

EXCMO. SR. D. JOAQUÍN TOGORES Y FÁBREGUES, INGENIERO DE LA ARMADA E INSPECTOR GENERAL (1835-1904)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel retirado del Cuerpo General de las Armas (Artillería)
Cartagena (Murcia)
Recibido: 02/10/2024 Aceptado: 10/02/2025

Resumen

La biografía del Excmo. Sr. D. Joaquín Togores y Fábregues, que llegó a ser inspector general de Ingenieros de la Armada (1899-1903), nos identifica con esa pléyade de hombres que en el siglo XIX destacaron en la Armada no solo por sus cualidades humanas, sino también por el alto nivel técnico que alcanzaron en su formación profesional. Esa formación, puesta al servicio de la Marina española, contribuyó al desarrollo de la construcción naval, proporcionando unos buques más ligeros, más potentes y más seguros para nuestras escuadras, gracias a unos incesantes avances tecnológicos que permitieron pasar de los buques de vela a los de vapor y los de hélice, y reemplazar estos a su vez por los blindados. Esta tecnificación de la fuerza naval alcanzó tales cotas que a ningún buque que no fuera movido por máquinas poderosas, y cuyos costados no estuviesen protegidos con una fuerte

coraza y artillados con piezas de gran calibre, se le otorgaría la condición de buque de guerra.

Notable fue también su labor como empresario industrial y su actividad política como diputado y senador, cuya remembranza recogemos en este trabajo, completando así la presentación de tan ilustre figura.

Palabras clave: Cartagena, Togores, Ingenieros de la Armada, hijo predilecto.

Abstract

The biography of the Hon. Mr. Joaquín Togores y Fábregues, who became Inspector General of Engineers of the Navy (1899-1903), is a task that identifies us with that plethora of men who in the nineteenth century stood out in the Navy, not only for their human qualities, but also for their professional training of a high technical level and that put at the service of that institution, contributed to the development of shipbuilding, providing lighter, more powerful and safer ships for our squadrons, making the dream come true that the incessant technological advances allowed us to move from sailing ships to steam and propeller ships, and these in turn were replaced by armored ships. Thus no combat ship came to be regarded as a ship that was not moved by powerful machines, and whose sides were not protected by a strong armor and armed with large-caliber pieces.

His work as an industrial businessman and his political activity as a deputy and senator were also remarkable, whose remembrance we collect in this work, thus completing the presentation of such an illustrious figure.

Keywords: Cartagena, Togores, Engineers of the Navy, Favorite son.

Exordio

ENTRE los asuntos tratados en el cabildo municipal que el Ayuntamiento de Cartagena celebró el 14 de septiembre de 1885, se dio lectura a ocho instancias suscritas por un crecido número de vecinos (diputaciones de San Antonio Abad, Santa Lucía, Algar, Beal, Alumbres y barrio de la Concepción), en las que se solicitaba la declaración como hijo adoptivo de la ciudad para don Joaquín Togores y Fábregues, diputado de esa circunscripción, en atención a que, encontrándose en Madrid:

«... cuando tuvo noticia de los primeros casos de cólera en esta ciudad, y abandonando la política y sus intereses industriales, vino aquí con su señora a compartir con todos los peligros, y a ser el centinela avanzado en esta lucha que contra la epidemia sostenemos. No contento con permanecer entre nosotros para levantar con su presencia el espíritu público asistiendo constantemente a las Juntas de Sanidad, a las que ilustra su recto y acertado criterio; no satisfechos sus filantrópicos sentimientos con las pingües limosnas que distribuye su caritativa esposa, la señora

doña María Valarino, ni de suministrar cuantos recursos son necesarios en el hospital de coléricos, apenas el día amanece, sin más acompañamiento que una lista de los enfermos y necesitados, recorre todos los barrios de esta ciudad, penetra en casa de todos los enfermos, consuela a cuantos hoy yacen en el lecho de muerte, y repartiendo con mano pródiga su dinero, ha merecido que el pueblo le bautice con el dulce nombre de padre de los que con mucha justicia ha heredado de su padre político, D. Tomás Valarino, que en circunstancias como la presente ha puesto sus arcas a disposición de los necesitados» (*El Estandarte*, 21/7/1885).

La petición fue acogida con agrado, y su aprobación se acordó por unanimidad. Pero ello no bastó a algunos concejales, que recordaban la actuación, durante la epidemia colérica de 1865, de su padre político, el conde de Santa Lucía, por lo que en el cabildo de 12 de octubre siguiente se acordó también: «... reconociendo y siendo públicos los servicios prestados a esta población por los Excmos. Sres. don Tomás Valarino y don Joaquín Togores, [se acuerda que] se sustituya el nombre de la plaza de San Francisco con el de Valarino Togores, como muestra de gratitud y recuerdo cariñoso de la ciudad para aquellos sus ilustres hijos». El cambio en la nomenclatura no perduró, si bien lo cierto es que, junto a la nueva rotulación de la plaza, se colocó una placa de gratitud en el umbral de la puerta de su casa, que sí permaneció durante muchos años en la fachada del antiguo almuñí.

El personaje

Don Joaquín Togores y Fábregues nació el 30 de septiembre de 1834 en la ciudad de Palma¹, isla de Mallorca, en el seno de la familia formada por Francisca Fábregues y Santander y José Antonio Togores Riera, ambos naturales de Palma de Mallorca y hacendados en la villa de Sineu. Contrajeron matrimonio el 29 de diciembre de 1833, y los seis hijos que tuvieron sirvieron en la Armada. Joaquín, el primogénito, en 1853 pasó a la Isla de León para completar sus estudios de matemáticas², y el 31 de octubre del año siguiente fue autorizado para concurrir «a los exámenes de oposición que han de verificarse el día 1.º de diciembre próximo en el Colegio Naval establecido en la Isla de León, y optar a una de las seis plazas de alumnos de Ingenieros de la Armada»³, convocado por real orden de 9 de junio para el 1 de octubre y que hubieron de retrasarse

(1) Archivo de la Curia Eclesiástica. Obispado de Mallorca, Parroquia de Santa Eulalia. Libro de bautismos 1834-1838, inscripción n.º 276. Así consta en esta inscripción, y en ese mismo día fue bautizado con los nombres de Joaquín Mariano Rafael e Ignacio. Sin embargo, en el Senado de España. Archivo Histórico (ASE), ref. ES.28079.HIS-0463-03, consta una certificación del Negociado 1.º de la Dirección del Personal de la Armada en la que se dice: «... nació en Palma de Mallorca el día 29 de septiembre de mil ochocientos treinta y cinco», e igualmente figura con esta fecha en el *Estado General de la Armada*, años 1885 a 1904. Finalmente, en la primera hoja de su expediente personal el año es ilegible (Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán [AGMAB], leg. 3048/68).

(2) *El Mallorquín*, 24/11/1857. Revista de periódicos, pp. 3 y 4.

(3) *Gaceta de Madrid*, 1 y 3/11/1854. Resolución de 31/10/1854.



Joaquín Togores. Biblioteca Nacional de España:
ref.^a IH 92306-5

como consecuencia del estado sanitario en que se encontraba la Isla.

Como resultado de dichos exámenes, a los que finalmente concurrieron doce opositores, por real orden de 8 de enero del año siguiente el joven Togores asciende a alférez de fragata alumno⁴ de la Escuela Especial de Ingenieros de la Armada, ya restablecida en el arsenal de La Carraca, en los locales del Colegio de Guardias Marinas. De ello se hizo eco la prensa de su ciudad natal: «... ha salido premiado con el núm. 3 de dichas plazas» (*Diario de Palma*, 7/1/1855). Su primer destino asignado, con carácter interino, fue el arsenal de La Carraca, y en febrero pasó destinado al de Cartagena. Allí permaneció hasta que el 9 octubre recibió órdenes para trasladarse a «París para continuar su instrucción facultativa»⁵. Su formación se completó en los arsenales de Tolón, Brest y Cherburgo; también permaneció algunos meses

en El Havre, estudiando en aquellos grandes talleres los adelantos que la construcción naval presentaba en Francia. En los exámenes convocados el 1 de mayo de 1856 obtuvo el número uno de su promoción, y el 18 de noviembre del año siguiente pasó nuevamente como alumno a París (*Gaceta de Madrid*, 7/12/1857). Con el mismo objeto fue comisionado para ir a Londres, a presenciar la varada del *Great Eastern*, un gigante de los mares, y estudiar ese importante acontecimiento naval⁶.

(4) AGMAB, leg. 3048/68.

(5) Archivo Naval de Cartagena (ANC), P II b, E 2. Expediente personal, 9 de octubre de 1855.

(6) El *Great Eastern* fue un trasatlántico británico con capacidad para cuatro mil pasajeros, construido a orillas del río Támesis en los astilleros J. Scott Russell & C^o de Millwall (Isla de los Perros, Londres). Se diseñó con casco de hierro y propulsión mixta, de vapor y vela. En gradas el 1 de mayo de 1854, su botadura de costado con el nombre de *Leviatán*, después de los intentos frustrados del 3 y 19 de noviembre de 1857, se llevó finalmente a cabo el 31 de enero de 1858, aunque su viabilidad futura planteaba serias dudas por falta de dinero para continuar su construcción. Pero, superadas las dificultades, pudo ser entregado al año siguiente a los empresarios de la compañía, y el 7 de septiembre soltó amarras en Deptford y bajó por el Támesis al mar. Desafortunadamente, el acontecimiento se cubrió de luto como consecuencia de un accidente con víctimas mortales. Durante el siglo XIX ostentó el título del mayor buque jamás construido, hasta que en 1899 fue superado por el RMS *Oceanic*.

Finalizados los estudios y superados los exámenes, por real orden de 9 de mayo de 1858 es promovido a alférez de navío (AGMAB, leg. 3048/68) y el 1 de marzo del año siguiente se presentará en su primer destino como ingeniero facultativo en el arsenal de Cartagena. El 7 de septiembre de 1860, embarcado en la fragata *Princesa de Asturias*, zarpó del puerto de Cartagena formando parte de la escuadra que, al mando del brigadier José Montojo y Albizu, comandante general interino del departamento, embarcaría en el puerto de Alicante a la reina Isabel II, que emprendería su visita a los puertos de Palma, Mahón y Barcelona. Al finalizar el viaje se le concede la Cruz de Caballero de la Real Orden Americana de Isabel la Católica (*El Clamor Público*, 23/11/1860).

En Ultramar

Ascendido a teniente de navío el 19 de noviembre de 1860 (AGMAB, leg. 3048/68), al año siguiente, por real orden de 16 de septiembre, fue nombrado comandante de Ingenieros del arsenal de Cavite, en el apostadero de Filipinas (*Gaceta de Madrid*, 20/9/1861), destino donde permaneció un largo periodo. Durante este tiempo, formó parte de la comisión marítima-terrestre para reconocer las fortificaciones del puerto de Subig, las circunstancias del terreno, su producción de materiales, las líneas de mareas y la corriente litoral, con el fin de construir un ferrocarril que, atravesando las provincias de Zambales, Bataan, Pampanga y Bulacan, pusiese en comunicación con Manila la ensenada de Olóngapo, punto designado para la construcción de un arsenal⁷. En 1863 tuvo lugar la botadura del cañonero *Prueba*⁸, cuya construcción había dirigido en su condición de autor del diseño y los planos (LLABRÉS BERNAL: 1945, pp. 7 y 8, n. 2). En su fábrica se aprovecharon las máquinas y pertrechos de los cañoneros de hélice y casco metálico llamados «filipinos», ya que la corrosión había hecho «estragos en sus finas planchas, y poco después, los todavía recientes buques debieron ser retirados» (COELLO LILLO y RGUEZ. GLEZ.: 2001, p. 101). Ese mismo año se pusieron en quilla otros tres vapores cañoneros, que se denominarían *Filipino*, *Manila* y *Caviteño*, los tres de madera. El primero, de treinta caballos, debía reemplazar al *Cebú*, y los dos restantes, de veinte, debían hacer lo propio con los denominados *Mactan* y *Taal*, de igual potencia aunque construidos en acero⁹.

En el curso de esta etapa, nuestro biografiado asistiría asimismo al remedio de la ruina y desolación que en Manila produjo el terremoto ocurrido en el atardecer del 3 de junio de 1863; y, con respecto a la construcción naval, puso de manifiesto su conocimiento y preparación al ser encargado de la comisión de estudio sobre la idoneidad de los diques de Hong Kong y Wampoa para

(7) *El Clamor público*, 30/6/1863. Correo colonial, p. 2.

(8) *Estado General de la Armada* para el año 1864.

(9) *Ibíd.*, 1865.



Joaquín Togores. Ayuntamiento de Felanitx:
autor, Antoni Ribas

reparar los buques de aquel apostadero, diques que inspeccionó personalmente en 1864 («el 23 de mayo salió en el vapor *Patiño*, con dirección a China» [*La España*, 5/8/1864. Ultramar. Islas Filipinas, p. 1]). A su regreso a Manila, unos meses después, recomendó el último de los citados diques «para las reparaciones de nuestros buques de guerra, tanto por sus grandes recursos de maquinaria inmediatos a los diques de granito, como por la considerable economía en los precios» (*El Contemporáneo*, 17/9/1864, p. 3).

Sobre el reconocimiento a la intensa actividad profesional desarrollada en estos años, uno de sus biógrafos contemporáneos nos dice: «Por la inteligencia y celo en el desempeño de los citados servicios y por su abnegación durante los terremotos de Manila, fue honrado en diferentes veces con el agrado de S.M., comunicado de R.O. y nombrado

Caballero de la Real y distinguida Orden española de Carlos III. Igualmente mereció reiteradas recomendaciones para el gobierno de parte del Excmo. Sr. Comandante general del apostadero» (MTNEZ. RIZO: 1890).

Regreso a la metrópoli

Ascendido a capitán de fragata en 27 de julio de 1866 (*La España*, 1/8/1866), regresará a la Península. Después de dos meses de licencia será comisionado para estudiar la construcción de los buques blindados de las escuadras extranjeras que se encontraban en las Baleares (*El Pabellón Nacional*, 9/10/1866)¹⁰, y pasará luego, con igual objeto, a Londres. Eran los tiempos en que las repúblicas de Ecuador, Chile y Perú celebraron un tratado de alianza ofensiva-defensiva y declararon la guerra a España, y en que nuestra escuadra en el Pacífico continuaba bloqueando el puerto de Valparaíso. Por otro lado, en la ley sancionada en el Congreso que determi-

(10) «En la tarde (día 2) del martes entró en el puerto de Mahón la escuadra inglesa del Mediterráneo, compuesta de la real *Reina Victoria*, el navío *Gibraltar*, ambos de hélice, y los vapores acorazados *Príncipe Consorte*, *Encina Real* y *Enterprise*».

naba las fuerzas navales, entre otras unidades se señalaban seis fragatas blindadas¹¹.

Por resolución de 7 de enero de 1867 pasa a prestar sus servicios al arsenal de Cartagena¹² y es nombrado comandante de Ingenieros con carácter interino, encargándosele al mismo tiempo la dirección de las obras del varadero de Santa Rosalía¹³. En el tiempo de su mando se verificó, el 6 de febrero de 1867, la botadura de la fragata blindada *Zaragoza*, bajo la advocación de Nuestra Señora del Pilar¹⁴, y se acometió una intensa labor tanto en la construcción del nuevo taller de calderería y ajuste de planchas de blindaje como en la transformación y armamento de las fragatas blindadas *Resolución* (llamada después *Méndez Núñez*) y *Numancia*, así como en la puesta en quilla de la corbeta blindada *Aragón* (*La Correspondencia de España*, 2/8/1879)¹⁵.

Ascendido a ingeniero inspector de 2.^a clase el 15 de septiembre de 1870, y nombrado vocal de la Junta Especial de Construcciones del Almirantazgo (*Gaceta de Madrid*, 10/10/1870), pasó a Madrid para ocupar su destino. A las inmediatas órdenes del ministro de Marina, acompañó a Florencia a la comi-

(11) *Gaceta de Madrid*, 26/5/1866. Ley de 20/5/1866.

(12) ANC, P II b, E2. Expediente personal.

(13) Situado en el ángulo suroeste del arsenal de Cartagena, en el lugar ya denominado varadero Santa Rosalía, nació de una concepción económica muy meditada siendo ministro de Marina Roca de Togores, con vistas a dar comienzo a la construcción de unos nuevos varaderos de plano inclinado y un ferrocarril, a fin de llevar a cabo las construcciones navales comprendidas en el real decreto de 23/3/1850. Pero es lo cierto que, transcurridos dos años, a pesar de haberse invertido cuatro millones de reales, se abandonaron las obras, sin duda por su gran coste. El paso siguiente será encargar dichas obras a los ingenieros civiles, dándose la dirección de los trabajos al ingeniero del distrito Carlos M.^a de Castro, que en ese mismo año tuvo dispuestos los planos de un proyecto reformado.

Mientras tanto, los marinos piensan que el proyecto no llena todas las necesidades, de modo que no solo se ordena que el capitán de fragata ingeniero hidráulico continúe las obras pendientes, sino que se comisiona a Luis Palacios, comandante del arsenal, para que pase a Tolón a estudiar el varadero allí existente, a fin de modificar el proyecto vigente. Pero la lentitud de las obras continúa, principalmente a causa de las dificultades en el desagüe de la excavación, a pesar de que la máquina de vapor trabaja día y noche. Y en esta situación, a finales de 1856, el ingeniero de caminos José Baldasano Vionnet presenta un nuevo proyecto de varadero horizontal, la dirección de cuyas obras, una vez aprobado, se le asigna el 15 de junio de 1858. En esencia, el proyecto comprende la construcción de tres gradas horizontales, un dique receptor y un dique flotante, cuyas piezas serán adquiridas a la empresa George Rennie para su montaje en España. La construcción del varadero, con la denominación de Virgen del Pilar, comenzó el 15 de junio de 1862 y entró en servicio en 1866. El coste total de las obras ascendió a 12,2 millones de pesetas. (Resumido de *La Gaceta Militar*, 30/10/1851; *El Heraldo*, 9/1/1852, y *La España Marítima*, pp. 122 y 124, Madrid, 1901.)

(14) Dispuesta su construcción por real orden de 15 de octubre de 1860, hubo de vencer las dificultades que impidieron su puesta en quilla al no disponer de una grada adecuada. Posteriormente, los trabajos cesarían al ordenarse su transformación en buque blindado con sujeción a nuevos planos. Fue el buque de mayor eslora hasta entonces construido en ese arsenal. (Resumido de *El Constitucional*, 27/7/1861; *La Reforma*, 9/2/1867, y *La Marina Española*, 30/6/1868.)

(15) La puesta en quilla tuvo lugar el 2 de mayo de 1869, pero la botadura se alargó en el tiempo, hasta el 31 de julio de 1879, bajo la advocación de la Virgen de las Mercedes y San Vicente.



La fragata Numancia en el dique flotante del arsenal de Cartagena

Arsenal de Cartagena, dique flotante. *El Siglo Ilustrado*, 21/6/1869

sión de las Cortes que fue a notificar al duque de Aosta su elevación al trono de España. El gobierno italiano le agració con el título de Gran Oficial de la Corona de Italia, y el español le nombró comendador de número de la Real Orden Americana de Isabel la Católica.

Encargado interinamente, el 9 de septiembre de 1872, de la comandancia de Ingenieros del departamento de Cartagena, sustituye al ingeniero inspector de 1.^a clase Juan Gamonal Aguilar, que se encontraba ausente por motivos de salud. Nombrado en propiedad el 31 de enero de 1873, ejercerá el cargo por breve tiempo, ya que el 20 de abril es pasaportado para Madrid. De su actuación en los prolegómenos del periodo cantonal hemos extraído unos párrafos de un trabajo oficial –que tiene su origen en el Ministerio de Marina–, publicado en la prensa de la época, en defensa de los cuerpos de la Armada, cuyo honor estaba siendo mancillado por la continua conculcación de la disciplina:

«Los gobiernos, en lugar de atender las razonadas indicaciones de autoridades como entonces la del departamento marítimo de Cartagena, y las que seguramente les habrán dirigido con igual interés las de Cádiz y Ferrol, así como el comandante general de la escuadra del Mediterráneo, consiente impasible durante el mando del contra-almirante Dueñas, el que la marinería, tremolando en públicas manifestaciones bandera con el lema de república federal se presenten ante la casa morada del capitán general, para que salude la enseña de sus aspiraciones, y reciba comi-

sión de los manifestantes marineros. Acto detestable que mató allí la disciplina, y arrastró por los suelos el prestigio de la autoridad. Por instigaciones y presiones políticas de mala ley, que debieran ser extrañas al servicio de la nación, se sacrificó en su destino al digno comandante de ingenieros de la Armada, en el mismo departamento, D. Joaquín Togores que, fundado para el cumplimiento de su deber en acuerdos de la junta económica y en prescripciones del reglamento de la Maestranza, resiste la admisión de operarios en el Arsenal, sin los requisitos prevenidos y acordados, no mediar una orden de la autoridad superior que salvase su responsabilidad; orden que no consiguió a pesar de reclamarla: ¡pero sí la de presentarse en Madrid! Y explicada ante la superioridad su digna conducta, se le dijo verbalmente volviese a encargarse del destino.

¡A qué extremo ha llegado en estos tiempos federales la conculcación de principios, para admitir que los gobiernos, rebajando el prestigio de los jefes, puedan estos llenar su alta misión sin más elementos que la orden verbal de posesionarse del destino! D. Joaquín Togores pudo excusar, al menos hasta ahora, el volver a encargarse allí del ramo de ingenieros»¹⁶.

Comisiones en el extranjero

Nombrado vocal de la junta organizadora de los productos españoles depositados en el arsenal con destino a la Exposición Universal de Viena, celebrada en ese mismo año, la pericia y el celo con que desempeñó el cargo le hicieron merecedor de los plácemes del comisario general de España y de que el Gobierno, el 27 de junio de 1873, lo nombrara jurado de aquella exposición¹⁷. Sus trabajos, que llamaron particularmente la atención del ministro de España en Viena, le granjearon calurosos parabienes del presidente del jurado.

El señor Togores fue nombrado representante de España en las conferencias internacionales de Constantinopla para uniformar el sistema de arqueo de los buques (FDEZ. DURO: 1880, p. 164), en la redacción de cuyo reglamento intervino como ponente, reglamento que mereció la unánime aprobación del congreso. El impacto de la participación del representante español en los debates de la comisión fue recogida por la prensa: «... impresionó el auditorio y recibió muestras de adhesión y aprobación generales»¹⁸. El gobierno otomano le premió con las insignias de comendador de la Orden Imperial del Osmanié, y el Estado español le agració con la encomienda de número de la Real y Distinguida Orden de Carlos III.

Nombrado en agosto 1874 presidente de la comisión de Marina en Francia para contratar buques destinados a proteger la costa y ríos contra los carlistas, durante la misma adquiriría conocimientos que más tarde le permitieron llevar a cabo estudios que favorecieron grandemente a nuestra marina militar, tras las visitas efectuadas a los astilleros franceses de Cherburgo, Lorient, Tolón y otros particulares. Merced a sus diligentes gestiones en Marsella, en septiem-

(16) *El Gobierno*, 14/8/1873. Defensa de la Marina.

(17) *Gaceta de Madrid*, 3/6/1873. Decreto de 2/6/1873.

(18) *La América*, 13/2/1874. Comisión internacional, p. 4.

bre ya estaban redactados los contratos para la construcción de los buques mencionados líneas arriba, en los astilleros de la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne-Tolon. Una vez aprobados por el Gobierno, se dispone que el monitor se denomine *Puigcerdá*, y los avisos (buques de marcha), *Fernando el Católico* y *Marqués del Duero*. Cada uno de ellos montaba tres cañones y su destino iba a ser el Bidasoa. También se contrató la construcción de una serie de lanchas cañoneras, armadas con dos cañones de bronce de 12 cm, rayados, en torre hacia la proa: *Somorrostro*, *Ebro*, *Bidasoa*, *Teruel*, *Nervión* y *Toledo*, que operarán en el Ebro, y *Tajo*, *Arlanza*, *Turia* y *Segura*, que lo harán en el Bidasoa.

El *Puigcerdá* se botó el 20 de noviembre. Arribaría al puerto de Barcelona, con sus sesenta hombres de dotación, «de capitán a paje», a mediados de marzo de 1875. En agosto recibirá su artillería en Santander, dando fin a su singladura, unos días después, en el puerto de Bilbao. Allí se integrará en la escuadra del Cantábrico, donde ya se encontraban los dos nuevos avisos, que habían sido alistados en Ferrol y Cartagena, y las cañoneras *Arlanza*, *Segura*, *Tajo* y *Turia*. Las seis restantes, tras la botadura de la primera de ellas, que tuvo lugar junto a la del monitor *Puigcerdá*, hicieron su navegación por el canal francés del Mediodía, para llegar el 31 de marzo a Burdeos, donde, después de montar las torres, salieron convoyadas para España¹⁹. Algo después se suscribirá un nuevo contrato para la construcción de otros dos avisos, cuya dirección también asumirá Togores, a los que se denominará *Jorge Juan* y *Sánchez Barcáiztegui*, los cuales, a mediados de 1876, estarán listos para su completa habilitación, que se realizará en Cartagena, adonde el primero de ellos arribará mediado julio.

Simultaneó Togores todo lo anterior con su nombramiento como vocal electo de la comisión general para promover y dirigir la concurrencia de objetos y productos españoles a la Exposición Universal de Filadelfia de 1876²⁰, y con su destino, en octubre de ese mismo año, de agregado naval de la embajada de España en París, siendo distinguido por el gobierno francés con el nombramiento de caballero de la Legión de Honor, y por el de Túnez, con el de comendador de la Orden de Nichan Iftikhar. En 1877 recibió los honores de ingeniero inspector de 1.^a clase, «en consideración a los servicios especiales prestados como jefe de la Comisión de Marina en Francia durante la pasada guerra civil»²¹, y se le recompensó con la Cruz de 3.^a clase con distintivo

(19) La cañonera *Somorrostro*, que junto con la *Ebro* se encontraba en los primeros días de enero alistándose con sus dotaciones en Marsella, tuvo ocasión de vivir un momento histórico al recibir en su cubierta a una parte del cortejo real que acompañaba al ya rey Alfonso XII, quien, embarcado en una de las falúas de la fragata *Navas de Tolosa*, emprendía su regreso a España. Así lo recoge la prensa de la época: «... pasando al través de innumerables lanchas que ocupaban españoles y extranjeros, con la bandera de España, izada también en el fuerte de San Nicolás. = Espectáculo magnífico, que hacía llorar de alegría y que pocas veces es dado contemplar en un siglo. = Una goleta inglesa, para hacer los honores, izó el pabellón mientras los fuertes y las fragatas hacían la salva real». *La Época*, 13/1/1875, p. 3.

(20) *Gaceta de Madrid*, 29/11/1874. Real decreto de 28/11/1874.

(21) *Gaceta de Madrid*, 24/7/1877. Real decreto de 17/7/1877.

blanco de la Orden del Mérito Naval (*Gaceta Universal*, 18/9/1878). Nombrado jurado de España en la Exposición Universal de París de 1878, asistió como ayudante del padre de su majestad el rey don Francisco de Asís, presidente general de la comisión española (*El Eco de Cartagena*, 31/10/1877)²². Por el acierto con que desempeñó el cargo, el gobierno francés le agració con el título de oficial de la Legión de Honor, y el español lo recompensó con la Gran Cruz de la Real Orden de Isabel la Católica (*Gaceta de Madrid*, 14/2/1879).

En esta época sale a la luz editorial la *Revista General de Marina*, en cuyos primeros números publica Togores un trabajo en el que, ante la indiferencia con que el país acoge las cuestiones de la marina de guerra, nuestro protagonista expresa su propósito de «presentar una rápida exposición de las crisis más notables por que ha atravesado, señalando aquellos hechos en que conviene detenerse para guiar la opinión, tan fácil de extraviar cuando solo considera casos aislados recogidos de entre la larga serie que registra su vasto desenvolvimiento» (TOGORES: 1877)²³. Para ello recorrerá el camino seguido hasta ese momento por las distintas naciones, tras la revolución producida en la construcción naval por el vapor y por los adelantos de la metalurgia. El cambio de paradigma en ese ámbito llegó hasta tal extremo que el buque acorazado, a la hora de confrontar las escuadras de combate, era el único patrón de comparación y daba la medida del poderío de las fuerzas navales. Así pues, concluye el artículo, para responder a las nuevas exigencias de la construcción naval es forzoso un aumento de los presupuestos.

En esa misma línea publicará otro artículo, en el que, a la vista del progreso de los torpedos o minas submarinas, relata la evolución histórica de este elemento de guerra, que «ha alcanzado a la hora presente un desarrollo tan grande, que necesita el apoyo de la opinión para ocupar un lugar en las cifras de los presupuestos» (TOGORES: 1878). Acerca de este último asunto, como jefe de la comisión de Marina en Francia, el 8 de mayo de 1876 presenta Togores un informe muy interesante en el que, dice, se propone «hacer una reseña del criterio que se sigue Francia sobre los aparatos, que está basado en numerosas experiencias practicadas durante ocho años y más principalmente a partir de 1873, describir los diferentes tipos adoptados para la defensa de sus puertos y la manera de establecerlos y usarlos» (BALMISA-G.^a SERRANO: 2021, pp. 165-192).

Fue proclamado diputado a Cortes, en 1879, por Palma de Mallorca, y ese mismo año el Gobierno lo nombró representante de España en el Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico de Panamá.

(22) El diario español *El Consultor*, que se publicaba en París, dice: «El brigadier de ingenieros de la armada española D. Joaquín Togores y Fábregas, formará parte del sindicato de maquinaria de la Exposición internacional en representación de nuestro país. El Sr. Togores es uno de los más distinguidos ingenieros de nuestro país, al cual se le debe ya la construcción de 25 buques de guerra; España estará dignamente representada».

(23) Este artículo se publicará también en *El Eco de Cartagena* de 6, 20 y 27/10/1877 y 10, 17 y 24/11/1877.

Reunido en París a mediados de mayo, bajo la presidencia del célebre ingeniero Mr. Lesseps, en él Togores tomó parte muy activa (*Congrès international d'études...*) En agosto de 1881, designado por el Ministerio de Marina, también representó a España en el Congreso Internacional de Electricidad de París (*El Eco de Cartagena*, 18/7/1881, p. 1), a propósito del cual, por orden superior, redactó una notabilísima memoria que llamó la atención de los técnicos. Por otra parte, respecto a este tema publicó en un diario local de Cartagena una serie de artículos cuyo párrafo final, al referirse al acumulador Faure, al que en la exposición se calificó como el descubrimiento más nuevo y trascendental, analizado casi 150 años después, nos revela una mente intuitiva:

«Si el rendimiento de electricidad acumulada por este sistema, responde a las condiciones económicas que la industria requiere, este invento dará un carácter práctico y de tal utilidad para diversos fines, que será por sí solo capaz de transformar la manera de ser de la industria. En efecto, todas las fuerzas pudieran transformarse en electricidad y transportarlas en acumuladores a los centros de población realizándose motores más económicos que los conocidos hasta el día. El viento, el movimiento de las olas y cualquier fuerza intermitente transformada en electricidad y guardada en acumuladores, se podría utilizar de una manera continua en el punto que se quiera y las caídas de aguas permanentes y corrientes de los ríos se transportarían al punto que convenga, de la misma manera que hoy se lleva el carbón en carboneras, reemplazando los motores de vapor por los eléctricos en aquellos casos en que su costo lo permita o las circunstancias lo consientan»²⁴.

De nuevo en el servicio

En 26 de abril de 1884 ascendió a ingeniero inspector de 1.^a clase²⁵, empleo de cuyos honores disfrutaba ya desde hacía siete años, y le es aceptada la renuncia que presenta de la comisión que desempeña en Francia, quedando de este modo en la situación de cuartel en Cartagena²⁶. Nombrado en febrero de 1886 comandante de Ingenieros del departamento (*Gaceta de Madrid*, 12/2/1886), toma posesión en los primeros días del mes siguiente. Ocupará ese cargo hasta 1897²⁷, cuando solicita nuevamente el pase a la situación de cuartel. Fueron estos unos años en los que el departamento conoció una intensa actividad constructiva, como consecuencia de la aplicación de la nueva ley que disponía la ampliación las fuerzas navales²⁸. Esa actividad, no obstante, no estuvo exenta de múltiples dificultades, principalmente económicas y de recursos.

La pujanza constructora se reflejará sobre todo en el varadero de Santa Rosalía del arsenal de Cartagena, y comienza con la botadura –en realidad, se

(24) *El Eco de Cartagena*, 13, 18 y 19/1/1882. Exposición de electricidad.

(25) *Gaceta de Madrid*, 27/4/1884. Real decreto de 26/4/1884.

(26) *Gaceta de Madrid*, 26/6/1884. Real decreto de 23/6/1884.

(27) *Gaceta de Madrid*, 20/9/1897. Real decreto de 16/9/1897.

(28) *Gaceta de Madrid*, 13/1/1887. Real decreto de 12/1/1887.

trató de un arrastre hasta el dique flotante—, bajo la protección de Nuestra Señora de la Caridad, el 23 de enero de 1887 del crucero de 3.^a clase *Don Juan de Austria*²⁹; en la tarde del 13 de septiembre siguiente tiene lugar la del de 1.^a clase *Reina Mercedes*, bajo la advocación de Santa Teresa (de Jesús)³⁰; el 13 de agosto de 1888, la del de tercera *Conde de Venadito (El Día, 16/8/1888)*; el 28 de octubre de 1889, y bajo la advocación de la Virgen de la Caridad, la del cañonero torpedero de 1.^a clase *Temerario*³¹; el 3 de noviembre de 1893, la del crucero *Lepanto*³²; y, finalmente, el 15 de septiembre de 1894 se colocará la roda del crucero *Cataluña*, cuya peripecia hasta conseguir ser botado, bajo la advocación de Nuestra Señora de las Mercedes, será larga³³.

En estos últimos años de Togores al frente de la comandancia de Ingenieros, la prensa denuncia «el deplorable estado del arsenal de aquel departamento, preterido injustamente por el Gobierno para todo lo que indique una mejora o un progreso» (*El Siglo, 3/3/1891*). Los cuerpos sociales de la ciudad presionan para que se construya en el arsenal un dique seco de carenas, cuya necesidad ya reconocía la real orden de 22 de marzo de 1885, que disponía «se practicasen los estudios de un dique de carena por el ingeniero Inspector General de caminos, canales y puertos, Jefe de las obras del varadero de Santa Rosalía, don José Baldasano, siendo remitido el proyecto al centro técnico de marina en 5 de Agosto de 1888 y también la Nación ha reconocido la conveniencia de la obra, toda vez que en cada uno de los años económicos de 1888-89 y 1889-90 se consignó la suma de 750.000 pesetas para dar principio á las obras y en el de 1890-91 la de 800.000»³⁴.

(29) La quilla de este buque de casco de hierro, con aparejo de goleta de tres palos, se puso el 24 de agosto de 1883. Su construcción, en la que se emplearon materiales exclusivamente españoles, estuvo paralizada seis meses por falta de suministro. Sus características principales son: 63,85 m de eslora, 9,73 de manga, 5,83 de puntal, 3,81 de calado medio, 1.160 t de desplazamiento, 1.600 caballos de fuerza indicados. Armamento: cañones González Hontoria y ametralladoras Nordenfelt. (Resumido de *El Eco de Cartagena, 24/1/1887; La Marina, 25/1/1887, y Gaceta Minera y Comercial, 25/1/1887*.)

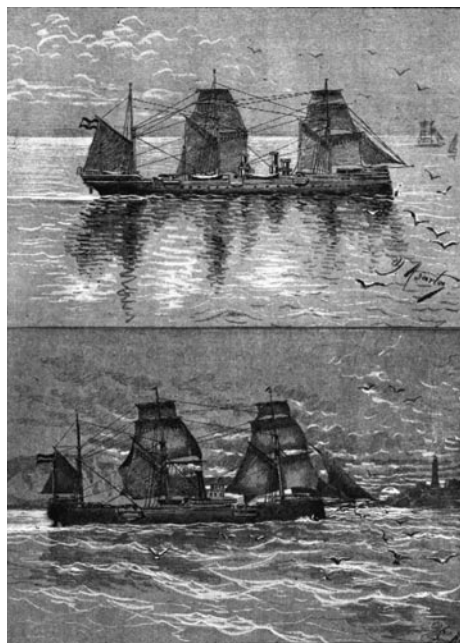
(30) La quilla de este buque con aparejo de goleta de tres palos, de casco de hierro de doble fondo y fraccionado sistema Brackete Elsusten, según proyecto del ingeniero de la Armada Tomás de Tallerie, se puso el 23 de julio de 1881. Sus características principales eran: 84,8 m de eslora, 13,2 de manga, 7,83 de puntal, 5 de calado medio en popa, 3.091 t de desplazamiento, 4.800 caballos de fuerza indicados y 16 millas de velocidad. Iba armado con seis cañones González Hontoria. (Resumido de *La Correspondencia de España, 24/7/1881; La Época, 14/9/1887; El Estandarte, 15/9/1887, y El Eco de Cartagena, 13/9/1887*.)

(31) *El Eco de Cartagena, 28/10/1889*. «El *Temerario*», pp. 1 y 2. Es el primero de la serie Tallerie, y bajo la inmediata dirección de este notable ingeniero, se construyó según planos por él diseñados.

(32) *El Estandarte, 19/2/1887*. La futura Escuadra (IX), p. 4. Se le puso la quilla en octubre de 1887.

(33) Su botadura se celebró en la segunda quincena de septiembre de 1900. Aprobada su construcción en 1887, no se le puso la quilla hasta el 7 de enero de 1889. Permaneció en grada hasta que el 14 de septiembre de 1900 fue arrastrado al dique flotante para, finalmente, el día 24 siguiente quedar a flote en aguas de la dársena del arsenal. (Resumido de *Las Provincias de Levante, 22/9/1900, y El Áncora, 26/9/1900*.)

(34) *El Eco de Cartagena, 14/1/1891*. El Dique de Carena, p. 1.



EL CRUCERO DE 1.ª CLASE «REINA MERCEDES».—EL DE 3.ª CLASE «CONDE DE VENADITO», CONSTRUIDOS EN EL ARSENAL DE CARTAGENA. (Dibajo de J. Vizcaíno)

Cruceros *Reina Mercedes* y *Conde de Venadito*

había sido designado para formar parte de la comisión que debía informar en Madrid sobre este asunto (*Diario de Burgos de Avisos y Noticias*, 13/4/1891), demostrando un extraordinario celo, no tardó en despachar el expediente completo.

Sin embargo, el camino hasta llegar al comienzo de las obras será muy largo: la primera licitación, de 1892 (*Gaceta de Madrid*, 21/7/1892), es suspendida, y al único adjudicatario de la segunda, en 1894 (*Gaceta de Madrid*, 4/4/1894), se le imponen tales modificaciones (*Heraldo de Madrid*, 6/12/1894) que el contrato de la adjudicación definitiva no se firmará hasta finales de 1895 (*El Resumen*, 23/1/1896). Ítem más, el 4 de marzo del año siguiente fallece el ingeniero civil José Baldasano, a cuya dirección técnica debía sujetarse el contratista de las obras, lo que suscitó la cuestión de a quién correspondía el nombramiento de su sustituto. Al respecto se resolvió que «el contratista tiene derecho á nombrar el personal único que desee para dirigir las obras, incumbiéndole solo a la Administración del Estado el inspeccionarlas y el rechazarlas, si no estuvieren construidas con arreglo a las condiciones del contrato» (*La Publicidad*, 2/12/1896), así que por parte de la Armada se nombró una comisión de carácter administra-

(35) *La Época*, 24/9/1891. Viaje del Ministro de Marina, p. 1.

(36) *Las Provincias de Levante*, 22/10/1891. Noticias, p. 3.

tivo que comenzó a ejercer sus funciones el 1 de junio, una vez verificada la inauguración oficial del dique, a la que asistió Togores junto a las demás autoridades del departamento (*Las Provincias de Levante*, 3/6/1896).

En 19 de agosto de 1899, en virtud de sendos reales decretos, es promovido al empleo de inspector general de Ingenieros de la Armada y de Servicios de Ingenieros de la Armada. Nombrado para cubrir la vacante reglamentaria en el expresado cuerpo, toma posesión del empleo el 10 de septiembre siguiente, ejerciéndolo hasta su cese, por pase a la reserva, el 5 de septiembre de 1903³⁷. En este último destino será muy notable su aportación, como vocal de la Junta de Escuadra³⁸, al dictamen aprobado en la sesión de 21 de junio de 1903 para establecer las bases para la organización de los servicios de la Marina, al que opuso ciertos reparos y alguna de cuyas cláusulas sugirió redactar de nuevo pues,

«siendo los astilleros oficiales los encargados de crear, renovar y conservar las Escuadras, y formando en tal concepto parte muy esencial de los puntos de apoyo o base de operaciones, su organización, fomento y desarrollo, debe responder a un plan general de defensa naval, que solo el gobierno, como único responsable de su funcionamiento en tiempo de guerra puede y debe realizar»³⁹.

En cuanto a los ascensos a capitán de navío, y de este empleo a oficial general, de que trata la ley constitutiva, manifiesta su oposición a que la propuesta, en el caso de los cuerpos facultativos de Ingenieros, Artillería, Sanidad y otros, la formule el Estado Mayor del Ministerio; en su lugar, Togores plantea que la mencionada propuesta sea hecha directamente por los generales, jefes natos de sus cuerpos respectivos, por ser los únicos capacitados para aquilatar los méritos profesionales y de toda clase de los jefes a sus órdenes.

Además de las condecoraciones ya mencionadas, estaba en posesión de la Gran Cruz y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo⁴⁰ y de la Gran Cruz del Mérito Naval⁴¹. Fue miembro de la Sociedad de Geografía de Amberes (Bélgica, 1873) y de otras naciones; de la Sociedad Económica de Amigos del País de Madrid (1880), Manila (Filipinas, 1865) y Cartagena (1869), y protector de la de Salvamento de Náufragos.

Su actuación política y empresarial

En el campo de la política, fue elegido diputado por el distrito de Palma (Balears) en la legislatura 1879-1880⁴², y por el de Cartagena (Murcia) en la

(37) *Gaceta de Madrid*, 26/9/1903. Real decreto de 20/9/1903.

(38) *Gaceta de Madrid*, 30/1/1902. Real decreto de 29/1/1902.

(39) *Revista General de Marina*, t. LII, pp. 363-383. Madrid, 1903.

(40) *Gaceta de Madrid*, 24/4/1891. Real decreto de 23/4/1891.

(41) *Gaceta de Madrid*, 15/11/1891. Real decreto de 14/11/1891.

(42) Archivo Histórico del Congreso de Diputados, sign. A.C.D. serie documental electoral, 82 n.º 2.

de 1884-1885⁴³. Participó activamente en la redacción del proyecto que establecía el programa de las fuerzas navales, al que presentó enmiendas referentes a la organización de los arsenales y a su número, a la Infantería de Marina y a las bases establecidas para la futura ley constitutiva de la Armada (CHOCAÑO HIGUERAS: 2004, p. 11, n. 17). El 15 de febrero de 1891 fue designado senador por la provincia de Albacete, pero «no juró al anularse la elección general»⁴⁴. Militó en el partido liberal conservador, del que fue presidente en Cartagena en 1893.

En el plano personal, contrajo matrimonio el 1 de junio de 1867 con Mariquita Julia Valarino Sixto, en la iglesia de Nuestra Señora de los Dolores, del hospital de caridad de Cartagena⁴⁵.

Plenamente integrado en la vida social de la ciudad como empresario industrial, ejerció desde 1877, a la muerte de su padre político, don Tomás Valarino, la dirección de La Amistad, cuya fábrica de loza estaba situada en la diputación de Alumbres, y la de cristal, en el barrio de Santa Lucía⁴⁶. Su implicación social le llevó a presidir, como cabeza de la comisión organizadora, la junta general de 16 de mayo de 1886 de la sociedad de socorros mutuos El Obrero (de la que era uno de sus fundadores), constituida el año 1885 (*El Eco de Cartagena*, 18/5/1886), en la que El Obrero se dotó de un reglamento inspirado en el de la sociedad de socorros mutuos del arsenal. En virtud de tal reglamento, se obligaba a «socorrer con asistencia médica y medicinas a los socios y sus familias, proporcionándoles además recursos durante el primer mes y medio de la enfermedad del cabeza de familia y entierro decoroso caso de fallecimiento» (*El Eco de Cartagena*, 2/12/1885). Estas fábricas, reunidas sus instalaciones en Santa Lucía con el paso del tiempo, llegaron a situarse entre las principales empresas del sector y alcanzaron su mayor esplendor durante la gestión de nuestro protagonista, lo que le haría acreedor, en la Exposición de Minería, Artes Metalúrgicas, Cerámica, Cristalería y Aguas Minerales celebrada en Madrid en 1883, de la «Medalla de Oro como jefe industrial de la Fábrica de Cristal y Loza de Cartagena» (*Gaceta Minera y Comercial*, 5/2/1884). Don Joaquín fue asimismo presidente de la junta de gobierno del Círculo Mercantil e Industrial para 1887, y de la Cámara de Comercio de Cartagena en el periodo 1887-1889 (ib., 7/12/1886).

Final de una vida

El Excmo. Sr. D. Joaquín Togores y Fábregues sobrevivió tan solo dos años a su esposa, con la que compartió todas las difíciles situaciones que

(43) *Ibidem*, serie documental electoral, 95 n.º 20.

(44) ASE, ref. ES.28079.HIS-0463-03.

(45) Archivo Parroquial de Santa María de Gracia en Cartagena (APSMGC), Libro de Desposorios, años 1867, 1868, ff. 36v y 37.

(46) ASE, ref. ES.28079.HIS-0463-03: Formó en 29 de abril de 1886 con Enrique de Peñalver la sociedad regular colectiva Herederos de Valarino, luego Valarino y Compañía.



Puerta de Murcia, Cartagena, donde fijó su residencia el matrimonio Togores-Valarino

hemos relatado para Cartagena. Falleció en sus posesiones de San Antonio Abad el 12 de diciembre de 1904, y su entierro al día siguiente constituyó una verdadera manifestación de luto colectivo. A él acudieron todas las clases sociales de la ciudad, donde gozaba de un cariño y una simpatía unánimes por sus indiscutibles merecimientos, caballerosidad y sentimientos humanitarios. Estos últimos los había puesto de manifiesto en múltiples ocasiones, pero habían brillado con luz propia en la epidemia del año 1885, algo que ningún vecino olvidaba. Sus restos mortales descansan en el panteón de don Mariano Pascual Roca de Togores, en el cementerio de Nuestra Señora de los Remedios de Cartagena⁴⁷.

Dejó esta familia una muestra de su buen gusto en el edificio de porte aristocrático que construyó en 1860 en la Puerta de Murcia (*El Eco de Cartagena*, 28/2/1881), donde, en contraste con la sencilla decoración de su fachada, en el interior podemos admirar todavía el salón neomusulmán que en 1886 se decoró con cerámica de Santa Lucía, cuando ya vivía en ella el matrimonio Togores-Valarino. En la tierra que le vio nacer, se recuerda a don Joaquín como hijo ilustre de Palma⁴⁸ e hijo adoptivo de

(47) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), LH01120/00002, libro 6 de enterramientos 1904-1914.

(48) En la sesión celebrada el 3 de julio de 1901, fue honrado por el Ayuntamiento de Palma con el nombramiento de hijo ilustre de Mallorca. Y el 20 de agosto de 1903, cedido por un familiar, se colocó en la galería de varones ilustres su retrato al óleo, pintado por Bartomeu Caldentey Bauzá.

Felanitx⁴⁹. Ambas corporaciones municipales conservan un retrato suyo en sus sedes, y sendas calles llevan su nombre en una y otra localidad.

Fuentes bibliográficas

Bibliografía citada

- BALMISA GARCÍA-SERRANO, José María (2021). *Bustamante y los inventores de la Marina. El desarrollo de las defensas submarinas españolas en el siglo XIX*.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (2004, dic.) Concepción marítima de don Antonio Maura. *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 4.
- Congrès international d'études du canal interocéanique. Compte rendu des séances*. París, 1879.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1880). *A la mar, madera*. Libro V de *Disquisiciones náuticas*. Madrid.
- LLABRÉS BERNAL, Juan (1945, ag.-dic.) Apuntes para la biografía del inspector general de Ingenieros de la Armada Excmo. Sr. Don Joaquín Togores y Fábregues. *STVDIA*, 2, 7-8. Palma de Mallorca, año XVII.
- TOGORES Y FÁBREGUES, Joaquín (1877). Reseña histórica del desenvolvimiento y progresos de la Marina de Guerra. *Revista General de Marina*, t. I, 89-112.
- (1878, marzo). Consideraciones sobre defensas submarinas y de costas. *Ibíd*em, t. II, 193-203 y 289-298.

Bibliografía general

- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando (1989). La Marina durante la primera mitad del siglo XIX. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 4.
- COELLO LILLO, Juan Luis y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (2001). *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Madrid.
- LAS HERAS PEÑA, Ana Belén (2009). *España en París. La imagen nacional en las Exposiciones Universales, 1855-1900*. Santander.
- MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (2002). La fábrica de cristal y vidrio de Santa Lucía (Cartagena) y el sector del vidrio español (1834-1908). *Boletín de la Sociedad Española de Cerámica y Vidrio*, 41/3, 293-394.
- MARTÍNEZ RIZO, Isidoro (1890, 10 dic.) *Cartagena Artística*, año 1, núm. 25.
- (1894). *Fechas y fechos de Cartagena*. Cartagena.
- MONTALDO Y PERÓ, Federico (1891). «Cartagena». *Estudios topograficomédicos de la localidad é historicomédicos y clínicos de la epidemia de cólera que sufrió en 1885*. Madrid.
- NEGRÍN DE NÚÑEZ, Ignacio de (1871). *Crónica de la expedición a Italia verificada por la escuadra española del Mediterráneo en noviembre y diciembre de 1870 para conducir la Diputación de las Cortes Constituyentes que había de ofrecer la Corona de España al príncipe Amadeo de Saboya y trasladar al monarca electo al puerto de Cartagena*. Madrid.
- PRIETO BARRIO, Antonio (2018). *Compendio legislativo de condecoraciones españolas. Orden de Carlos III*. Edición actualizada a 16 de enero de 2018.

(49) Se le nombró hijo adoptivo de Felanitx el 27 de junio de 1880, en agradecimiento por su apoyo para conseguir el dragado de Portocolom. En agosto de 1892 se le encarga su retrato al pintor Antoni Ribas, al que se le abonaron 225 pesetas. En febrero de 1893 fue colocado en la sala correspondiente (<https://sites.google.com/site/cementeriodefelanitx/Ilustresifill-sadoptius>).

ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel (2017). *Historia revisada y documentada de la sublevación cantonal española de 1873* I. Madrid.

SILVA SUÁREZ, Manuel [ed.] (2007). *Técnica e ingeniería en España IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y sociedad*. Zaragoza.

Fuentes documentales

- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)
- Archivo de la Curia Eclesiástica. Obispado de Mallorca (ACE-OMa)
- Archivo Histórico Provincial de la Región de Murcia (AHPRM)
- Archivo Naval de Cartagena (ANC)
- Archivo Parroquial de Santa María de Gracia en Cartagena (APSMGC).

Archivos en línea

- Archivo Municipal de Cartagena (AMC)
- Congreso de los Diputados. Archivo Histórico (ACD)
- Senado de España. Archivo Histórico (ASE).

Fuentes hemerográficas

- Biblioteca Nacional de España. Hemeroteca Digital (BNE-HD)
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (BVPH)
- Archivo Municipal de Cartagena-Hemeroteca Digital (AMC-HD).

Publicaciones seriales

Gaceta de Madrid

Biblioteca Virtual de Defensa. *Estado General de la Armada*.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

.....

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid

Teléfono: 913 12 44 27

C/e: RHN@mde.es