

2

EL BRIGADIER JOAQUÍN MARÍA PERY Y LA
CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA

D. José Cervera Pery

General Auditor del Cuerpo Juridico de la Armada



D. José Cervera Pery

*General Auditor del Cuerpo Jurídico
de la Armada*

Licenciado en derecho por la Universidad Complutense de Madrid, y en Historia por la Universidad de Cádiz, Titulado Oficial de Periodismo, Diplomado en Derecho Marítimo y en Altos Estudios Internacionales, General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar, Asesor de la Dirección del Instituto de Historia y Cultura Naval, Correspondiente de la Real Academia de la Historia, Numerario de la Académie Belgo-Spagnole d'Historie, antiguo profesor de la Escuela de Guerra Naval y Auditor de la Flota, Gran Cruz de las Órdenes de San Hermenegildo y del Mérito Naval, Comendador de las de Isabel La Católica, Mérito Civil y África, Premio Marqués de Santa Cruz de Marcenado (Ministerio de Defensa).

2 • EL BRIGADIER DE LA ARMADA E INGENIERO JOAQUÍN MARÍA PERY Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA

D. José Cervera Pery

A Correspondiente de la Real de la Historia

Deseo exponer ante ustedes los rasgos esenciales de la vida y la obra de un personaje singular condicionado al tiempo que le tocó vivir donde cambios y mutaciones fueron convulsos y constantes, y ofrecer una visión de conjunto de una trayectoria tan vinculada a Málaga y su puerto, integrada por notables factores de profesionalidad, eficacia, constancia sacrificio y patriotismo, que adornan una vida y marcan el carácter definitorio de una obra , auténtico legado para la posteridad.

Joaquín María Pery y Guzmán nace en La Coruña el 7 de agosto de 1766 en pleno reinado de Carlos III y muere en Málaga el 26 de octubre de 1835, cuando Isabel II lleva ya dos años en el trono. Quiere decirse que en sus setenta y nueve años de vida y con más de sesenta al servicio de la Armada ha conocido más reveses que glorias, y capeado tormentas políticas coyunturales. Pero es junto al general Teodoro Reding, su contemporáneo una de las figuras señeras que dejaron huella en la Málaga ochocentista. Una Málaga que experimenta un crecimiento continuado y conoce un desarrollo económico y social notable, pese a su dependencia del capital extranjero, pero en que la importancia mercantil de su puerto, comporta la presencia de un gran número de mercaderes y comerciantes entre los que predominan los extranjeros -genoveses, napolitanos, ingleses, alemanes y franceses-. Eran estos los que prácticamente controlaban todas las transacciones comerciales con el consiguiente perjuicio para los nacionales.

Los orígenes de la familia Pery se remontan a la Génova medieval y el padre de Joaquín, don Mariano Pery Font, oriundo de Barcelona fue coronel del Regimiento de Infantería de Milán. Su madre, doña Josefa de Guzmán Andrade, pertenecía a la clase media alta gaditana y su abuelo paterno el capitán milanés Nicolás Pery Canterac es el introduc-

tor de la familia en España como capitán de artillería del ejército de Felipe V. Con tales antecedentes y a la temprana edad de diez años, sentó plaza de cadete en el Regimiento de Infantería de Milán y cinco años más tarde (1781) pasó a la prestigiosa Escuela de Ingenieros de Fortificación de Barcelona donde cursa durante dos años estudios de matemáticas con notable aprovechamiento. Terminados éstos pasó destinado como subteniente a Ceuta y año y medio después a Málaga, donde transcurrirá la mayor parte de su brillante carrera. Pero todavía el mar no aparece en el curriculum del personaje.

En 1787 se presentó en el Departamento de Cádiz para ser examinado y obtener el ingreso en el Cuerpo de Ingenieros de Marina, quedando agregado a dicho Cuerpo y destinado como ayudante de las obras del dique de La Carraca. En ese mismo año sufre el examen de planos que supera con éxito y se le concedía el título de ayudante de Ingeniero del Cuerpo de Ingenieros de la Real Armada, pero esta patente de ayudante va acompañada de otra de alférez de fragata en cumplimiento de la Ordenanza de Arsenales. Tenemos ya al joven y estudioso Pery dentro de la gran familia marinera y de la ingeniería naval.

Sus condiciones de embarco las realizó en el navío *San Dámaso* (1789) y más tarde en la fragata *Rosario*, pero al quedar disuelta la escuadra de evoluciones a la que pertenecían los buques citados, desembarcó y se le destinó a la fábrica de *Xarcia y Lonas* del departamento gaditano. Sucesivos trabajos en las carenas del dique de San Antonio y en las obras de construcción de las murallas del sur de Cádiz facilitaron su ascenso a ingeniero extraordinario con patente de alférez de navío, (1 de mayo de 1790) y dos años más tarde el ascenso era ya de teniente de navío e ingeniero ordinario. En este empleo desempeñó diversas comisiones de servicio en Estepona y Málaga para gestionar la compra de importantes partidas de cal con destino a las obras departamentales.

Al producirse en 1793 la guerra contra la Convención francesa, en que la Marina va a tener un papel protagonista, se le nombra jefe de la Junta de Reconocimientos del arsenal de La Carraca, establecimiento de primer orden estratégico y valorado como una de las piezas fundamentales del proyecto de reforma de la Marina borbónica. Se encarga de la colocación del nuevo faro del cabo de San Sebastián y desempeña diversas comisiones técnicas en Málaga y en Marruecos. Son años de justificada preocupación tras la derrota naval del Cabo San Vicente y de indudable esfuerzo para una difícil recuperación. Pero para Joaquín Pery la llegada del nuevo siglo va a suponerle un cambio fundamental de vida, en su vinculación malagueña, que será decisiva en sus logros y en sus frustraciones.

Director de las obras del puerto de la ciudad malagueña desde el 3 de enero de 1801 desarrolla una importante labor constructiva e hidráulica

que merece los elogios del secretario del Despacho Universal de Marina e Indias, teniente general don Domingo Grandallana, pero también bajo su dirección se realizaron importantes obras en el cauce del río Guadalmedina y los arroyos cercanos. Puente del Rey sobre Guadalhorce y acueducto de San Telmo, (encargado de abastecer de agua potable la ciudad). Se ocupó de la desecación de zonas pantanosas como la laguna Puente Piedra y adquirió su mayor prestancia en la edificación de la singular farola malagueña, una de las señas de identidad más representativa y hermosa de la ciudad

Especial relevancia tuvo para Málaga su dirección de las instalaciones portuarias, donde cabe destacar las reformas efectuadas en el muelle nuevo y la construcción del faro comenzado recién terminada la guerra de la independencia y que aun en los tiempos actuales continua prestando útiles servicios a los navegantes. En este último trabajo, que alcanzó un presupuesto de aproximadamente cuatrocientos mil reales empleó una brigada de presos al igual que hizo en otras obras públicas de la ciudad, pero siempre movidos por sentimientos humanitarios, ya que en no pocas ocasiones intercedió por la suerte de estas personas, solicitando y obteniendo una rebaja de sus condenas al manifestar a sus superiores que el adelantamiento de muchos de los proyectos que dirigía, se debían *a los esfuerzos y subordinación de los desterrados que tienen destino en aquellas obras*, Naturalmente, esto dice mucho de su carácter y de la actitud que siempre mostró ante sus subordinados, con la sociedad a la que servía y de los valores éticos en los que creía.

El levantamiento madrileño de 1808, precursor de la guerra de la Independencia le sorprende en Málaga donde ya es capitán de fragata y segundo ingeniero desde febrero de 1806. Su posición es muy difícil. Las tropas francesas del general Sebastiani ocupan la ciudad y la someten a una rigurosa tutela. Aunque su espíritu y voluntad están con la Junta de Sevilla sigue asumiendo sus responsabilidades en su calidad de ingeniero de las obras públicas malacitanas, a las que intenta mantener en un estado de permanente utilidad. Van a ser largos meses de dominación y rapiñas francesas, tónica general de la actitud invasora- Pero Pery busca con la prosecución de los trabajos el beneficio de una maltratada población y él mismo impide que los robos de obras de arte y vasos sagrados por parte del francés, fueran de mayores proporciones, ya que escondió en su propia casa con evidente riesgo de su vida, los de algunos de los conventos de la capital.

A pesar de continuar en su puesto, lejos de colaborar con las nuevas autoridades josefinas, aprovechó su carrera, su cargo y sus conocimientos en beneficio de quienes estaban en apuros frente a los invasores, demostrando con el peligro que ello entrañaba su indiscutible patriotismo. El 29 de mayo de 1809, cuando todavía las tropas francesas de Sebastiani no han dominado la ciudad, el capitán general de los Reales Ejércitos,

don Rafael Vasco y del Campo informa *Que el capitán de fragata don Joaquín María Pery, reúne a su ciencia conocida y experimentada una suma modestia, irreprochable conducta, incomparable actividad y gran interés. Ha sido empleado por mí en diferentes obras y comisiones que desempeñó con el mayor acierto, no solo a mi satisfacción, sino de cuantos las advierten y las disfrutan.* Y los propios regidores locales reconocerían más tarde que gracias a su intervención *se habían librado del patíbulo varios individuos de la matrícula proporcionado la emigración de muchos vecinos y prisioneros españoles.* No es que nuestro marino-ingeniero de hubiese convertido en la *Pimpinela Escarlata* malacitana, pero sí puso en riesgo su vida y la de su numerosa familia, que era también posiblemente una de las razones por las que no había intentado pasarse a los patriotas. Así lo autentifican en su *Expediente de purificación* los regidores municipales cuando declara en el mismo: *Que el dicho don Joaquín María Pery no pudo emigrar de esta ciudad cuando entraron los enemigos en ella ni después, por la legítima causa de tener la dilatada familia de doce hijos (llegó a tener diecinueve de dos matrimonios) ningunos haberes para mantenerlos y no poderlos abandonar.* Se le debían varios años de sueldo en aquella ominosa época de *Marina poca y mal pagada*

En el citado expediente purificador, se declaraba *por buena y acrisolada su conducta política y que de consiguiente es acreedor a que sea habilitado y repuesto en sus empleos y destinos, según los mismos términos en los que los tenía y desempeñaba antes de que ocupasen los enemigos esta plaza y en los que tan necesaria es su asistencia.*

En mayo de 1813 Pery agradecía al alcalde segundo de Málaga, autor del informe anterior, la solidez de argumentos que en el mismo se contenían y que fue elevado al Ministerio de la Guerra el cual le declaraba *repuesto en los varios destinos que ocupaba en esta plaza*

En 1816 se le vuelve a encargar de las obras del puerto malagueño con su habitual dedicación y eficacia; en 1819 asciende a ingeniero jefe y en 1821 pasa destinado a Cartagena, siendo promovido en 1825 a Ingeniero Director con patente de brigadier y por tanto oficial general de la Armada destinándosele al Departamento Marítimo de Cádiz. Antes ha tenido que sufrir otro *expediente purificador*, pues durante el trienio constitucional ha seguido prestando servicios en Cartagena, pero también ha salido indemne de la prueba.

Reorganizado por el ministro Conde de Salazar el Cuerpo de Ingenieros con total independencia del Cuerpo General y diferente uniformidad, el brigadier Pery prefirió continuar en el Cuerpo General, lo que le valió ser nombrado comandante general del Arsenal de La Carraca, en el que también dejó huella de su buen quehacer. Pero no olvidaba su tiempo malagueño y en diciembre de 1832, solicitaba la Comandancia de Marina de Málaga, entonces vacante aludiendo como principal argumento

sus cincuenta y seis años de acreditados servicios, en la gloriosa carrera de las armas, rodeado de una numerosa familia de catorce hijos y catorce nietos no siéndole suficiente su sueldo. La petición no prosperó pero si consiguió la plaza de director del Colegio de San Telmo, de inferiores emolumentos y donde consumió sus últimos años falleciendo en la propia Málaga el 26 de octubre de 1835.

El elogioso comentario que le dedica el conde de Salazar por los esfuerzos que Pery llevó a cabo desde la comandancia general del Arsenal de la Carraca para intentar recuperar el navío francés *Algesiras* seriamente dañado tras la batalla de Trafalgar, y los excepcionales trabajos desarrollados en las obras públicas y puerto de Málaga, lo colocan entre los más destacados protagonistas de la Real Armada en la primera mitad del siglo XIX, aunque no haya gozado de fervientes apologistas. La semilla sin embargo dio sus frutos, con una amplia nómina de descendientes a través de varias generaciones. Un hijo suyo, don Ramón María Pery Ravé –tatarabuelo de quien os habla- llegó a ser almirante y capitán general de Cádiz y La Habana, dos biznietos, don Joaquín y don Pascual Pery Junquera llegaron a las más altas cimas del almirantazgo- siendo el segundo el último ministro de Marina de la Monarquía, (que dio paso al Ministerio de Defensa) y en los momentos actuales los hermanos Javier y Estanislao Pery Paredes, almirante y vicealmirante respectivamente, en situación de actividad, también tataranietos de don Joaquín, mantienen encendida la antorcha de una vocación tantas veces manifestada y cimentada en valores de integridad y patriotismo.

BIBLIOGRAFÍA

J. SALVA: *Un marino constructor del puerto de Málaga. Don Joaquín M.^a Pery* Revista General de Marina. Diciembre de 1950.

José M^a BLANCO NÚÑEZ: «El Brigadier de la Real Armada e ingeniero director don Joaquín M.^a Pery Guzmán». *Revista de Historia Naval* 1990.

Francisco CABRERA PABLOS: «Ingeniero de la Armada (1766-1835)» Revista *El Péndulo*. Málaga s/f. Expediente personal. Archivo General de Marina