversaciones, dando todo ello como resultado un estupendo librito en 8º, de 133 páginas, no muy fácil de encontrar, pero que hemos podido consultar en la Biblioteca Nacional (sig. R-946117) y en la de la ciudad de Murcia.

Así pues, como señala el ingeniero en su nota manuscrita.

"Nací en el Reyno de Aragón y Lugar de Vaguena en 19 de Enero de 1700 - de Pedro Fringan que nazió en Bardallud en 21 de septiº. de 1658 y de Josepha Antonia Cortés y Bernal.

Soy nieto de Beltrán de Fringan qº con estimazion i conveniencias se establezio en Bardallud por ser el segundo Genito de su Cassa del Lugar de Aydus en el Valle de Aspe, donde sigue la linea primogenita, Con el Goze i Posesion de la Cassa solariega de Fringan, Hacienda aneja, Capilla, entierro y Banco distinguido, en la Iglesia Parrochial, preheminenzia qº solo Esta Conzedida a los Nobles".

Aún se extiende más en la relación de sus antepasados que nos indica cómo no iban tan desencaminados los que le atribuían un origen galo, toda vez que por parte paterna procedía del principado del Bearn de donde pasó a Navarra y posteriormente a Aragón. Por la rama materna hay que considerarlo netamente aragonés y perteneciente a linaje noble. Cuenta también cómo se crió en Fraga bajo la tutela de su hermano Pedro que estaba empleado en el aprovisionamiento del ejército que sitió Barcelona, labor en la que le ayudaba mientras hacía los estudios de latinidad y matemáticas bajo la instrucción de un sacerdote.

El año 1717 pasó a Barcelona D. Pedro Feringán a la Contaduría de bienes confiscados junto al joven Sebastián, que en la fábrica de la Ciudadela del trato de algunos ingenieros "avivé mi aplicación a las mathematicas, con un religioso de Sn franco. y Con el auxilio de los libros y instrumentos deq^e me probey porq^e en aquel tiempo no abia cademia". Por donde vemos cómo la base de su formación en la ingeniería es prácticamente autodidacta. Decidido a seguir estudiando y trabajando en esta carrera técnica, desechó muy buenas proposiciones que se le hicieron para ingresar en el ejército regular en los batallones que se formaron en 1718, y así el 1 de noviembre de este mismo año se dio de alta como Ingeniero Voluntario en las obras de la Ciudadela de Barcelona tras sufrir el examen correspondiente.

Viene a continuación una etapa oscura de estudio y de trabajo para aprender los entresijos del oficio que había elegido de la que no conocemos prácticamente nada, pues la referencia del libro "Los ingenieros militares..." según la cual el 23 de julio de 1715 "Dibuja un plano de la Casa del Rey, situada en Cartagena, señalando en rojo la muralla antigua, y elabora un presupuesto del coste de dicha obra", que se conserva en el Archivo de Simancas, debe tener equivocado el año por cuanto a los 15 años estaba todavía en Fraga con su hermano. Sí que se sabe que el 9 de mayo de 1721 fue ascendido a Alférez Ingeniero Extraordinario, y se estima que todos estos años permaneció en Barcelona trabajando en las obras del puerto a las órdenes de Isidro Verboom. Cinco años más tarde, el 13 de diciembre de 1726 recibió los entorchados de Teniente y de Ingeniero Ordinario. Con esta graduación intervino en el sitio de Gibraltar como consta en su expediente en los términos siguientes:

"Dⁿ. Antonio Montaygu de la Perille, ingeniero Director de los Exercitos Plazas, y Fronteras de S.M. y encargado en Jefe de la dirección del Ataque hecho a la Plaza de Gibraltar. Certifico que el Ingeniero Ordinario Dⁿ Sebastián Feringan Cortes ha servido por Real orden de este Exercito y Ataque de la Plaza de Gibraltar desde el principio de ella la suspension de Armas y durante el Cittio a montado la Trinchera assistiendo entodas las funziones desu Brigada que en la sexta sirbió como Jefe de ella y por aberse reduzido a quatro passo a la tercera en la que también prosiguio el Real serviziu mandando la media Brigada siempre que se Ofresio montar la Trinchera en esta Conformidad; en cuyo tiempo y funzion, le he experimentado y bisto efectuar exactamente con mucho zelo, Valor y Aplicacion, quanto se le ha encargado del Rl. serviziu, assi en el Trabajo de Trinchera como en las Comissiones particulares que seanpuesto a su Cuydado, portodo lo que considero aeste Oficial Digno a las onrras y merzedes que S.M. fuere servido hazerle... Sⁿ Roque a 27 de Octubre de 1727".

No intervino en otras acciones de guerra, y eso que en repetidas ocasiones fue propuesto para expediciones a Orán e Italia por el duque de Montemar y otros jefes del cuerpo, sin embargo siempre estimó el monarca que sus servicios eran más precisos como ingeniero capacitado y experto que como militar, donde era más fácil de suplir.

EL PUERTO Y CIUDAD DE CARTAGENA

En 1728 pasó a las obras del puerto de Cartagena donde trabajó muchos años como segundo, no como director, sin embargo en la práctica era el alma de las obras y con él se entendía confidencialmente el ministro Patiño. Ya entonces sus actividades rebasaban el marco de la ingeniería hidráulica tocando también facetas de diseño y urbanismo, así poco tiempo después redactó una propuesta de remodelación de la Alameda de San Antonio, en Cartagena, se trataba de un espacio longitudinal muy alargado que terminaba en un semicírculo donde confluían los caminos de Lorca y Murcia. Aunque no se llevó a cabo sirve para indicarnos sus conocimientos en arquitectura, lo mismo que el plano y proyecto que levantó en 1730 para edificar la Fuente Vieja. Desde la ciudad departamental fue comisionado a varios destinos, como Gibraltar, Granada, Castilla la Nueva y Sevilla, que más tarde veremos. En este último lugar sabemos que estuvo entre enero y febrero de 1731, y allí fue consultado por D. Joseph Patiño sobre las disposiciones más convenientes a tomar para la creación de un arsenal en el puerto.

1732 fue un año de gran trascendencia en la ordenación de la marina de guerra española y de las grandes instalaciones navales, al estructurar el ministro Patiño la Armada sobre tres departamentos navales con base en Cádiz, El Ferrol y Cartagena, organigrama que persiste en la actualidad. Aunque la plaza gaditana fue la privilegiada en lo que se refiere a instalaciones, poco a poco fue dotándose la de Cartagena, decidiendo el marqués de la Ensenada erigir un arsenal de nueva planta que afectaría profundamente la urbanización y futuro de la ciudad. Ya para entonces D. Sebastián Feringán había sustituido a D. Alejandro Deretz en la dirección de las obras portuarias, del que comenta el conde de Clavijo que "...no disputo la ciencia, porque le contemplo muy hábil, lo que niego es la práctica de trabajar en agua y pilotaje, lo que se adquiere con la experiencia, que no puede tener por ser ésta la primera obra en que se ensaya; y siendo ésta de tanta entidad, parece se debía buscar a cualquier precio, quien fuera el más perito para perfeccionarla".

Verdaderamente que los trabajos encomendados al ingeniero de Báguena iban a condicionar la estructura de la ciudad cartagenera, del repaso que vamos a hacer de los planos y proyectos que trazó y, en muchos casos concluyó, apreciaremos cómo en bastantes de ellos actuó más como arquitecto que como perito en construcciones hidráulicas. Éstos son los que se incluyen en el repertorio de "Los ingenieros militares":

- 1732 22.X** - Realiza un plano de parte de la ciudad de Cartagena con indicación del proyecto de D. Antonio Montaigu y el segundo de D. Alejandro de Rez sobre fortificación.

DOCUMENTOS Y NOTICIAS

PARA LA

BIOGRAFÍA DEL GENERAL DE INGENIEROS

D SEBASTIÁN FERINGÁN Y CORTÉS.

REUNIDOS POR

PEDRO A. BERENGUER Y BALLESTER.

Capitán de Infantería.



MADRID.

IMPRENTA DEL «MEMORIAL DE INGENIEROS».

1896

El primer y principal biógrafo del ingeniero de Báguena fue el militar y estudioso de la historia de Murcia D. Pedro A. Berenguer y Ballester que le dedicó este libro y varios artículos científicos.

- 31.XII** - Copia los planos, perfiles y elevaciones -con su explicación- de las arcas para la cañería de la ciudad de Cartagena, según el original de Felipe de León y Melley.
- 1733** **5.V** - Levanta los planos mostrando la disposición y construcción del revestimiento del andén delante de la fachada principal de los seis almacenes de desarme de los navíos de S.M.
- 28.X** - Levanta los perfiles indicando la excavación que se debe hacer en el canal para que las aguas de las avenidas de ramblas tengan fácil y seguro curso a la cola de las Algamecas, mostrando también la excavación hecha hasta el día de la fecha. Ese día firma también el plano de la rambla del Saladillo en el Pago de Miranda a una legua y media de Cartagena, cuyas avenidas desaguan en el Mar Menor.
- XI** - Plano del proyecto para el puerto de Cartagena con el arsenal y almacenes que corresponde para una marina completa y perfil del canal para dar salida a las aguas de las ramblas sin que entren en el puerto.
- Perfiles del glacis que ha de encaminar las avenidas al canal en Cartagena.
- Se empieza a abrir la zanja para los cimientos de la dársena.
- 1736** **21.VIII** - Plano en el que se muestra el caño donde se ormejan las galeras en el puerto proyectado para Cartagena, y sondeo ejecutado en él a fines de agosto de este año.
- Plano del despalmador grande en el puerto de Cartagena con el sondeo ejecutado a fines de 1736, demostrativo de su fondo hecho con lo que practicaron los pontones desde 29-I-1731 hasta el 5-XI-1735.
- 1739** **2.X** - Se realiza un plano "en que se demuestra el terreno que ocupaba el Ing. en Jefe D. Sebastián Feringán Cortés con su proyecto para la Casa de las Contadurías de Marina del Departamento de Cartagena y Archivo para los papeles".
- 1744** **1.VII** - Se inician las obras para la construcción de muelles, diques, veraderos y talleres en Cartagena, los cuales se dieron por terminados en enero de 1782.
- 1745** Plano octavo del Proyecto general de la ciudad y puerto de Cartagena.
- 1747** **10.VI** - Presenta un nuevo proyecto del Arsenal. (En este año Ensenada había pedido varios informes).
- 18.VII** - Firma en El Ferrol el plano general de los contornos de Cartagena y su puerto, con demostración de las aguas que en él desaguan y le ciegan, y el canal principiado para desviarlas de él por la cala de las Algamecas Chicas.
- 1748** Realiza obras urbanísticas en Cartagena y Murcia.
- Proyecta obras en Cartagena junto con Jorge Juan.

- 1749** **22.VII** - Recibe a Antonio de Ulloa, enviado por Ensenada para la fijación del proyecto de acuerdo con Feringán. Según Feringán es el que en realidad hace las proposiciones y Ulloa las acepta, llevado por la buena opinión que tiene de él. El proyecto lo firman los dos, aunque de hecho Feringan lo considera "su proyecto".
- 3.IX** - Realiza el plano de la dársena proyectada para el Arsenal de Cartagena con demostración de los navíos que cabían desarmados.
- 18.IX** - Plano del proyecto que se propone para construir un arsenal en el puerto de Cartagena con dársena en los edificios correspondientes al armamento y desarmo de los navíos de S.M.
- 23.XI** - Levanta los planos del canal que se abrió en la colina que forman los montes de las Galeras y Cordilleras para dar salida por la cala de las Algamecas a las avenidas de las ramblas, y proyecto que demuestra la excavación que debe hacerse para ensancharlo, calculando también el coste de la obra.
- 2.XII** - Plano y proyecto que demuestra las proporciones, disposición y precauciones con que se debe construir el muelle que ha de circundar la dársena del arsenal de Cartagena.
- 9.XII** - Realiza el plano y presupuesto del muro que ha de cerrar el arsenal de Cartagena, dividido de la ciudad y de la calle real que media según el proyecto general.
- 16.XII** - Planos y perfiles de los almacenes para el desarme de los navíos; y elevación de la fachada de las cinco naves portadas de las calles colaterales y parte de la de los almacenes de desarmo vista desde el muelle y la dársena con el cálculo del presupuesto.
- 1750** Con las ideas que recibe de los informes de Ulloa, realiza nuevos proyectos sobre Cartagena e informes sobre el Arsenal de Tolon (Francia), considerado en aquel momento como el mejor.
- 27.I** - Plano y proyecto de la distribución y proporciones con que se han de construir las cinco naves para fabricar la arboladura de los navíos reales señalados en el proyecto general del Arsenal de Cartagena, con el cálculo del presupuesto.
- 24.II** - Realiza el plano de los tres pisos y proyecto general del cuartel para dos batallones de marina con pabellón para los oficiales en el sitio de la Casa del Rey, señalado en el proyecto general del Arsenal de Cartagena, con cálculo del presupuesto.
- 10.III** - Plano y vista de la herrería para fábrica de áncoras.
- 8.VII** - Plano del proyecto en que se demuestra el estado actual del arsenal de Cartagena y obras de excavación que se han hecho para igualar y nivelar su plan.
- 1751** **6.IV** - Plano del proyecto para construir el arsenal de Cartagena.

- 17.VIII** - Plano del estado del terreno y obras del Arsenal de Cartagena en el día 15 de agosto.
- 19.X** - Plano, perfil y elevación de los tinglados que se proyectan apoyados contra la cerca del Arsenal de Cartagena.
- 22.X** - Plano de la colocación y terreno que han de ocupar los diques de carena y los astilleros en el Arsenal de Cartagena.
- 1752** **1.II** - Plano y perfil con las proporciones que han de tener los moldes para fundir las manillas o aldabones de bronce, que se han de poner en los muelles del arsenal de Cartagena.
- 8.VIII** - Plano del estado del terreno y obras del arsenal de Cartagena a finales de julio de 1752, mostrando lo que se ha adelantado desde finales de diciembre de 1751.
- 3.IX** - Plano del astillero que debe construirse en la plaza de Santa Lucía según el plano que hizo D. Eduardo Bryant; acompaña el presupuesto del coste de la obra.
- 3.X** - Plano de la situación de los molinos en lo alto de la plataforma y de los pozos de bombas del arsenal de Cartagena, como propuso en su modelo el capitán de navío D. Jorge Juan según proyecto hecho por orden de S.M. de 12 de agosto de 1752; planos y perfiles de la plataforma en que se propone colocar dichos molinos, pozos y bombas, y perfil desde el dique grande del arsenal de Cartagena mostrando el conducto que pasa entre las arcadas del tinglado para agotar sus aguas; se muestra también el grifo de bronce diseñado para detener las aguas de un dique cuando convenga aplicar los cuatro molinos para agotar un solo dique.
- 10.XII** - Plano bajo del almacén general o teneduría general que se construye en el ángulo este el arsenal de Cartagena.
- 1753** **16.I** - Planos del estado del terreno y obras del arsenal de Cartagena el 12 de enero de este año, mostrando el fondo de las aguas.
- 19.VI** - Plano que demuestra el método que se sigue la para construcción del dique grande de carena en el arsenal de Cartagena y estado de sus cimientos y excavaciones.
- 18.VII** - Planos del estado del terreno y obras del arsenal de Cartagena el 17 de julio de este año; perfil cortado a lo largo de las gradas de construcción que demuestra es estacado y hormigón en que están fundadas.
- 6.VIII** - Planos de las separaciones al piso de la calle de que consta la casa del Ayuntamiento y la pescadería destinadas a Aduana.
- 1754** **15.II** - Perfiles y elevaciones del estado de las obras del arsenal de Cartagena.

- 30.IV** - Planos de tres proyectos para un pozo con veinte bombas que se pueden usar con mulas para agotar los diques de carena del arsenal de Cartagena.
- 8.VII** - Plano del estado del terreno y obras del arsenal de Cartagena y perfiles de los almacenes del este de la Teneduría general del dique de carena del muelle y muralla sobre el frente del puerto y de la fachada y obra de los once almacenes de la parte este.
- 9.VII** - Vista y perfiles de los almacenes del oeste.
Termina "su" dique.
- 1751-54** Jorge Juan modifica parcialmente el proyecto del arsenal, que Feringán dirigirá pero sin estar de acuerdo.
- 1755** **12.I** - Plano del estado del terreno y obras del arsenal de Cartagena el 31 de diciembre de 1754; y diversos perfiles mostrando el estado de la obra de los once almacenes y arcadas de la banda oeste; la excavación y obra que se ha de hacer para el segundo pozo de carena; y de la fachada de la Teneduría general que se construye sobre el muelle de la banda norte.
- 24.II** - Perfiles cortados del armazón de una puerta del arsenal de Cartagena; y plano y perfil de la embocadura y parte del dique de carena con el pozo para colocar las bombas.
- 14.IX** - Plano y perfiles del fuerte de San Juan y comunicación a la batería de San Pedro en Águilas, Murcia.
- 1756** **10.II** - Planos y perfiles del estado del terreno y obras del arsenal de Cartagena y detalles de la Teneduría general, de los once almacenes del este, y de los otros once que sobre el muelle del oeste hacen simetría con ellos.
- 1757** **22.II** - Plano del estado del terreno y obras del Real Arsenal de Cartagena.
- 7.VIII** - Plano de parte del proyecto del arsenal de Cartagena. Poco antes había realizado una propuesta para construir una pequeña dársena para el comercio en el citado arsenal.
- 7.IX** - Figura de la pequeña dársena del comercio con los cálculos matemáticos de la obra y su coste.
- 3.XI** - Plano del estado en que quedan las obras del Real Arsenal de Cartagena.
- 1758** **11.I** - Perfil de la abertura hecha al frente del dique grande de Cartagena para contener el mar y poder construir los muelles.
- 14.II** - Plano, perfiles y vistas de la embocadura del dique pequeño del arsenal de Cartagena.
- 9.VIII** - Perfil del estado en que el día 9 de agosto queda el primer cajón del muelle que se funda en la banda sur de la dársena de Cartagena; acompa-

ña un estado de los operarios que han trabajado en todas las obras de este arsenal y materiales gastados desde el 1 de enero al 31 de julio de 1758.

1762 24.IV - Plano en que se demuestran las defensas que se han puesto en el puerto de Cartagena, comunicaciones y caminos que se han hecho de unas a otras.

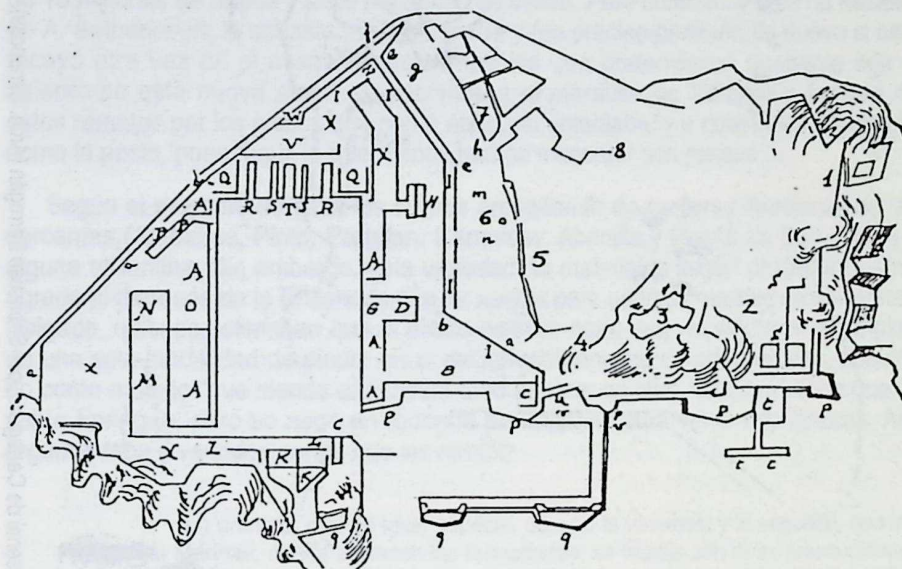
Por todos estos datos vemos cómo desde 1728 en que fue destinado a la plaza cartagenera, toda su vida transcurrió prácticamente en esta ciudad, y entre 1732 y 1762 trazó no menos de 56 planos, proyectos y presupuestos, la mayor parte de los cuales se conservan en el Archivo General de Simancas y otros han sido documentados por diversos investigadores. No estuvo durante todo este tiempo en la capital departamental, pues como veremos más adelante desempeñó diversas comisiones en otros lugares, así en 1738 bajo las presiones del intendente de marina consigue que se le sustituya de la dirección de los trabajos del Arsenal siendo destinado a Ciempozuelos, ocupando su puesto Juan Bautista French, si bien se le destinó de nuevo a la máxima responsabilidad de las obras unos años después. También estuvo comisionado en Granada de donde no tardó tampoco en regresar.

Resulta también curioso comprobar cómo, mientras se realizaban las excavaciones y las tareas de desescombro, anotaba con cuidado cualquier detalle histórico sobre los primitivos moradores de la ciudad, y así el 18 de abril de 1752 tuvo la sensibilidad de hacer una copia de la inscripción romana hallada en el muelle de Cartagena ofrecida a Flavinia Rufila.

EL ARSENAL MÁS IMPORTANTE DEL MEDITERRÁNEO

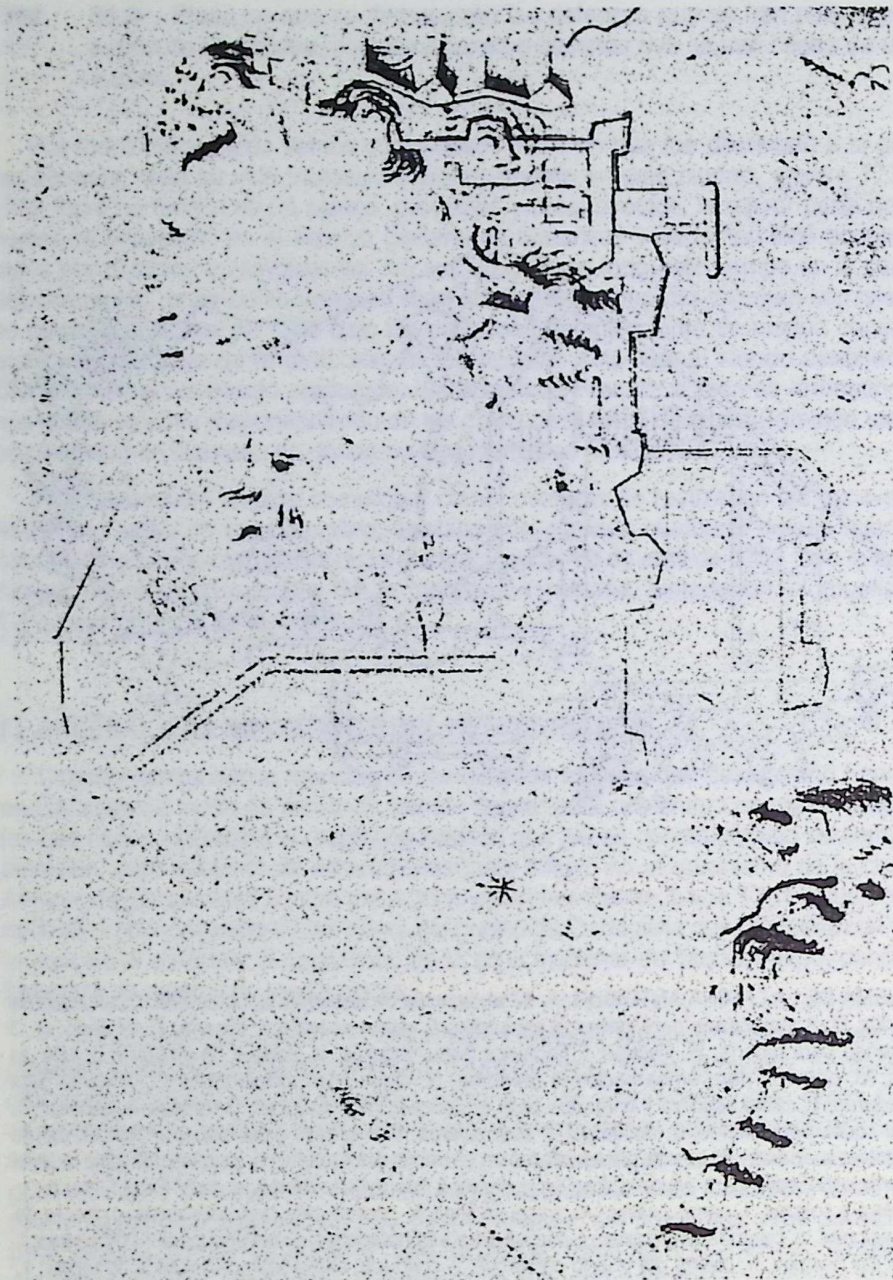
Cuando hemos hecho mención de los distintos trabajos que desempeñó Feringán en Cartagena a modo de resumen, hemos dejado para comentar con mayor amplitud los que hacen referencia al magnífico Arsenal que allí se construyó bajo su completa dirección, cuyo conjunto de edificaciones tanto influyó en el urbanismo de la ciudad. Aunque desde bastante tiempo antes ya lo ejercía de hecho, hacia 1731 le fue confiada la dirección completa de las obras del puerto de Cartagena que recibieron un fuerte impulso al conferirle la capitalidad de la zona marítima del Mediterráneo, donde se levantará un arsenal de nueva planta.

El trabajo fue encargado a D. Sebastián Feringán, quien el 10 de junio de 1747 presentó el proyecto y participó en las deliberaciones sobre el mismo. El plano del grandioso conjunto hoy se conserva en el A.G. de Simancas, y que como puede apreciarse en el grabado correspondiente, comprende las edificaciones siguientes además de la cerca y puertas: dos diques para carenas (uno para embarcaciones de gran tonelaje y otro para las menores), un gran pabellón para cuarteles, 48 almacenes, 5 naves para arboladuras, dos para cordelería, así como una serie de edificios para fraguas, parque de artillería, sala de armas, otras para asambleas, tenedurías generales, oficinas, bibliotecas, pabellones de la puerta principal y cuerpo de guardia, y una torre que presidiría el conjunto. Por R.O. del 12 de mayo de 1749, marchó pues a Cartagena para hacerse cargo de la "Construcon. del Arsenal, Limpia del Puerto y



ESQUEMA DE LA LÁMINA ANTERIOR: A, 52 almacenes de desarme; B, cordelería; C, almacén de alquitrán; D, 3 almacenes para géneros excluidos; E, atrio, asamblea, librería; F, tinglado; G, 3 almacenes para pipería; H, fraguas; I, tinglados para maderas; K, parque de artillería; L, sala de armas; M, dársena para embarcaciones menores; N, dique para arboladuras; O, 5 naves para arboladuras; P, canal astillero y tinglados para embarcaciones menores; Q, teneduría general; R, diques secos para navíos; S, astilleros; T, aserraderos; V, tinglados para maestranzas; W, estufa para volver maderas; Z, puerta para materiales; a, cerca del Arsenal; b, puerta principal; c, torre para arbolar; d, caño para aguas dulces en la dársena que evite la broma; e, calle Real; f, fuente; g, h, i, casa y solares; l, campo santo; m, casa de Rey; n, cuartel para dos batallones; p, frente de fortificaciones; q, baterías avarzadas; r, cuartel para tres batallones; s, hospital para 3.000 camas; t, muelle del hospital; u, puerta del puerto comercial; v, conducto abovedado para salida de aguas; x, plaza para anclas.

1, puerta de San José; 2, "Coloseo de los Romanos"; 3, castillo, 4, catedral; 5, convento de Santo Domingo; 6, colegio de la Compañía; 7, convento del Carmen; 8, puerta de la Serreta.



Plano del proyecto del arsenal de Cartagena, por Sebastián Ferregán (Arch. Simancas).

Canal q^o desbia deel las Abenidas de Ramblas", para lo que debería tratar con los generales e intendentes de marina.

El ministro del ramo, D. José Patiño, encargó constantemente que la obra sea sólida y hermosa, conjugando belleza y funcionalidad. El ingeniero de Báguena, en busca de la solidez, proyectó todas las instalaciones de piedra calculando que harían falta 694.280 sillares y piezas que ocuparían un volumen de seis millones y medio de pies cúbicos según la "Relacion i Tanteo de la piedra de silleria q. nezesita para Construcccion del Arsenal de Cartagena..." (22 de mayo de 1751). Para suministrar tal cantidad se hizo una subasta adjudicando el remate a Miguel Carrer y Cía., en más de 15 millones de reales y siete mil reales de vellón. Pero como muy bien ha estudiado A. Bethencourt, la subasta fue impugnada y fue preciso perfilarla de nuevo si bien recayó otra vez en el mismo postor. Entre los que pretendieron quedarse con el asiento en esta nueva etapa se encontraba el marqués de Villalópez, famoso en estos remates por los pleitos que como abogado entablaba, y a quien temía Feringán como la peste, pues "aquí, lo que menos hemos menester son pleytos".

Según el proyecto de éste, los sillares procederían de canteras murcianas de las cercanías (Atabaires, Pinto, Portman, Carrascoy, Abanilla y Puerto de San Pedro) y alguna alicantina. Sin embargo, esta variedad de materiales según procedencias no agradó al marqués de la Ensenada ni a su asesor para asuntos navales Alonso Pérez Delgado, quienes estimaban que el efecto estético sería muy superior con el empleo de una sola modalidad de piedra en el abigarrado conjunto de edificaciones, poniendo como modulo "que siendo el Escorial todo de una, es obra hermosa". Bien que lo sabía Feringán, pero se negó en redondo por razones puramente económicas. Así argumentaba en sendas cartas que les remitió:

"Lo primero, que de igual especie, aquí no la tenemos; y lo segundo, que en las Marinas, donde abundan las humedades, se trabaja con otras precauciones, correspondientes a los fines a que se destinan las obras. Muy buena es la piedra del Escorial; y para sócalos de edificios, coronamientos de Muelles y construcción de Diques de Carena, aunque aquí la hubiera, no la empleara, porque aun no es correspondiente su dureza para resistir el lucimiento de los materiales que en un Arsenal se manejan; por cuya razón empleo la piedra negra o colorada, que aquí es durísima... Y toda esta disposición y bariedad en mí, no ha tenido otro objeto que el ahorro, hermosura y firmeza en los Edificios... La obra es grande, útil, ardua, y sin segunda se me manda y encarga que sea suntuosa, que dinero no falta".

Adjudicada la contrata, las obras se iniciaron con un ritmo muy vivo en agosto de 1751, luchando ingeniero e intendente para superar las dificultades que con toda seguridad se iban a encontrar sobre la marcha en una obra de tal envergadura y en una región que desconocía este tipo de construcciones. La marcha de los trabajos llamó la atención de los ingenieros y navegantes de toda Europa, que acudían desde todos los puntos a contemplar la técnicas del ingeniero de Báguena, como reconoce Sánchez Taramas en su traducción del "Tratado de fortificación..." de Juan Muller, que recoge la historia y méritos de estas obras, representando la mejor prueba del

mérito excepcional de nuestro paisano. Con sencilla satisfacción nos cuenta él mismo como la obra:

"Esta siguiendo desde este tiempo con la felicidad y progressos q^e Es publico en toda Europa, y de ellas se Demuestra, abiendo fundado los Muelles en 30 y 36 pies bajo el nivel del Mar, sobre Pilotage unos, y otros en terreno firme; y vn Dique para Carenar en seco el Nabio el R¹. y otros de menos porte; y todo superando con el arte, Constanzia, e imponderable trabajo, los Grandes obstáculos ocurridos y las abundantes aguas manantiales; para hazer como se han hecho todas las fundaciones en seco con la maior brebedad, comodidad y ahorros qe son posibles en obras de esta Clase: siendo Constante y Confessado por quantos Nabegantes de todas Nazions qe han arribado aeste puerto (qe a muchos los a traido la curiosidad, ó el Cuidado) qe obras de Esta Espezie mas solidas y mas magnificas nolas tiene Prinzipe alguno, y el Dique de Carena es el primero qe se han hecho en las riberas Maritimas de España y Arsenales del Mediterraneo, y el mejor de quantos en los Mares del Norte (donde tubieron prinzipio) ay Construidos".

EL REGUERON DE MURCIA

Aparte de las mencionadas, en la zona murciana efectuó el ingeniero de Báguena varias obras más de gran importancia, una de ellas es la del Regueron que trazó y construyó como máximo responsable. Con frecuencia la ciudad de Murcia se veía sometida a terribles inundaciones para las que se habían intentado algunos remedios parciales, pero que una vez pasado el susto y el estrago los proyectos se enfriaban y se olvidaban, sin embargo las avenidas de los ríos Segura y Sangonera acaecidas en los días 6 y 7 de septiembre de 1733 pusieron a la ciudad en grave peligro por la magnitud de la catástrofe, cuyos daños se justipreciaron en cerca de cuatro millones, y pusieron en grave peligro las principales edificaciones, lo que definitivamente decidió a los cabildos secular y eclesiástico a acometer las obras necesarias. Para evitar dilaciones interesadas el rey nombró una Junta bajo la presidencia del obispo con amplias facultades, que para mayor garantía se trajo al "ingeniero hidráulico" de Cartagena.

Por R.O. de 25 de junio de 1734, y sin merma de los trabajos del Arsenal, se autorizó a D. Sebastián Feringán a estudiar un plan definitivo de defensas contra las inundaciones. Con prospecciones sobre el terreno y allegando cuantos antecedentes pudo proporcionarse:

"...izo un exacto Mapa General de toda la Guerta de seys leguas de largo, y Proyecto Caja al Rio Sangonera queno la tenia por haberla panificado las confrontantes hazendados, y en sus Crezientes que son continuas causaban inundaciones y perdidas indezibles enbidas y haziendas de que hay lamentables memorias, Proyectó Puentes, repartimientos, y passos de agua para el riego por el nuebo Cauze, y se empresso a practicar todo".

El proyecto utilizaba, mejorándolos, el que anteriormente habían levantado por un lado Melchor de Luzón –de Calamocha–, y por otro Toribio Martínez. Como hemos

visto en su hoja de servicios, se iniciaron las obras del Regueron, que así se llamo el canal, pero no tardaron los grandes terratenientes en oponerse a las mismas recurriendo al Consejo de Castilla el marqués de Beníel, D. Juan Lucas y varios hacendados más. Consiguieron en una primera instancia paralizar los trabajos y acudió el Juez de la Audiencia de Valencia a inspeccionar y a enterarse de primera mano de los pormenores de anteriores riadas y de las previsiones de los peritos, así como de las razones de los opositores. En 32 pliegos:

“demostrando con principios hebidentes las circunstanzadas bentajas del Proyecto prinzipiado a practicar, que Examinado en Madrid, por sujetos Inteligentes le aprobaron prefiriendole atodos los executados y bistos en el Consejo contodos los auttos y diligencias. Mandó por su Rl Prebission de 22 de Octubre de 1735 se efecttuasse quanto seprebenia en el manifiesto Proyecto y demas Papeles del Exponente y mas loque hallase conbeniente ynponiendo seys años de Presidio al Noble y de Galeras al Plebeyo que pussiera el menor embarazo en la Execucion de las obras”.

Finalmente el 10 de agosto de 1736, después de dos años y medio de estudios y de viajes a Murcia, presentó el plan para restar al río Segura alguna de las grandes curvas y vueltas de su cauce, así como algunos caudales sobrantes. Se construyó luego el Regueron que es un canal destinado a recoger las aguas del Sangonera, cuyo abundantísimo caudal en las crecidas se vertía simultáneamente, mediante el trenque Chillarón, en los cauces de las acequias de Nubla y Almanzona, con lo que se evitaba que al unirse a las aguas del Segura se invadiera la ciudad. Como señala Baquero Almansa, la mejor prueba de la utilidad de estas obras se encuentra en que ya no se han repetido en Murcia inundaciones tan espantosas como aquéllas.

LA CATEDRAL DE MURCIA

A pesar de la relativa importancia de la intervención del ingeniero de Báguena en la construcción de la nueva fachada de la catedral de Murcia, ha sido precisamente esta circunstancia la que ha motivado el gran interés por estudiar y conocer sus trabajos por parte de los historiadores murcianos. Su principal biógrafo, D. Pedro A. Berenguer, en 1894 publicó un artículo sobre su vinculación con la citada obra, donde enjuicia con cierta displicencia el resultado artístico de estos trabajos ya que su carácter barroco choca con los nuevos gustos neoclásicos, y le lleva a recordar el anatema que A. Ponz le dedicara en su día a dicha fachada: “Es una máquina tan tremenda, llena de columnas, estatuas, hojarascas, líneas retorcidas y disparates, en que pasma el ver tanto trabajo y tan infelizmente empleado”. Y sin embargo, animado por la intervención de Feringán en el hoy tan justamente ensalzado frontispicio, el erudito Berenguer se dedicó a recoger datos de aquél dando a la imprenta en 1896 la mejor reseña biográfica que sobre él se ha escrito, donde encomia largamente sus trabajos, entre ellos el de la catedral, si bien sobre este punto será posteriormente rebatido por el profesor Baquero Almansa como veremos.

Entre los estragos causados en la ciudad de Murcia por la inundación del Segura y del Sangonera en septiembre de 1733, una de las edificaciones más dañadas fue

precisamente la catedral. Así, el cabildo de la misma que ya en su día había reclamado el concurso del "Ingeniero Hidráulico" para que ejecutara las obras que impidieran nuevas catástrofes, y que posteriormente aprobó sus proyectos para abrir el Reguerón, pensó también en él para resolver el asunto de la fachada de la iglesia. Dado el alto riesgo en que había quedado la primitiva imafronte, estimó que por seguridad había que derribarla y levantar una nueva sobre sólidos cimientos. Los arquitectos Ruiz y Ribera traídos de propio desde Madrid refutaron el informe de Feringán, más al insistir éste en los peligros de mantener tal situación, el cabildo y el obispo alarmados se echaron en brazos del "sabio ingeniero del Rey" y le encargaron los planos y el presupuesto de la nueva portada, y desde luego demolieron la antigua.

En enero de 1736 envió el de Báguena la planta de la nueva portada y una detallada memoria para su construcción, que importaba un presupuesto de 80.000 ducados. La planta era sólo del fundamento, quedando trabajando la del alzado que prometió enviar oportunamente. En abril del mismo año dejó nuestro paisano encargado de las obras al escultor conquense Jaime Bort, quien en opinión de Baquero presentaría las plantas de la nueva portada para la cimentación y alzado, con sus labores, estatuas y molduras, sobre la que se remataría la imafronte.

Berenguer por contra advierte ya como D. Sebastián no menciona para nada su proyecto de la fachada de la catedral en su historial de servicios, achacándolo a que quizás lo considerase como un trabajo menor dentro de sus actividades murcianas de la lucha contra las inundaciones, o que lo estimara como un obsequio al cabildo por las atenciones que había merecido en todo momento, o simplemente porque fue otro quien llevó a la práctica su idea. El caso es que apoyándose en documentos del archivo catedralicio registrados por el doctoral D. Juan A. de la Riva, y también por la noticia de D. Miguel Ponzoa "que tuvo ocasión de ver el diseño original, firmado por Feringán" (el subrayado es nuestro), estima que el primer cuerpo de la fachada estaba concluido en 1745, si bien desde entonces hasta su conclusión, el ingeniero ya no tuvo intervención alguna.

Para zanjar esta cuestión planteada entre los historiadores del arte murciano, nos parece conveniente la opinión que sobre el asunto de la fachada tiene otro investigador de los trabajos de Feringán, A. de Bethencourt, veamos qué nos dice en una nota a pie de página:

"Berenguer sostiene con razón, que el ejecutor del proyecto del ingeniero fue Jaime Bort; pero la pierde, al añadir: "sujetándose escrupulosamente al diseño de su autor". En efecto, una simple comparación entre el dibujo de Feringán y la realización de Bort, nos demuestra que éste movió mas la planta, dió una mayor altura al cuerpo central, modificó algunas proporciones y recargó la ornamentación. Por lo cual, el juicio desfavorable que le merece a Berenguer esta obra, por lo menos en gran parte hay que atribuírselo al realizador mejor que al tracista —"que al pretender ejercer de Arquitecto fracasó por completo, en el concepto artístico"— ya que Feringán también muestra su completa desconformidad con la ejecución de su proyecto".

Y para mayor abundancia trae un párrafo alusivo que hay en la carta que escribió el de Báguena confidencialmente a Pérez Delgado, desde Cartagena el 8 de septiembre de 1751. Dice así:

"Jaime Bort, Escultor que se aplicó a la Architectura, y a quien puse en la dirección de la fachada de la Iglesia de Murcia; que, sin embargo de las precauciones que le dí, siguió otras, y la ha dejado defectuosa, según dicen; para ella halló el cimientto hecho, con pilotaje y polplanchado, según mi proyecto, que a petición del Obispo y Cabildo hice y imbie desde aquí".

LOS RIEGOS DE LORCA

Ya en el siglo XVI existía la convicción de que era factible desviar el curso de los ríos Castrol y Guardal con objeto de mejor aprovechar sus caudales en el riego de los campos de Lorca, Murcia y Cartagena. Los primeros estudios, a iniciativa de Felipe II, los realizó el matemático valenciano Jerónimo Muñoz, y por R.C. de 15 de enero de 1742 pasó a ocuparse de este asunto D. Sebastián Feringán, quien después de abundantes cálculos y estudios sobre el terreno, presentó el proyecto definitivo el 9 de septiembre de 1745. Además de la nivelación de 60 leguas de terreno, del aforo de las aguas de ambos ríos y de sus varios afluentes, comprendía infinidad de planos generales y parciales, de perfiles, estaciones, obras de fábrica, presupuestos, memorias de ejecución, en fin, hasta completar "una arroba de papel". En palabras del ilustrado ingeniero, es una "Obra de las mas importantes q^e en España se pueda Empreher, por siete Millones de R^s. q^e anualmente, retribuira al Herario dejando con grande número de Vassallos Ricos".

Este estudio fue largamente elogiado y reproducido por J. Mariano Vallejo en el tomo III de su "Tratado sobre movimiento y aplicaciones de las aguas", sin embargo debido al monto económico no pudo llevarse a cabo. Años más tarde, Prades formó una fuerte compañía con R. C. para construir el canal y se acometieron las obras, pero obstáculos imprevistos obligaron a suspenderlas cuando ya iban algo adelantadas. Más tarde aun se intentó de nuevo pero sin cuajar definitivamente.

OTRAS COMISIONES Y SERVICIOS

Aunque la principal actividad como ingeniero de D. Sebastián Feringán y Cortés, tuvo lugar en la ciudad departamental, ya hemos visto cómo con frecuencia sus servicios eran reclamados por las autoridades civiles, militares o religiosas de muchos otros lugares de la península. Algo se ha dicho ya de ciertos asuntos que temporalmente le hicieron dejar la dirección de los trabajos del Arsenal, vamos pues a describirlos brevemente.

Además de su primer destino en el puerto de Barcelona, cuando ya llevaba varios años dirigiendo las obras del Arsenal de Cartagena, por órdenes de 1 y 22 de junio de 1737 practicó un reconocimiento de las costas murcianas, elaborando los proyectos para su defensa y guarnición más convenientes al objeto de preveer cualquier ataque por mar. Por un despacho extraordinario de S.M. del 8 de mayo de 1738 ante

las presiones del intendente de marina Ruvalcaba pasó a la construcción de la Real Acequia del Jarama, cuyas obras que se iniciaron el 9 de junio dirigió personalmente hasta su conclusión con todos los puentes, partidores, acequias, etc., precisos para el riego. Como indica en la reseña de sus actividades:

"Forme las ordenanzas que S.M. sedigno firmar para su conserbacion y Gobierno regle la distribucion de las aguas y otras probidenzias qe Constan de las Ordenes, y por los qe tengo y rezibi durante Este destino; hize el Camino dela Cuesta del Rey; Camino y Alameda qe sigue al Puente de Barcas elqe tambien Proiecte y Construi: Proiecte y hize el Camino dela Cuesta de Baldemoro: reconozi y Proiecte lo combeniente alos intereses de S.M. en el Caz y Vega de Colmenar; y lo qe Combenia practicar para el riego y formazion del Camino y Alameda desde el Puente de Barcas a Aranjuez; tube orden para reconocer los papeles del Archibo deeste Rl. Sitio, y reconozi los del Archibo de Colmenar, por los qe se allassen importantes a los derechos del Rl. Herario. En virtud de R1. orden passe a Sn Ildefonso para tratar Con el Minro sobre negozio importante del Rl. serv^o. y a Este efecto, hizo repetidissimos biajes a Madrid y alos sitios Rs."

Vuelto de nuevo a Cartagena, prosiguió en la dirección de las obras hasta que nuevamente el 25 de febrero de 1746 recibió la orden de reconocer la costa granadina y el río Guadalfeo. A instancias del marqués de Pozoblanco, Ingeniero General, se entrevistó con Feringán en Écija para solicitarle su punto de vista profesional del proyecto que estaba elaborando para el río de Sevilla. Con los documentos correspondientes a las posibles mejoras de las fortificaciones costeras de la parte de Granada, presentó un informe completo en la corte, que fue evacuado al gobernador de Motril para que efectuase sus recomendaciones en el menor plazo posible, sin embargo enseguida se estimó que la persona más adecuada para efectuarlas era el propio baguenense, que el 5 de agosto del mismo 1746 debió retornar a la costa de Granada:

"donde se libraron ami dispusizion sobre rentas Rs. los caudales para la Obra del Rio Guadalfeo, poniendo a micuidado, la Execucion sin interbenzion de otra persona alguna, yqe no abia de haber mas "Intendente, Contador, ni thesore-ro" qe yo. Como S.E. se digna declararlo, y Encargarme otras probidenzias sobre fomento de fabrica de Azucares sus Ingenios, deslinde de Tierras qe pertenezian a VM. Ordenanzas para el Gobierno de riegos, Ingenios, y fábricas de Azucar en toda la Costa, encuios Pueblos las Conferenzie publicamte. con concurrenzia de las Justizias y Cossecheros qe aprobaron como constó de Testimonos".

Prosigue contando en el relato de sus actividades cómo debió instruir 19 largos expedientes de deslinde de tierras, acequias, frutos y pertenencias de hacendados, títulos de propiedades, etc., todos que afectaban a los intereses reales y que precisaron diligencias jurídicas. Es de resaltar en este punto el cuidado que pone en agradecer "la confianza q^e S.R. hizo de mi conducta, declarando mi desinterés, celo e intelligenza". En una época en la que tanto solían medrar los desaprensivos con los caudales de la Hacienda Real, el bueno de D. Sebastián Feringán, con tanto dinero como circuló por sus manos en contratos, proyectos y expropiaciones, al final de su

vida, ya veremos cómo tuvo que casi mendigar una renta digna para su esposa. Nuevamente retornó a Cartagena para proseguir con sus edificaciones, y el 4 de julio de 1747, otra orden le:

"mandó passar ala composizion del Camino de Sn Ildefonso y cuesta dela fuenfría, con facultad deque pidiera alas Justizias de Segobia y Pueblos comarcanos, quanto nezessitasse: y concluida esta Operacion deque di quenta por Extraord^o. me restitui a Madrid, y de alli a finalizar la Comission de la Costa de Granada, desde donde remiti ael Excmo Sr. Marqs. de la Ensenada, y recibio como prebiene en Carta de 15 de Nobieme. de 1748 el Libro de las Ordenanzas qe forme para el Establecimiento qe combenia ala fabrica y comerzio de Azucares, Gobierno y Conserbazion de aquellas Vegas sus aguas zequias y riegos".

Mientras tanto, y desde la ciudad departamental otra vez, el 4 de octubre de 1747 elaboró un "Proiecto de aumento de Caballerizas" para el cuartel de caballería que se estaba construyendo en el arrabal de Orihuela. Otras comisiones que desempeñó que no se encuentran en la relación autobiográfica de D. Sebastián Feringán, y cuyos planos y proyectos se encuentran en el A.G. de Simancas, son los siguientes según se cita en "Los ingenieros militares...":

1752 3.X - Plano de la posición del monte Aguilas donde se ha caído la torre última en la costa del oeste del Reino de Murcia y proyecto de un fuerte y batería para defender este importante puesto y abrigo de navegantes, con la relación del coste de las obras.

1757 11.IX - Plano del monte de las Águilas y puertos situados en la costa del Reino de Murcia hasta diez leguas al oeste de Cartagena.

14.IX - Perfil de la altura del monte de las Águilas, batería y fuerte construido en su cúspide para la defensa de los puertos.

ESCRITOS

Debido a la índole de los mismos, los escritos del ilustre baguenense fueron llevados a la imprenta, excepción hecha de las obras ya mencionadas: la traducción de Sánchez Taramas a la publicación de Juan Muller "Tratado de fortificaciones" que incluye la historia de la construcción del Arsenal de Cartagena y los procedimientos que empleó en los diques de Carena; y el "Tratado sobre el movimiento y aplicaciones de las aguas" de J. Mariano Vallejo, que recoge una memoria del proyecto de Feringán del desvío de los ríos Castril y Guardal. Con todo, la documentación gráfica y escrita donde proyectaba sus obras, dada la magnitud e importancia de las construcciones que se le encomendaron es enorme. En la relación que hace en 1754, cuenta como:

"Para el Expediente de las comisiones que se me han Encargado he consumido y Escrito de mi puño, (i sin Gastar al Rey salarios en Escribientes como hetenido facultad de hazerlo) quarenta y tres Resmas de Papel.

En Proyectos Planos y Perfiles de mis Comisiones he Delineado lomas por mi mano cinco Resmas de Papel, dos de marca mayor dos de mediana y una de marquilla, sin contar lo que en la Classe de Extraordin^a. trabaje para mis Xefes, y para mí".

Toda esta cantidad de papeles anda desperdigada por archivos religiosos, privados y oficiales, estando la porción más importante, o al menos la más estudiada, en el A.G. de Simancas. Con todo, y entre el material estudiado hasta la fecha, destaca un escrito que se halla en el Depósito General Topográfico de Ingenieros titulado: "DISCURSO SOBRE LOS DIQUES PARA CARENAR NAVIOS EN SECO, EN EL ARSENAL DE CARTAGENA", que es un manuscrito de 47 folios sin numerar fechado en "Cartagena, 30 de julio de 1752", con un extraño y largo encabezamiento que recoge Berenguer. El texto tiene su origen cuando estaba preparando el proyecto de diques de Cartagena en colaboración con el ilustre capitán de navío Jorge Juan, quien creía imposible la construcción de los referidos diques en costas mediterráneas a causa de la escasa entidad de sus mareas, lo que le llevó a introducir en el estudio de Feringán algunas modificaciones que, aun cuando no las rechazaba de plano, se le ofrecieron serios reparos para ejecutarlas que expuso en el mencionado "Discurso". En 1754 redactó un "TRATADO SOBRE PUERTAS" de diques, donde demuestra estar perfectamente al tanto de las últimas publicaciones sobre el tema.

Y el otro escrito importante que se conserva del ingeniero y arquitecto de Báguena, es el "MEMORIAL ELEVADO AL REAL CONSEJO DE CASTILLA POR EL CABILDO DE LA SANTA IGLESIA CATEDRAL DE CARTAGENA EN 27 DE ABRIL DE 1735", que según fundadas conjeturas escribió Feringán, como se desprende al menos de ciertos pasajes de su relación de servicios, aunque como opina Baquero, habrá que aceptar que los prebendados alinearían un tanto su estilo ya que nuestro paisano solía expresarse medianamente cuando se salía de la literatura técnica.

Son 28 folios manuscritos divididos en 73 apartados, que se inician con una primera exposición general del tema, le sigue la "Descripción de la Ciudad y Ríos", "Inundazⁿ. del año de 1733, y sus progresos", "Demuestrase el acierto y utilidades la Planta del Ingeniero, satisfaciendo a las objeciones", "Utilidades de Murcia", "De Orihuela", "Veneficios q^e reciben las haciendas de los opuestos", "Inundaz^s, antiguas, Provd^s. q^e. motivaron Y contradizⁿ a ellas de Poderosos", y un "Resumen de todo lo esplanado en esta Representación", donde por cierto aparece en varios puntos los estudios y proyectos del arquitecto calamochino Melchor de Luzón.

EXPEDIENTE MILITAR

Influyó notablemente en el afincamiento en Cartagena no sólo razones de trabajo sino también personales, pues con licencia real del 9 de mayo de 1738 contrajo matrimonio con D.^a Onofra Fernández, de Santo Domingo de la Calzada, pero vecindada desde bastante tiempo en Cartagena, donde era muy conocida su familia

igual que en el resto del Reino de Murcia. Era viuda y no le dio descendencia. Justo al año de matrimonio, y según disposición firmada por el marqués de Verboon, fue destinado a Cartagena de Levante (Veracruz), pero promovió un expediente por motivos de salud que le hacían peligroso el viaje, y que se resolvió favorablemente para Feringán en abril de 1732 con el decreto de que "No hay que hacer respecto a haberse nombrado en su lugar a D. Joseph Reynaldo".

Éstas y otras noticias referidas a su carrera militar se hallan recogidas en un "Cuaderno de reconocimiento de los papeles que existen en Simancas en el Archivo General del Reyno referentes al personal del Cuerpo de Ingenieros en el Siglo VIII por el Teniente Coronel Capitán del mis^o. D. Luis Pascual...", manuscrito que contiene copias o extractos de los documentos más interesantes, por donde conocemos que en 1733, cuando era ingeniero ordinario, debido a los gastos que le ocasionaban sus frecuentes comisiones solicitó se le nombrara Ingeniero en segundo, demanda que se pospuso para la primera promoción que hiciese el Rey y, mientras tanto, se le asignase una compensación de treinta escudos mensuales por R.O. del 2 de agosto de 1730. Seguramente que la buena opinión que merecía en el cuerpo motivó la concesión del sobresueldo, y así se confirma en una "Relación de los Ingenieros que existen en esta Dirección de Valencia y Murcia, con expresión de las calidades y circunstancias de cada uno...", donde se lee:

"D. Sebastián Feringán y Cortés, Ingeniero de 2.^o: Este Ingeniero es inteligente en la Theoría y Práctica; es aplicado, su conducta buena; queda entendiendo en las obras del Puerto de Cartagena, y en hacer la relacion de los reparos de aquella plaza; bueno para Campaña y para plaza.

Málaga 12 Nobiembre de 1737".

De todas formas, las percepciones económicas de los militares en aquella época estaban sometidas a muchas vicisitudes e irregularidades. El 16 de marzo de 1746, acusó recibo en Cartagena para trasladarse a Granada y tratar con D. Juan González de la Riva sobre la construcción de un puente a cargo de la Real Hacienda, a lo que contestó que si bien no podía cumplimentar las órdenes inmediatamente por enfermedad, en cuanto se restableciese lo haría, pero a su vez solicitó el pago de los haberes que se le adeudaban que superaban el año de impago, lo que le impedía por falta de liquidez partir a Granada. Al margen del extracto se lee: "Está mandado socorrer y pagar". Destacar sin embargo, que la buena voluntad de D. Sebastián le hizo salir el 21 de abril con el objeto de desempeñar su comisión antes de percibir los atrasos y viéndose en la necesidad de solicitar un préstamo, así:

"En consecuencia, y con fecha 12 de mayo de 1746, se pasó orden al Marqués de Malespina para disponer que se le ajustase y pagase luego lo devengado, y que en adelante se le asistiese puntualmente con lo corriente para que pudiese desempeñar las varias comisiones que del Rl. servicio se le habían cometido, así en Cartagena como en la ciudad de Granada".

Eran verdaderamente cuantiosos los gastos que se ocasionaban en estos desplazamientos que pagaban íntegramente de su bolsillo, y por los cuales apenas tenían compensaciones o sobresueldos. Todavía el 9 de agosto de 1768, al manifestar que había hecho en Málaga los reconocimientos que le ordenaron para las obras del puerto, pasaban de mil pesos lo que había gastado en el viaje y estancia, por lo que se volvió a su casa de Cartagena para trazar allí los proyectos de los Muelles de Málaga, donde ya había dejado las instrucciones primeras para ir trabajando.

Por lo que se refiere a su carrera militar, habíamos dejado a Sebastián Feringán y Cortés como Teniente, graduación que ejerció hasta el 20 de agosto de 1733 en que fue ascendido a Capitán e Ingeniero Segundo, cargo que ostentó durante casi seis años hasta que el 7 de junio de 1739 fue nombrado Teniente Coronel e Ingeniero Jefe. A pesar de sus numerosos trabajos, con esta graduación estuvo bastantes años, por lo que estimando con su natural ingenuidad que sus servicios merecían alguna atención más, solicitó desde Salobreña el 8 de abril de 1747 que se le nombrase Ingeniero Director, lo cual no consiguió hasta el 1 de mayo de 1749. No obstante, tiempo atrás, el 23 de julio de 1746 había recibido el despacho de Coronel de Ingenieros, y once años más tarde, en la primavera de 1757 el rey le concedió el grado de Brigadier.

Sin embargo, a pesar de su categoría y de sus años los ascensos y los méritos se le reconocían con mucha lentitud, y es que el alejamiento físico de la Corte y de los centros de poder repercutía generalmente en la carrera militar, así se quejará el 9 de agosto de 1760 de que al regreso de una de las comisiones, comprobó cómo se había visto excluido de la promoción de generales cuando se consideraba con los méritos suficientes para haber ascendido a Mariscal de Campo, por lo que solicitó se le concediera dicha graduación, o en su defecto —siempre el viejo problema económico, más de sus allegados que de él mismo— se le asignase “a su Mujer, en supervivencia, alguna pensión para poder casar a una sobrina que ellos habían criado y era hija del capitán D. Martín de Escaño”.

No debían de ser muy infundadas sus demandas por cuanto siempre fueron atendidas por sus superiores, claro que éstos tampoco ignoraban la calidad y constancia de sus trabajos, así a la anterior petición se contestó: “El rey atenderá el mérito del suplicante”, y dos años más tarde por R.O. de 21 de febrero de 1762 le fue concedido el grado de Mariscal de Campo “por el mérito de sus trabajos en el Arsenal de Cartagena, relevándole de la Dirección de Ingenieros en consideración a sus achaques, y con el sueldo de cuartel en su casa”. No sabemos la gravedad de las dolencias, el caso es que una vida de la intensidad y laboriosidad como la de Sebastián Feringán y Cortés tan sólo tres meses después de alcanzado el merecido retiro, se extinguió en la ciudad de Cartagena, testigo de buena parte de sus importantísimos trabajos, y allí fue enterrado en el convento de San Agustín el día 21 de mayo de 1762.

Para terminar, vamos a anotar unos párrafos del “Extracto” que personalmente redactó de su historial profesional en 1754:

"En los 35 años 7 meses y 19 días qe haqe sirbo; los 23 años y tres messes, he tenido continuada Correspondenzia Con los Minros qe han despachado alos Pies del Rey...

En las Obras q^e pormi Direccion se han hecho, llebo gastados (con la pureza buen orden y methodo q^e es publico y noto^o., llebando la quenta por mi y conserbando de todas laq^e Es corespondiente para poder dar razon en todo tiempo) passan de quarenta millones de R^s...

Escribo Leo, Estudio y Dibujo sin vssar de Anteojos.

Con reglada Parsimonia he disfrutado robustez, sana y vigorosa qual enlas inzesantes tareas demis Comisiones nezesitaba para abaquarlas con el cuidado y trabajo q^e de ellas i quanto expongo se evidenzia de oy mas nose loq^e sera, pues lo animal ya no quiere corresponder al Espiritu".

Bibliografía

- BAQUERO ALMANSA, A. (1913):** *Los Profesores de las Bellas Artes Murcianos*. Murcia, ed. 1980, pp. 175-181.
- BERENGUER, P.A. (1894):** "El ingeniero militar Don Sebastián Feringant y Cortés y la fachada de la catedral de Murcia". *Col. de la Soc. Esp. de Excursiones*, Madrid, t. II, pp. 120-122.
- BERENGUER Y BALLESTER, P.A. (1896):** *Documentos y noticias para la biografía del general de ingenieros D. Sebastián Feringán y Cortés*. Madrid, 133 pp.
- BETHENCOURT, A. DL. (1962):** "El Escorial y la construcción del arsenal de Cartagena, por don Sebastián Feringán". *Bol. del Sem. de Arte y Arqueología*. Valladolid, t. XXVIII, pp. 298-302.
- CAPEL, B. y otros (1983):** *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII*. Barcelona, pp. 170-173.
- ESPASA-CALPE, ED.** "Feringán y Cortés, Sebastián". *Enc. Univ. Ilust. Europea-Americana*. Barcelona, t. XXIII, pp. 716.
- FERINGÁN Y CORTÉS, S. (1735):** Memorial elevado al Real Consejo de Castilla por el Cabildo de la Santa Iglesia Catedral de Cartagena. Ed. 1896 por P.A. Berenguer y Ballester: *Op. cit.* pp. 66-126.
- GASCÓN Y GUIMBAO, D.** *Miscelánea Turolense*. Madrid, pp. 466 y 483.
- Gran Enciclopedia Catalana.** Barcelona, t. VII, pp. 370.
- RIERA, J. (1978):** *Mapas, Planos y dibujos... en el Archivo de Simancas*. Valladolid, pp. 82.

ADDENDA

Dada la amplia reseña que hemos trazado de Sebastián Feringán, nos limitaremos solamente a añadir a la bibliografía estos otros trabajos que se ocupan asimismo del ingeniero baguenense.

- ARRIBAS, R. (1979):** "Mapas, planos y dibujos de ciencia técnica en el Archivo de Simancas". Valladolid, pp. 32-37, 75 y 79.
- FERNÁNDEZ PÉREZ y GONZÁLEZ TASCÓN:** "Ciencia, Técnica y estado en la España Ilustrada", pp. 502, 511, 522-546.
- PIÑERA Y RIVAS, A. (1985):** "El ingeniero militar Sebastián Feringán, constructor del Real Arsenal de Cartagena". *Revista de Historia Naval*, Madrid, n.º 8, pp. 111-139.