

LE PORT DE CADIX: INNOVATION TECHNIQUE DANS UN CONTEXTE DE CONSTRUCTION D'UN SYSTÈME PORTUAIRE

Juan Torrèjon Chaves¹

Abstract

- 1.- Cádiz, le premier port commercial et militaire de l'Espagne au XVIIIème siècle.
- 2.- Développement du capital humain et processus de globalisation scientifique: La Compagnie Royale des Chevaliers Gardes-Marines, le Corps des Ingénieurs du Génie Militaire, et le Corps des Ingénieurs du Génie Maritime.
- 3.-Infrastructure portuaire et réalisations techniques hydrauliques. Les formes (Calle Sèche) de l'Arsenal de "La Carraca".
- 4.- Innovations technologiques associées à la construction navale. L'introduction de la machine à vapeur (pompe à feu) des types "Newcomen" et "Double Effet".

1. Cadix, le premier port commercial et militaire de l'Espagne au XVIIIème siècle.

En 1700 a lieu l'accession des Bourbons sur le trône d'Espagne. Après la fin de la Guerre de Succession –une guerre internationale, mais aussi un conflit civil–, les Bourbons vont refonder la Marine Royale qui, partie de rien, comprendra 76 vaisseaux de ligne et 50 frégates à la fin du siècle: tous dédiés à la protection du trafic vital avec les Indes Occidentales.

Dans le plan visant à faire renaître la Marine de Guerre, Cadix jouera un rôle principal par sa triple condition de grand marché, grande place forte et grand arsenal naval, en devenant le plus important port de l'Empire Espagnol.

1.1. Les caractéristiques du port.

Quand Bélidor, dans la seconde partie de *L'Architecture Hydraulique* fait une "Description historique des Ports les plus célèbres, établis par les anciens, pour juger des progrès de l'Architecture Hydraulique, relativement à la Marine", considère la baie de Cadix comme la plus remarquable de toutes les baies des côtes atlantiques espagnoles et portugaises.

¹ University of Cádiz

Cadix présente des conditions idéales pour un port à l'époque de la Marine à voile:

- 1.- Une situation très favorable, à quelques milles du Déroit de Gibraltar, –la situation est la caractéristique fondamentale d'un port –
- 2.- L'heureuse disposition naturelle de la baie, grande et profonde –en réalité deux baies–, permet de bien protéger les navires.
- 3.- La possibilité d'entrer et sortir de la baie avec tout type de vent.
- 4.- La capacité que les bateaux soient toujours à flots dans la vaste rade, même par les marées les plus basses.
- 5.- Un territoire environnant fertile, bien peuplée, permettant une facile communication et avec de bonnes capacités d'approvisionnements.
- 6.- Un climat favorable.

Toutes ces circonstances valorisent Cadix durant l'Epoque Moderne.

Suite à la Découverte de l'Amérique, Séville était l'unique port habilité au commerce avec les Indes espagnoles, où fut fondé, en 1501, la "Casa de Contratación" (Chambre de Commerce) ou organisme de la Couronne chargé de contrôler toutes les affaires commerciales concernant les colonies. Le port de Cadix constituait alors un avant-port subordonné à celui de Séville. Mais commence un très long "bras de fer" entre Cadix et Séville afin d'être le siège des organismes administratifs contrôlant le commerce avec l'Amérique espagnole et, peu à peu, Cadix gagna la partie. Au cours de la deuxième moitié du XVII^e siècle, bien que les organismes administratifs restent à Séville, la plus grande partie du commerce d'outremer s'effectua depuis Cadix.

La prédominance « de fait » de Cadix fut corroborée légalement le 28 janvier 1717, quand fut décrété le transfert de la "Casa de Contratación" et du "Consulado de Comercio" (Consulat de Commerce), ou corps qui rassemblait tous les grands commerçants dédiés aux affaires des Indes. Avec cette décision fondamentale, le port de Cadix obtint la maîtrise du monopole. Dès 1717, jusqu'en 1778 Cadix resta l'unique port habilité au commerce avec l'Amérique.

Le XVIII^e sera le siècle d'or pour Cadix. Dans la cité et sa baie s'installa la plus grande et dynamique bourgeoisie marchande espagnole : un groupe hétérogène de négociants commandé par les grands commerçants "de gros", représentant une authentique « aristocratie de l'argent ». A côté d'eux, existait une très importante colonie de commerçants étrangers (français –les plus nombreux–, génois, irlandais, anglais, flamands, vénitiens, arméniens, hambourgeois, suédois, etc.). Tous arrivèrent à l'appel de l'argent, car Cadix était la ville incontournable où arrivaient les richesses minières du Nouveau Monde, qui furent le fondement de l'Empire espagnol.

Dans le même décret de 1717, qui ordonne le transfert de la Casa de Contratación de Séville à Cadix, fut signé la création du poste de premier « Intendente General de la Marina de España » (Intendant Général de la Marine d'Espagne). Le français Philippe V, premier roi espagnol de la famille des Bourbons, déclara son intention de rétablir la Marine de guerre et ordonna que toute l'attention à cet effet, se concentre sur le port de Cadix, où étaient apprêtées et dépêchées les flottes, galions et escouades. Ainsi, le développement économique fondé sur le commerce colonial se lia donc au développement maritime militaire. Le monarque, pour rendre patent l'intime dépendance de ces deux réalités complémentaires, confia à une même personne la direction opérationnelle –non militaire– de la naissante Marine Royale et la Présidence de l'organe dirigeant le

commerce des Indes. Les intentions étaient absolument claires: seule une armée puissante pouvait assurer la protection de l'activité commerciale périodique et constante avec les lointaines contrées de l'empire espagnol, au bénéfice du monopole exclusif établi par l'Etat. Soixante-dix ans plus tard, le roi Charles III, dans l'Instruction qu'il envoie à la "Junta Suprema de Estado" spécifie le caractère fondamental de l'Espagne comme puissance maritime et signale: "[...] rien n'est aussi important et en rien on ne doit mettre plus d'attention, qu'à faire progresser et améliorer notre Marine (militaire)".

La formation d'une flotte moderne et puissante fut une des grandes réalisations de l'Espagne du XVIIIème siècle, et le rôle joué par Cadix fût fondamental, en installant le premier des Départements Maritimes de l'Espagne bourbonique. En son sein furent créés la Compagnie Royale des Chevaliers Gardes-Marines et le premier Observatoire Astronomique d'Espagne.

2. Développement du capital humain et processus de globalisation scientifique: La compagnie royale des chevaliers gardes-marines, le corps des ingénieurs du génie militaire, et le corps des ingénieurs du génie maritime.

2.1. La Compagnie Royale des Chevaliers Gardes-Marines.

La première décision adoptée pour faire renaître la Marine, fût la création de sa "pierre angulaire": la Compagnie Royale des Chevaliers Gardes-Marines, qui fut créée à Cadix en 1717, pour la formation des jeunes qui aspiraient à devenir des cadres de la Marine Royale. Lorsque l'on établit le profil de formation de l'officier de Marine, il sembla nécessaire de conjuguer les aspects propres de l'homme de mer, destiné à la navigation militaire, avec les aspects de l'homme de science. Par conséquent, la formation reçue à l'Académie de la Compagnie Royale sera ample et diverse. Elle comprendra tous les aspects de la navigation, mathématiques, astronomie nautique, langues modernes, etc. Le blason est représenté par les armes royales de l'Espagne flanquées par Neptune –le Dieu de la Mer– et Minerve –la Déesse de l'Intelligence et du Savoir–.

Sous la protection de la Compagnie Royale des Chevaliers Gardes-Marines est fondé à Cadix, en l'an 1754, le premier Observatoire d'Astronomie d'Espagne. Et en 1783, on institua les études de "Mathématiques Sublimes", pour les officiers de travaux et de talents distingués.

La Compagnie Royale et l'Observatoire furent deux des moyens qui permirent l'arrivée en Espagne de l'Illustration, de la pensée et la science moderne.

2.2. Le Corps des Ingénieurs du Génie Militaire.

Cadix, au XVIIIème siècle, il se joignit à sa splendeur économique la vitale fonction de sa défense, affirmant son caractère de grande place forte. Dans la ville et sa baie, se développèrent d'importants projets d'intervention territoriale et de travaux publics. Durant ce siècle Cadix devint la plus importante position fortifiée de tout l'Empire Espagnol, en tant que partie intégrante d'un système articulé autour de la protection de l'activité commerciale entre l'Espagne et ses territoires d'outre-mer : avec la mer comme moyen et le vent comme conditionnant, tout ce système étant dédié à la réception en Europe de la vitale nourriture économique : le métal américain.

C'est au cours du XVIIIème siècle que Cadix complètera ses fortifications; le rôle

joué par les Ingénieurs du Génie Militaire, à ce sujet, fût d'ailleurs fondamental. En outre, tous les ingénieurs qui devaient plus tard réaliser les fortifications en Amérique furent formés à l'Académie des Mathématiques implantée à Cadix. Cette formation uniforme caractérisée par un même langage formel et une discipline inhérente à l'organisation militaire, garantissait l'exact accomplissement des ordres et la précise exécution des travaux.

2.3. Les Ingénieurs du Génie Maritime

Le Corps des Ingénieurs du Génie Maritime fut établi en 1770 avec des missions propres à la construction navale des vaisseaux de la Marine Royale, des travaux civiles et hydrauliques dans les Départements et les chantiers navals d'Europe et d'Amérique; ainsi que la supervision de l'approvisionnement en bois. Afin de faire carrière dans le Corps, il fut établi comme principes généraux ceux de mérite et de compétence. L'objectif essentiel à atteindre était que les ingénieurs du Génie Maritime intègrent le formalisme scientifique-mathématique comme langage propre et fondamental de leur domaine technologique. Ceci était ce qui devait différencier fondamentalement ces techniciens supérieurs des charpentiers de marine ou des constructeurs d'embarcations dont le savoir était seulement empirique.

3. Infrastructure portuaire et réalisations techniques hydrauliques. Les formes (calle sèche) de l'arsenal de "la carraca".

Dans la baie de Cadix, l'Arsenal Royal de "La Carraca" fut construit au cours du XVIIIème siècle et devint, avec les deux autres arsenaux péninsulaires du Ferrol en Galice et de Cartagena en Méditerranée et l'arsenal de la Havane en l'Amérique espagnole, l'une des installations industrielles la plus complexe d'Espagne. Pour se faire une idée des activités de production et de l'organisation de la force de travail, signalons uniquement que, à l'arsenal de La Carraca travaillèrent, en 1787, 3.230 ouvriers et 1.349 forçats.

La nature du terrain fut un des défis majeurs qu'il fallut surmonter durant la construction de La Carraca, par sa caractéristique fangeuse. Ceci représenta un grave et permanent problème pour construire les différents édifices et autres infrastructures destinées à la construction navale. Le dépassement d'un tel obstacle démontre clairement le génie et la persévérance de ses constructeurs, tout comme la force irrésistible de la nécessité.

Durant de nombreuses années la construction des calles sèches était considérée comme une œuvre impossible, jusqu'à l'an 1785 où se développa une technique qui, grâce à une grande structure formée de piliers en bois, permettait de former une chape de ciment dans un terrain fangeux. Ainsi purent être construits les trois plus anciennes calles sèches appelées « San Carlos », « San Luis » et « San Antonio ».

4. Innovations technologiques associées a la construction navale. L'introduction de la machine à vapeur (pompe à feu) des types "newcomen" et "double effet".

Afin d'extraire l'eau des calles, les différents arsenaux avaient recours aux forçats, qui faisaient office de « pompe hydraulique » avec la seule force de leurs bras. Cette activité était l'une des peines les plus redoutées. Dans l'Espagne du XVIIIème siècle furent introduit les machines à vapeurs les plus anciennes, du type "Newcomen", pour assécher les calles. Les arsenaux de la Marine devinrent ainsi les principaux utilisateurs de cette technologie, et ses ingénieurs et techniciens devinrent les principaux constructeurs et réparateurs de ces machines. Les « pompes à feu » atmosphériques étaient installées dans les dominées « maisons à bombes » construites à proximité des calles sèches.

De la même manière, les arsenaux furent les lieux d'introduction des machines à vapeurs de seconde génération, nommées de « Double effet » : celles qui servirent pour l'activité industrielle, grâce aux innovations qu'introduit James Watt. La première machine à vapeur de « double effet » qui ne fut pas dessinée en Angleterre, le fut à l'arsenal de La Carraca en 1788, afin de scier le bois. La plus puissante machine à vapeur (90 CV) qui fut vendue par les fabricants de Birmingham, Boulton & Watt, au continent européen, arriva en Espagne par le port de Cadix en 1791. Elle était destinée à cet arsenal.:::

Documents

BELIDOR, M. [Bernard Forest de]: *Architecture Hydraulique*. Second Partie qui comprend l'art de diriger les eaux de la Mer & des Rivieres à l'avantage de la défense des Places, du Comerce, & de l'Agriculture. Tome Second. Paris, Chez Charles-Antoine Jombert –Libraire du Roi pour l'Artillerie & le Génie–, 1753.

Chapitre Second. *Comprenant une Description historique des Ports les plus célèbres, établis par les anciens, pour juger des progress de l'Architecture Hydraulique, relativement à la Marine.*

Pp. 62-63

Origine de l'établissement de Cadix.

660. Les côtes d'Espagne & de Portugal sur l'Océan, ne sont pas moins favorisées de magnifique Bayes que celles de la Méditerranée. La plus remarquable est celle de Cádiz, répondant à la Province d'Andalousie, soit par la singularité de sa figure, soit par les avantages qui lui sont propres. Soli, Auteur Latin, qui a écrit dans le gout de Pline sous le regne de Vespasien, prétend qu'une Colonnie Tyrienne qui s'embarqua sur la Mer Rouge, ayant fait le Tour de l'Afrique, vint surgir dans l'Isle de Cadix, où elle fonda la Ville de ce nom, qui a été longtemps le dernier terme de la navigation des anciens, dans la pensée qu'on ne pouvoit aller plus loin.

Situation de l'Isle de Cadix.

661. La nature a si heureusement disposée la Baye de Cádiz, qu'elle n'auroit rien laissée à desirer, si son entrée étoit moins grande & moins dangereuse par les 'ecueils qui s'y trouvent, mais que l'on 'evite aisément, pour peu qu'on la connoisse. L'Isle qui couvre cette Baye a six lieues

de longueur du N.O. au S.O. & deux dans sa plus grande largeur; elle n'est séparée du continent vers le Sud-Est, que par un petit canal où est le Port Suaço; de sorte que les Vaisseaux sont obliges pour arriver dans le port, de passer au N.O. de l'Isle, où est située la Ville qui a cela de particulier, par rapport à la Rade, que pour aborder cette seconde il faut passer sous le canon de la première, & près le port qui leur est intermédiaire, situ'e dans le coude que forme la Ville sur la tête de l'Isle, en s'avancant dans la Baye, au lieu que c'est tout le contraire dans les autres où la Rade précède ordinairement le Port.

Description du Port & de la Rade de Cadix.

662. Quoiqu'il soit assez difficile d'expliquer une disposition aussi singulière sans le secours de la Carte qui la représente, mais que l'on aura aisément, parce qu'elle se vend gravée, on saura que cette Baye couverte de la sorte, est divisée par une langue de terre partant du continent, & qui s'étend du N. E. au S. O. Sur la longueur de deux lieues; de manière qu'elle forme deux Bayes au lieu d'une. Il faut passer par la première, répondant à la Ville & au Port pour aborder à la seconde, qui tient lieu de Rade, dont l'entrée comprise entre la pointe de cette langue & l'Isle, n'est que d'environ 1.000 toises de largeur.

Cette Rade abriée de toute part, except'e des vents qui soufflent du N.O. à l'Est, mais qui incommodent peu dans les plus grandes tempêtes, à trois lieues du N.E. au S.O. entre le continent & l'Isle, & deux lieues du N.O. au S.E. on y mouille depuis 4 jusqu'à 9 brasses d'eau. Son entrée est soutenue par les Forts de St. Laurent & de Matagore qui sont à droite & à gauche, sans parler de la Ville & du Château St. Philippe qui en défendent encore l'accès par un feu de revers. Quant à l'entrée de la première Baye qui peut avoir une lieue & demi de largeur, il y a plusieurs Forts, entr'autres ceux de Ste. Catherine & de St. Sebastien. Les Marées qui portent N.E. & S.O. après avoir donné contre l'anse qui est entre la pointe de Rota & celle de Ste. Catherine, se réfléchissent de manière qu'elles conduisent naturellement les Navires au Port & dans la Rade.

Observation sur la différence des Ports de la Méditerranée avec ceux de l'Océan.

663. L'on sait que le Port de Cadix est le rendez-vous ordinaire des Galions d'Espagne, par conséquent des Flotes venant des Indes occidentales chargées des trésors du Pérou. Les plus Vaisseaux y sont toujours à flot dans le tems des plus basses Marées, avantage assez rare le long des côtes occidentales & septentrionales de l'Europe, principalement dans la Manche dont les Ports n'ont alors que pu ou point d'eau, ce qui oblige les gros Navires de se tenir à l'ancre à une certaine distance du Port, où ils ne peuvent dans la plupart entrer même à Marée haute, d'où il résulte que c'est la bonté de la Rade qui décide du mérite de ces Ports; mais la plupart de ces Rades ont la défaut d'être *forâmes*, nom qu'on donne à celles dont les bords n'ont point d'élévation pour abriter les Vaisseaux des vents du large; au lieu que dans la Méditerranée les Ports & leur Rade, ne sont presque partout qu'une même chose, renfermée dans une seule Baye bien abriée où ils ont toujours autant d'eau qu'ils en ont besoin.

—
Chapitre Quatrième. Des qualités propres aux Ports de Mer pour être saines accomplies, d'où l'on déduit des Maximes tendant à perfectionner ceux qui n'ont pas le même avantage.

Pp. 73-74

L'importance d'un Port dépend essentiellement de sa situation.

683. Il est très-rare de rencontrer des Ports dont la situation & la figure comprennent tous

les avantages qu'ils devoient avoir pour être parfaits; l'on se contente des plus essentials, étant dans le cas de toutes les autres choses, don't le mérite consiste dans le moins de défauts. Comme pur bien juger de ces mêmes choses, il faut comparer leurs propriétés avec l'idée qu'on peut s'en former dans leur état de perfection; voici les qualities qui conviennent à un Port Royal pour être reputé accompli. Ne pouvant douter qu'elles ne dependent de la situation de ce Port, eu égard aux états voisins, & à plusieurs autres considerations également intéressantes; nous parlerons d'abord des différentes positions qui peuvent lui convenir relativement à la guerre & au Commerce.

[...]

Conséquence d'un Port situé sur une côte fréquentée par le plus grand nombre des nations commerçantes.

686. Quand sur une côte fréquentée il se trouve un Port capable d'attirer les étrangers par la facilité de son entrée & de sa sortie, la fertilité de ses environs & l'abondance de son Commerce, comme est le Port de Cadix, près du Detroit de Gibraltar, point de partage des Mers du Levant & du Couchant, il est certain qu'une position aussi favorable, est une source de richesses pour un Etat, & que ce seroit ne pas connoître ses vrais intérêts que de la négliger [...]

TÍTULO DE INTENDENTE GENERAL DE LA MARINA DE ESPAÑA A FAVOR DE D. JOSÉ PATIÑO. 28 DE ENERO DE 1717.

Don Felipe, por la Gracia de Dios, etc. Habiendo tenido por conveniente restablecer la Marina de España y Comercio de Indias, por ser de tanta importancia y bien público, y *regular las armadas, flotas y escuadras* que más convengan á los referidos fines y á mi Real Servicio, como al *resguardo de mis dilatadas costas marítimas* en el Océano y Mediterráneo, y que una de las providencias que para su logro hayan de darse sea la de *crear un Ministro que, con el nombre de Intendente General de Marina*, fomente la ejecución y cumplimiento de las que considerare ser conducentes en conformidad de mis Reales Órdenes y sucesivas determinaciones que tomare y se le dirigieren en todo lo que mira á la *fábrica de bajeles, su carena y composición, provisión de víveres, compra de pertrechos, razón del consumo, cuenta y razón de la distribución de los caudales que se emplean en estos fines, y en la paga de gente de mar y guerra, así de armadas y escuadras, como de navíos sueltos*, haciendo llevar asimismo *razón y asiento de los oficiales de todas clases, soldados y marinería* que hubiere en los pueblos y costas de cada provincia, para saber su número y calidad, y el que de uno y otro se podrá juntar cuando sea menester para mi Servicio, y los que se emplearen en los armamentos que se hicieren, de los que en desarmándose los navíos quedaren en ellos para su guarda y custodia, y de los que se despidieren para ir á sus casas, y que consiguientemente vele sobre el buen régimen y adelantamiento de las *fábricas* que yo mandare establecer en los parajes que fueren más á propósito, *así de bajeles como de jarcia, lona y lo demás concerniente á su construcción y armamento, en el cuidado de los almacenes*, y de lo que cualquier género que sea, embarque en los navíos, y quede existente en ellos y en el de que, arreglándose á la forma que quedare establecida, prevenga lo conveniente á efecto de que en cualquiera parte que lleguen mis Reales armadas, escuadras y navíos sueltos, encuentren lo necesario para el curso de su navegación, correspondiéndose, en su consecuencia, con todos los demás ministros subalternos empleados en diferentes partes y puertos en dependencia de Marina, los cuales deberán dar todas las relaciones y noticias que á este fin les pidiere, debiendo también

el referido Ministro atender á que se lleven con toda exactitud los asientos que se le previnieren en las expresadas *fábricas de bajeles, artillería, cordaje, velamen, víveres y demás necesario para el avío y surtimiento de dichas mis Reales armadas y escuadras, ya corran por administración ó ya por asiento*, como en el cumplimiento de los que se hicieren, y al mayor interés y beneficio de mi Real Hacienda, consultándome todo lo que á este fin y al adelantamiento de la Marina tuviere por conveniente, para cuyos encargos deberá residir en la parte que fuere más á propósito para su ejecución, y la expedición y curso que pide esta tan importante dependencia, siendo igualmente a su cuidado la *conservación de los montes y plantíos cercanos á las costas*, destinados hasta ahora á este servicio, y la *plantificación de los árboles* para que cuando sea menester se corten, ó ya sea para construcción de bajeles, ó ya para carenas, en cuya consecuencia deberá pedir y tomar desde luego individual noticia de todos los que se hallaren capaces de servir á estos fines, con distinción de los que hubiere en mis montes realengos ó de particulares, y sus distancias á los astilleros donde yo mandare construir las fábricas, con todo lo demás que mira á la mayor comodidad y beneficio en su conducción. Y teniendo cumplida satisfacción y confianza de vos, don *Josef Patiño*, de mi Consejo de las Órdenes, por los particulares servicios que habéis hecho en los empleos que hasta ahora habéis servido, y de vuestro celo y experiencia, he resuelto elegir y nombraros por *Intendente General de mi Marina de España*, poniendo a vuestro cargo, en virtud de la facultad que os concedo, el fomentar y velar sobre todo lo referido, por ser de vuestro instituto y ministerio, como el celar en todo lo que mira á la economía, policía y servicio de mi Marina, en conformidad con mis Reales órdenes, que se os comunicarán y dirigirán por mi Secretario del Despacho universal. Y respecto de que en este principio en que es menester establecer las reglas y práctica de lo que yo determinare y mandare arreglar para la referida planta que quiero formar de mi Marina, y se habrá de observar en mis reinos, *se hace preciso que toda la atención y cuidado se haya de poner en el puerto de Cádiz, de donde se han de aprestar y despachar las flotas, galeones y escuadras*, según convenga á mi Real servicio, *he resuelto que paséis á residir y ejercer vuestro empleo en dicha ciudad de Cádiz, y que asimismo corra á vuestro cargo la Superintendencia del Reino de Sevilla*, según las reglas é instrucciones dadas á los superintendentes particulares de las tropas que se hallaren en él, de las rentas, derechos y reales intereses que en los avíos de venidas de flotas me pertenecen, ó en cualquiera otra forma me pudieren pertenecer, arreglándoos á las órdenes particulares ó generales que se os fueren dando, y *que asimismo presidáis en el Tribunal de la Contratación, el cual deberéis establecer en el número y forma que se os prescribiere en la ciudad de Cádiz*, como asimismo deberéis velar sobre el Comercio, no sólo para proponerme lo que fuere de mayor aumento de él, sino es también para deterrar los abusos que se hubieren introducido á impedir el que se introduzcan de nuevo en perjuicio del público y de mis reales intereses, á cuyo fin *los Diputados del Consulado deberán asimismo pasar á residir en Cádiz*, para que así éste como el Tribunal de la Contratación puedan ocurrir con más facilidad y prontitud á las providencias de los que, arribando á Cádiz, deberán seguir sus dependencias ante el juzgado de ellos. Para todo lo cual os doy toda la facultad y autoridad que conviene para la ejecución de todo lo referido, y la de poder nombrar subdelegados, aprobados por mí, señalándoos 12.000 escudos de vellón de sueldo al año para la decencia de vuestro empleo y carácter [...] Para lo cual mando despachar este vuestro título, firmado de mi Real mano, sellado con mi sello secreto y refrendado de mi infrascrito Secretario del Despacho Universal de la Guerra en Madrid á 28 de Enero de 1717.- Yo, el Rey.- Miguel Fernández Durán.:::