

EL ARSENAL Y ASTILLERO DE FERROL EN EL SIGLO XVIII: DE A GRAÑA A TRAFALGAR

En Actas del: **International Congress: Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors.** Madrid-Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005. (En curso de publicación)

Summary

THE DOCKYARD OF FERROL IN THE 18th CENTURY: FROM A GRAÑA TO TRAFALGAR

*Juan A. Granados Loureda.
Historian and writer.*

key words: dockyards, 18th century, Marquis of the Ensenada, Jorge Juan, Ferrol.

“If England had in its coasts a port like the Ferrol one, it would be covered with a strong wall of silver by its government” (W. Pitt) Cited by Madoz in his “Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de ultramar”. Madrid, 1847, t.VIII, pag 64.

The “representaciones” applied by the marquis of the Ensenada to Fernando VI, in 1747 and 1748, open the improvement process of Royal shipyards, capable of dealing, for the first time in two centuries, with a real shipbuilding policy. This was conceived, almost completely, by the secretariat presided by D. Zenón de Somodevilla and the remarkable genius of Jorge Juan, responsible, in a large measure, for the substantial typological changes observed in the naval architecture as is shown in his well-known “Examen Marítimo” of 1771. In this way, we’ll try to explain how the shipyards were technically built and the defences of the privileged ferrolan coast were renovated. We’ll try to show the evolution from the small navy sheds of A Graña to the building of the excellent ferrolan shipyards, capable of building twelve solid ships in only three years. It finally became the main spanish royal shipyard in the eighteenth century (45 ships built between 1731 and 1796), only overcome in production by the La Habana one.

We’ll see, as well, how the shipyards fate were influenced by the fall from grace of the marquis of the Ensenada and the abrupt switch “to the french way” that shipbuilding showed after nomination of Francisco Gautier, when the “seventy gun ships”, inspired by the San Juan Nepomuceno, prevailed over the rest. Finally, we’ll study the process of development of the shipyards under the influence of Fernández de Landa and Julián de Retamosa that meant, in part, a serious reconsideration of Jorge Juan Estimates. This led to the building of famous ships, like the Santa Ana, the Argonauta or the Montañés, which took part, as many other ones built in Ferrol, in Trafalgar battle.

1. Introducción:

*“Luego tras de esto veréis a Ferrol
Puerto extremado que a todos a popa
Pues puede afirmarse que en toda la Europa
Podemos a éste pintalle por sol”*
(Licenciado Molina, 1550)

Las entusiastas palabras vertidas por Bartolomé Sagrario de Molina en su *Historia y Descripción del Reino de Galicia*, son una buena muestra de que siglos antes del desarrollo del arsenal ferrolano, ya existía una consciencia generalizada de las cualidades extraordinarias que ofrecía la ría de Ferrol como puerto abrigado, seguro y de fácil defensa. De hecho, Ferrol resultó ser ya en el siglo XVI una base naval de primera magnitud para las armadas de Felipe II, especialmente tras el “viraje” de los afanes políticos del *Rey Prudente* desde el Mediterráneo al Atlántico en torno a los sucesos de 1580. La importancia estratégica de la ría ferrolana se puso bien pronto de manifiesto tras el fracaso de la *Gran Armada* en 1588 y el posterior ataque de Drake a A Coruña el 4 de mayo del año siguiente que, aunque esencialmente fallido, dejó a la principal ciudad del rey en el noroeste peninsular absolutamente desmantelada y, lo que es peor, evidenció sus severas carencias defensivas. No resulta extraño, por tanto, que desde entonces, Ferrol fuese el lugar elegido para las invernadas de la *Armada del Mar Océano del Rey Católico*. Si los rípios del licenciado Molina no habían llegado aún a convencerle, probablemente sí lo hicieron sus descripciones ya entrado en harina, pues calificaba al puerto ferrolano como “uno de los más excelentes y seguros del mundo” gracias a sus “grandes aserraderos y muy seguras entradas”. Algunos años más tarde, en una carta remitida por un oficial naval a Felipe II se podían leer parecidos juicios, calificándolo de: “maravilloso y casi posible de cerrar con cadena su boca pues el mayor estrecho no llega a 600 pasos”. El mismo juez de la villa y puerto de Ferrol representaba en 1568 a la Real Audiencia de Galicia en un prolijo informe, las excelencias de la rada: “Porque según es notorio, es uno de los mas seguros puertos que ay en la cristiandad e muy frequentado de nabegación, a donde comunmente en tiempo de ymbierno se suelen recorrer a acoxer las mas de las naos desta mar océano y en ningún puerto ay tanto reparo y seguro para ellas”. Estos y parecidos informes terminaron por inclinar la mirada del rey Felipe hacia la rada ferrolana, aún obviando que no poseía jurisdicción sobre ella, al tratarse de un dominio señorial perteneciente en su mayor parte a la casa de Lemos. Así, a partir de la década de los años 90 del siglo XVI, Ferrol ya era indiscutiblemente para la *Monarquía Hispánica* el principal centro naval del Atlántico. Allí se formaron y abastecieron, por ejemplo, las armadas de Alonso de Bazán en 1589 y 1590, la de D. Sancho Pardo de Osorio en 1591 o las dos consecutivas mandadas por el desafortunado adelantado de Castilla, D. Martín de Padilla en 1596 y 1597.

No obstante, no todo eran ventajas, una ría fácil de defender gracias a su angosta entrada, era también fácil de bloquear por una escuadra enemiga y, más importante, la

región era pobre en extremo y estaba mal comunicada por tierra, lo que suponía un verdadero quebradero de cabeza para los abastecedores encargados de armar las flotas. Así en 1589, Bernabé de Pedroso, uno de los agentes reales encargados de tan monumental tarea, notificaba al rey las severas dificultades por las que atravesaba en sus intentos de armar convenientemente los navíos: “...*aunque para que en este lugar aya provisión de bastimento que pueda comprar la gente del armada que no tiene rración, se an hecho algunas diligencias, es tan pequeño y de gente tan pobre y de tan ruyn comarca que se padece y muchos días no ay que comer y es menester salirlo a buscar fuera y suceden algunos desórdenes...*” Un estado de cosas que permanecerá instalado casi de forma endémica en la región, pese a los esfuerzos realizados por la corona para solventar en lo posible la carencia de casi todo lo esencial para la marina, desde la provisión de víveres hasta el armado, enjarcado y reparación de los navíos.

Mucho de lo caminado en el último tercio del siglo XVI se iba a perder en el siglo siguiente. Pese a que todos estos acontecimientos que venimos de relatar, apuntaban hacia una clara potenciación de Ferrol y su ría por parte de los esfuerzos militares de la Corona, lo cierto es que poco o nada se hizo al respecto durante el siglo siguiente. Las razones de este aparente contrasentido parecen bastante claras. A nadie se le escapa la franca decadencia de la marina hispana tras el fracaso de la *Gran Armada*, circunstancia agravada por la profunda crisis en la que se encontraba la bolsa del rey. Por si esto fuera poco, la vecina ciudad de A Coruña, también con puerto natural aunque de inferior calidad, acaparaba cada vez más los privilegios e intereses de la Monarquía, no en vano era sede de la Real Audiencia y de la Capitanía General de Galicia y su condición realenga la hacía más interesante a la hora de focalizar el esfuerzo militar del noroeste en su entorno. De este modo, la recuperación de la bahía coruñesa como puerto real, las crecientes dificultades financieras de la monarquía y otras urgencias de su política exterior, condenaron a la ría de Ferrol a un evidente olvido institucional, que condujo a la pacífica villa de pescadores de la sardina de vuelta a sus clásicas faenas, lejos de la vorágine de las armadas. Buena muestra de que la monarquía había alejado sus intereses estratégicos de la ría ferrolana es el lamentable estado de deterioro en que se encontraban los tres fuertes que se habían mandado construir hacía bien poco tiempo para la defensa de su bocana. Si bien hacia 1590 estaban rematadas las obras de los castillos de San Martín y San Felipe y ya en 1596 sus cañones se habían mostrado eficaces rechazando el ataque de una escuadra inglesa al mando del Conde de Essex, tan sólo medio siglo después, en 1656, el maestre de campo D. Pedro Martínez, informaba con evidente pesar del lastimoso estado de las fortalezas: “*El Castillo de San Martín de Padilla está devajo de un monte, y todo el es casimuro, sin tener ninguna defensa. El de La Palma de la misma calidad y por el suelo. El de San Felipe es a modo de plataforma, y la puerta está caída y de ningun provecho, tiene seis piezas de bronce, y sin defensa ninguna por estar debajo de un monte que a pedradas pueden echar la gente de todos tres, sin que pueda estorbar*”. En bien poco tiempo se había ido al traste el inteligente diseño de aquel triángulo de fuego, pensado por el alférez Pedro Rodríguez Muñiz y el ingeniero real Tiburcio Spanochi, destinado a volver infranqueable a las incursiones enemigas el estrecho canal ferrolano. Por tanto, a pesar de todos estos antecedentes y a muchos otros

que podríamos citar, se puede afirmar sin ambages que el definitivo desarrollo de Ferrol como astillero y base naval, fue cosa plenamente borbónica, nacido bajo los auspicios de una, en parte, nueva y diferente administración y sobre todo, gracias al impulso de dos ministros esenciales en la historia de la marina española: José Patiño y Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada.

Como es sabido, desde la llegada de Felipe V al poder y tras los sucesos de Utrecht, se hizo patente que algo iba a cambiar de forma sustancial en las estructuras funcionales de la Corona y el Estado. No es necesario relatar aquí cómo, a consecuencia de la Nueva Planta, los reinos de la Corona de Aragón perdieron los fueros que Carlos II venía de confirmar en su testamento, pasando a constituir parte integrante de la nueva concepción de la monarquía que se quería cimentar sin disimulos según el modo de gobierno del cuerpo que siempre había sido su eje y referente fundamental: Castilla. Esta nueva *Monarquía Hispánica* que se quería construir no pretendía limitarse a una unificación centralista más o menos rígida, muy pronto se pudo observar que las modificaciones ambicionaban llegar mucho más lejos, introduciendo reformas político-administrativas de alcance extraordinario y clara inspiración francesa. Lo primero que se aprecia al acercarse a esta realidad es que el tradicional sistema de gobierno polisindial castellano casaba mal con los intereses francamente ejecutivistas de los bombones. Dicho de otra manera, éstos se decantaron pronto por una potenciación de los modos administrativistas de gobierno, encarnados en las Secretarías, frente al hasta entonces omnímodo poder de los togados y especialmente su máxima representación: el Consejo de Castilla. El progreso de la monarquía absoluta bajo los cánones racionalistas y utilitaristas de lo que luego se dio en llamar Despotismo Ilustrado necesitaba vías de acción rápidas e incontestadas, justo lo opuesto a lo que había sido la administración castellana hasta entonces. Así, podemos comprobar como el análisis de cualquiera de las primeras reformas borbónicas (potenciación de las Secretarías, la Nueva Planta, el establecimiento de los intendentes...) apunta en esta dirección. Como era de esperar, los cambios levantaron muchas ampollas y sólo consiguieron establecerse de modo parcial. En nuestra investigación a propósito de los intendentes españoles tuvimos la ocasión de rastrear las vicisitudes de esta pugna, observando cómo el desarrollo de las funciones administrativistas de la monarquía se inició con el impulso decidido de ministros como Bergeyck, Orry o Patiño, quienes sólo obtuvieron éxitos más bien modestos dada la oposición que suscitaron. Fue a mediados de siglo, con la llegada del marqués de la Ensenada al poder, cuando la vía ejecutiva gozó de mejor salud, llevándose a término muchos de sus proyectos fiscales y militares, como el que nos ocupa, excepto el más ambicioso de ellos: el establecimiento de la Única Contribución. Con la caída de Esquilache y el acceso de Aranda a la presidencia del Consejo de Castilla con Campomanes como fiscal, el proyecto gubernativo sufrió un revés tan duro que ya no pudo recuperarse, al menos, hasta las revoluciones liberales. En palabras del profesor Fernández Albadalejo "Campomanes aspiraba a mantener un equilibrio bien delimitado de competencias entre lo gubernativo y lo contencioso, dentro del cual el Consejo de Castilla podía continuar aspirando a mantener su posición". De este modo, los avances, las dialécticas y los retrocesos caracterizaron la realidad del reformismo borbónico, y es

en este contexto donde hemos de imbricar el objeto de nuestro estudio. Veremos como, no en vano, el mayor impulso otorgado a las obras del astillero de Ferrol y la nueva población de La Magdalena, se materializó justamente durante los años de mayor auge de "lo Gubernativo", bajo los auspicios del marqués de la Ensenada.

II. La reforma borbónica de la armada: la creación del núcleo de A Graña.

“Vacíos los arsenales y astilleros, se había olvidado el arte de construir naves, y no tenía el Rey más que las destinadas al comercio de indias y algunos galeones; seis galeras consumidas del tiempo y del ocio se ancoraban en Cartagena” (cita. de J. Salva en Vigo Trasancos, 1984).

Como venimos afirmando, resulta notorio que antes de que la villa ferrolana entrase dentro de los planes militares de la corona, bien entrado el siglo XVIII, no poseía la menor importancia económica ni demográfica en el conjunto del Reino de Galicia. Era un pequeño pueblo de pescadores de litoral bajo la jurisdicción del Conde de Lemos, casa que la ostentaba por donación real desde la primera mitad del siglo XIV. Su población durante los ss. XVI y XVII osciló entre los casi 400 vecinos censados en 1568 y los sólo 200 censados en 1613. Pese a todo, para quien lo quería ver, continuaba siendo evidente que la potencialidad del puerto ferrolano era enorme: una ría profunda y abrigada con una entrada angosta de fácil defensa, tan sólo 445 m. en su parte más estrecha y además, situada en el extremo septentrional peninsular, cerca de las rutas atlánticas. Una suerte de excelencias que no escaparon al agudo ojo de los dependientes de marina de Felipe V, firmemente decididos a la consecución de una marina respetable. Asunto que preocupó y mucho al sempiterno y bien informado embajador inglés Mr. Keene, que ya en 1728 escribía con preocupación al duque de Newcastle: *“Desde que he vuelto a este país, he notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento para la marina española... Tiene el tesoro a su disposición, y todo el dinero que no va a Italia para realizar los planes de la reina lo invierte en la construcción de buques”*

A pesar de que todas las referencias documentales citan el año 1724 como el definitivo espaldarazo de la monarquía a la preeminencia naval de Ferrol, coincidiendo con la división del litoral peninsular en tres departamentos marítimos y la concesión a la villa de la cabecera del departamento del Noroeste dos años más tarde, el análisis y estudio de las posibilidades de la ría por parte del gobierno borbónico son bastante más tempranos. Así, en Julio de 1718 Patiño es nombrado Intendente de Andalucía e Intendente General de Marina, puesto desde el que tratará por todos los medios a su alcance de devolver a la armada real parte de su antigua pujanza. El proyecto de Orry de dotar a España de una Marina competente, en 1717 se había creado en Cádiz una escuela de guardiamarinas, tendrá desde ahora en Patiño un entusiasta continuador. Y los resultados, en lo que a Ferrol respecta, los hemos detectado bien pronto: Ya en 1719 aparecen instrucciones para guarnecer con baterías costeras la entrada de la ría,

nombrando al efecto diferentes cargos para la supervisión de las obras al mando de un sobrestante. A partir de aquí parece claro que la idea de crear una base naval y astillero está en la mente del gobierno, no puede ser otra la finalidad de las pesquisas de todo tipo sobre la villa y su ría que en 1721 inicia el Intendente de Galicia Rodrigo Caballero por mandato real. Caballero, con la habitual meticulosidad de estos comisarios reales, pasa revista a la población, su número y extracción social y añade por su cuenta multitud de datos económicos y geográficos sobre la zona. Por otra parte, no resulta extraño que las gestiones encaminadas a la realización de un proyecto de tal magnitud le fueran encomendadas a un intendente. Precisamente, estos comisarios reales de amplias atribuciones en los *cuatro* “ramos”, *justicia, policía, guerra y hacienda*, fueron creados como punta de lanza de las reformas que se pretendía acometer. Desde entonces, la Intendencia de Galicia desempeñó un papel rector en las obras del astillero, hasta que el volumen de trabajo fue tal que justificó el nombramiento de un intendente de marina para Ferrol en 1740.

En 1727, Un año después del nombramiento de Ferrol como capital del Departamento Naval, la actividad es ya frenética. La corona dispuso la creación de un astillero en A Graña, una mínima población situada en la orilla opuesta a la villa, para la "fábrica de bajeles del Reino". Pone al mando de las obras al hasta entonces contador de la intendencia Bernardino Freire, junto con el comisario ordenador de marina Jerónimo Domínguez, con jurisdicción especial para reclutar trabajadores forzosos del Reino de Galicia si no fueran suficientes los voluntarios y la tropa, con especial mandato de reprimir duramente a los desertores. Los planos del astillero se encomiendan al ingeniero director del Reino de Galicia D. Francisco Montaigú, de probada experiencia, quien ya en 1723 había diseñado los planos de defensa de la ciudad de A Coruña. A la vez, se acuerda reformar los castillos de la ría basándose fundamentalmente en las nuevas concepciones que en cuanto a fortalezas impuso Vauban. Las razones para establecer este primer astillero en A Graña y no en la ensenada de Caranza, extramuros de la villa de Ferrol, donde se establecerá el definitivo llamado de Esteiro en 1743, no las hemos encontrado por ninguna parte. Para Fort y Roldán, un informe del propio Jerónimo Domínguez sobre la conveniencia de A Graña resultó determinante. En cualquier caso, los terrenos necesarios para la construcción fueron donados gratuitamente al gobierno por el titular de los mismos, el monasterio de Sobrado de los Monjes. Expropiándose algunos más de particulares por la discreta cantidad de 5.302 Rs. y 7 Mrs. Entretanto, los dependientes de la Intendencia se dedicaron con celo a movilizar en el Reino hombres y bestias para el trabajo ingente que se avecinaba. Así, ya en 1726, una orden del Intendente manda "sacar cuarenta peones de A Coruña para el astillero de Ferrol", asignando como salario dos reales y medio al día para los que se prestasen voluntarios y sólo dos para los forzosos. Esta cifra de 40 peones se mantendrá constante para A Coruña durante estos años, la vemos repetida en el prorrateo de los 176 trabajadores que en 1731 reclama Bernardino Freire de las siete provincias del Reino de Galicia para las obras del astillero.

Órdenes de este tipo fueron habituales durante el primer tercio de siglo, coincidiendo con la construcción primero del astillero y desde 1730 de dos navíos de línea, en la única grada disponible, el *Galicia* y el *León*, este último de corta vida, pues

fue desguazado por escaso rendimiento en 1749. Ambos tenían un porte de 70 cañones. Además se afrontó la construcción de otros buques menores de entre los que sobresale la fragata segunda *Hermione* o *Ermiona* de 36 piezas que naufragó doblando el Cabo de Hornos en 1743. Junto a ellos, se construyeron también algunos elementos de astillero necesarios para la construcción naval, como una *machina* para arbolar los mástiles machos y un buque para carenar. Naturalmente, para la construcción naval se importó el sistema imperante en el, hasta entonces, principal astillero real, el de Guarnizo en Cantabria. A tal efecto, se envió a la ría ferrolana al constructor Lorenzo de Anzueta, que, como se sabe, implantó el sistema de construcción basado en los diseños creados por Antonio de Gaztañeta (*Proporción de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra*, 1720), una inteligente evolución de los modelos de Antonio Garrote de 1691. Este sistema, que algunos denominan “a la española” dio como resultado navíos fuertes y marineros, aunque algo sobrados de madera y faltos de solidez en las ligazones, hecho del que solía quejarse Ensenada: “*A pesar de ser pesadotes, los buques no salían bien ensamblados y empernados, teniendo cierta propensión a desarbolarse en los temporales*”. No obstante, las innovaciones del marino guipuzcoano tuvieron la inmensa virtud de desarrollar las tareas constructivas a partir de parámetros de carácter más racional y más técnico, fundamentalmente en el despiece, donde ya se marcaban ciertas pautas a los carpinteros de ribera, pero sin renunciar todavía a los modos constructivos tradicionales que tanto criticará Jorge Juan. La prolongación en el tiempo del sistema Gaztañeta hasta, prácticamente, mediados de centuria, amparado por la Real Orden de 13 de mayo de 1721, demuestra por sí misma la solidez del proyecto. Ya se sabe que sus gálibos y proporciones fueron objeto de la curiosidad inglesa, e incluso, tras el apresamiento del navío *Princesa* de 70 cañones, influyeron grandemente en las proporciones de buena parte de los navíos de 100 cañones salidos de los astilleros de Inglaterra, tal vez el caso del *Victory* sea el más significativo. Tiempo habrá para que en décadas posteriores España se ocupe de “espíar” la construcción inglesa por mano de Jorge Juan, un curioso caso de ida y vuelta, como veremos.

Los materiales necesarios hubieron de importarse en su práctica totalidad, desde la madera a la jarcia, debido a la casi total inexistencia de material adecuado en la región. Así, por real orden de 12 de mayo de 1730, se anunciaba la arribada a A Graña de varios buques cargados de mástiles, tablazón y alquitrán, así como de remos y astas para artillería, procedentes de Pasajes. Para fundamentar sobre la mar el único muelle que se llegó a construir en A Graña, el ingeniero Juan de La Ferrière, desarrolló muchas de las técnicas de construcción hidráulica conocidas hasta entonces, como el uso de pilotes de madera para la cimentación sobre los fondos fangosos.

Paralelamente al desarrollo del modesto arsenal de A Graña, se acometieron las obras de reconstrucción de las fortalezas de resguardo de la ría, el ingeniero director. Francisco Montañú dedicó buena parte de su esfuerzo a volver operativos los fuertes de La Palma y San Felipe, que a la altura de 1726 eran poco más que ruinas, incapaces de impedir el paso por el canal a un mal falucho. El grueso de los trabajos en las defensas tuvo lugar a lo largo de la década de 1730, tras intensos estudios de diseño preparatorios. No fue hasta 1744 cuando se concluyeron las obras. El aspecto general que tomó la

remozada fortaleza de San Felipe se puede contemplar todavía en la actualidad, no es así en el caso de su gemelo de la otra orilla del canal, que vio reformado todo su cuerpo principal a mediados del siglo XIX. Montaigú y sus sucesores Juan de La Ferrière y Juan Vergel, desarrollaron para las fortalezas un planteamiento abaluartado, basado en el sistema Vauban, con hornabeques, caminos cubiertos y baterías altas y bajas “a flor de agua”, todo ello espléndidamente ejecutado por los excelentes canteros que concurrían de toda Galicia, especialmente del sur, a las obras ferrolanas. A la vez, se establecieron baterías y reductos defensivos en el antepuerto de Cariño, en las puntas del Vispón, San Cristóbal y el Segaña, pensadas tanto para proteger a las flotas propias que debían aguardar el viento adecuado para penetrar en la ría, como para disuadir al eventual enemigo.

Parece cuando menos pintoresco que entre tanta actividad de unos y de otros, las oligarquías locales mostrasen un protagonismo nulo ante lo que se avecinaba, justo lo contrario de lo que ocurrió mas tarde en otras nuevas poblaciones. A nuestro modo de ver, la intervención de la ría de Ferrol por parte de la Secretaría de Marina fue tan completa, que no hubo lugar a oposiciones y resistencias sólidas por parte de los poderosos locales. Ya hemos dicho más arriba que Ferrol y su tierra estaban bajo la jurisdicción del Conde de Lemos con la excepción de algunos cotos pertenecientes al señorío eclesiástico. Una vez que la zona calló dentro de la óptica estratégica de la Corona, se hizo imprescindible el paso del territorio a jurisdicción directa de la Monarquía a fin de administrar la nueva ordenación del espacio sin la presencia incómoda de terceros. Así, en 1733 por imposición real se incorpora a la Corona la jurisdicción, vasallaje, oficios y demás derechos de las villas de Ferrol y A Graña. La intencionalidad política de la imposición es transparente, un proyecto de tales características exigía manos libres de actuación y gestores fieles como los intendentes, no las habitualmente escurridizas autoridades locales y señoriales. Desde este momento, el concejo de Ferrol que hasta entonces había vivido lánguidamente en el *dolce far niente*, se ve directamente intervenido por la Corona, su presidente y corregidor será un letrado de confianza de las instancias de Marina. De esta manera queda confirmada la anuencia de todas las dependencias administrativas en un proyecto común. De todas maneras, veremos más adelante cómo el papel desarrollado por el municipio en la gestión de las obras y en la administración de las múltiples cuestiones suscitadas por el arsenal fue prácticamente nulo, mas bien parece que se le intervino para evitar problemas y luego ,simplemente, se le ignoró.

Pese a lo dicho hasta ahora, no se puede afirmar que el proyecto no suscitó oposiciones. Como es sabido, durante el Antiguo Régimen la corona realizaba con frecuencia la práctica común de hacer recaer los gastos logísticos del ejército y la marina sobre la población. Estas gravosas y protestadas cargas abarcaban varios aspectos, desde la organización del trabajo obligatorio a los alojamientos de la tropa o el suministro de enseres varios como paja, leña o combustible para las lámparas, además de la recluta de carros y otros medios de transporte. Actividades todas ellas supervisadas por la Intendencia. Durante las dos primeras décadas del siglo, ésta se limitaba a solicitar a cada concejo la cantidad que le correspondiese de leña, paja, o cualquier otro efecto que en cada momento precisase la tropa estante en el Reino. Desde 1719 gran parte de estos

suministros se cubrieron con el cobro de un nuevo impuesto que se llamó de "utensilios". La contribución de utensilios y con ella el nuevo sistema de percepción por prorrateo entre las siete provincias del Reino, dio comienzo el 15 de Marzo de 1724 al hacerse efectivo el primer asiento de *"las camas, luces, leña y utensilios de las tropas"* en la persona de D. José de Hondazarros". El Reino de Galicia había de pagar por este concepto 171.672 reales cada año. Esta cantidad era solamente estimativa, puesto que en realidad el procedimiento seguido consistía en la satisfacción por el asentista de los efectos necesarios a la tropa, costeándole el Reino cada año (más adelante cada seis meses), los gastos mediante reparto equitativo entre las provincias en proporción a sus vecinos. Este prorrateo estaba supervisado por la Intendencia por mano de su contador general, que seguía las condiciones del contrato guardado en la tesorería de la Intendencia. Las protestas contra el nuevo sistema fueron constantes, abundaron los memoriales y representaciones de las ciudades para conseguir el pago de utensilios mediante la gestión de algún arbitrio en vez de someterse al reparto entre vecinos. Evidentemente, las clases privilegiadas se veían más gravadas por el segundo de los procedimientos, así, A Coruña sugiere en 1728 que se impongan 24 Mrs. en libra de tabaco para el pago de utensilios so pena de que *"los naturales continúen imitando en la desnudez a su primer padre"*. Las protestas del Reino no obtuvieron respuesta alguna y el nuevo sistema continuó en vigor.

Con ser los *utensilios* una cuestión repetidamente protestada, todo parece indicar que más molesto aún resultaba el escabroso problema de proporcionar alojamiento a la tropa estante en el Reino de Galicia y especialmente a la muchedumbre que las obras habían desplazado a la comarca ferrolana. A pesar de los intentos de la corona para conseguir el establecimiento de acuartelamientos permanentes con el fin de evitar las considerables molestias tanto físicas como pecuniarias que causaba a la población acoger en sus casas a la milicia y marinería, nada se hizo al respecto durante la primera mitad de siglo. El mecanismo habitual consistía en que la Intendencia se encargaba de designar las casas que deberían alojar personal, exigiendo a cada municipio el pago de los correspondientes alquileres. Éstos los afrontaban utilizando los beneficios de algún arbitrio municipal. Es precisamente en este aspecto donde la población ferrolana mostró su descontento de forma constante. En 1735, Pedro Ameneiro procurador de la villa, cursa una inflamada protesta al capitán general de Galicia, Conde de Ytre, aduciendo que desde 1729 el concejo pagaba trescientos reales al año por el alquiler de los locales destinados al alojamiento de la tropa de marina y el personal de los astilleros de A Graña. Dado que éstos se habían quedado pequeños y se necesitaba alquilar nuevas dependencias en la villa de Ares, solicita del Reino que el gasto se afronte por compartó provincial a través de los *utensilios*. Las razones que expresa son las esperables: cortedad de la población y del erario municipal para sostener tal volumen de personas. En esta ocasión, la Junta del Reino dio la razón al municipio ferrolano, liquidando el coste de los nuevos cuarteles a través del impuesto de utensilios. Sin embargo, el problema lejos de arreglarse al gusto de todos se fue agravando con el tiempo, la villa era demasiado pequeña para alojar todo el personal que requerían las obras, aún recurriendo al alojamiento en casas de particulares. De ahí que las protestas no cesaran, en 1736, D. Juan Ventura Pardo de

Lago se queja de que está alojando tropa de la brigada de la Real Armada desde 1728, por lo que debería percibir diez ducados anuales, debiéndole el concejo los últimos pagos. Estos aspectos, junto a los ya comentados de recluta forzosa de trabajadores y de medios de transporte, son sin duda los que desataron más oposición al proyecto ferrolano. Y no harán más que aumentar cuando comiencen las obras del nuevo y más grande arsenal de Esteiro, bajo el impulso del Marqués de la Ensenada.

III. El definitivo proyecto de Ensenada: el arsenal y las nuevas poblaciones de Esteiro y la Magdalena.

Sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer esta península, centro y corazón de todo".

(Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI. 28 de Mayo de 1748)

Sabemos que el proyecto del arsenal ferrolano era de los que D. Zenón de Somodevilla, como fiel continuador de Campillo y, sobre todo, de Patiño, veía con mejores ojos. No en vano había estado destinado en A Graña entre noviembre de 1730 y junio de 1733 como comisario de marina, y por lo tanto, había podido apreciar en persona las magníficas potencialidades de la rada, empeñado como estaba en revitalizar la mermada Armada de la Corona. Ya a partir de 1740 comienzan los trabajos preparatorios para el traslado de los tinglados de construcción naval y los locales administrativos del Departamento hacia la villa de Ferrol, junto al cerro de Esteiro. Sin embargo, éstos no se intensificaron hasta el lustro siguiente, cuando Ensenada se afianzó en las altas instancias fiscales y de Guerra del Estado. Así, en 1746 envía a los ingenieros D. Jacinto de Navarrete y D. Agustín de Salomón a la ría de Ferrol con su personal, para que reconozcan las costas inmediatas a la villa con el propósito de buscar un lugar en el que poder construir a un tiempo doce navíos de setenta cañones. Nada menos se proponía el Marqués, y de hecho lo consiguió en la década siguiente como veremos. Por fin, en 1747 encarga definitivamente a D. Cosme Álvarez el proyecto del nuevo arsenal, que deberá tener capacidad para concurrir con los otros dos arsenales de la Carraca y Cartagena, en la construcción de los sesenta navíos de línea que, decía, precisaba la Corona para la defensa de sus estados y la carrera de Indias, principal preocupación de Ensenada. Descartada definitivamente A Graña por la cortedad del espacio que podía ofrecer, Cosme Álvarez reconoció otras ensenadas de la ría como A Malata o Caranza, para decirse finalmente por la rada que acogía la villa de Ferrol. En esta decisión pesaron muchas razones: su amplio calado, la protección que suponía el apéndice donde se asentaba la villa y, sobre todo, la enorme ventaja que ofrecía su fondo rocoso, de características tales que impedía la proliferación del molusco lamelibranquio llamado *Teredo Navalis*, la malhadada *Broma*, principal responsable, como se sabe, de la destrucción de los cascos de madera de los buques. Una vez que todos concluyeron que el lugar más adecuado era el que, precisamente, tenían delante de sus propias narices, en el cerro de Esteiro a un tiro

de piedra de Ferrol, comenzaron con celeridad los primeros trabajos. El papel director de Cosme Álvarez al frente de las obras se vio muy pronto, complementado con el concurso del genial marino e ingeniero Jorge Juan, quien, como es sabido, apoyaba sin ambages el pensamiento geopolítico de Ensenada y siempre había mostrado sus preferencias por el cambio de ubicación del astillero.

Pero Jorge Juan Santacilia no se limitó a planear el nuevo arsenal, tanto él como el Marqués eran muy conscientes del atraso tecnológico que venía sufriendo la península con respecto a sus rivales europeos, especialmente la todopoderosa Inglaterra. Por eso, ambos consideraron crucial para sus proyectos que el *“Euclides de Novelda”* acudiese a Londres para recabar cuanta información pudiese sobre el modo en que los ingleses realizaban su construcción naval y, más importante aún, traerse consigo a constructores y maestros solventes, capaces de iniciar con éxito el monumental proyecto que se había impuesto Ensenada. Una verdadera misión de espionaje, de las que tanto gustaban al Marqués. Al fin, Ensenada era un ministro inquieto, interesado por casi todo, un verdadero pantófilo, como lo definió el profesor Gómez de Urdañez, capaz de mostrar el mismo interés por el modo que se tenía en Europa de obtener el más fino lacre, la forma de construir un canal navegable para Castilla, la manera de compactar metales, o el mejor modo en que se debía disponer la jarcia de un navío. En su opinión, todo tenía su importancia en su empeño de superar el atraso tecnológico peninsular. Para ello, resultaba por el momento imprescindible el concurso de extranjeros: *“Sin ellos no puede formarse sistema sobre la construcción, gradas para ella, y otras cosas que es preciso preparar cuando se principie a esto”*, le decía, significativamente, el Marqués a Jorge Juan. Y junto a ellos, naturalmente, dinero para viajes, compras y sobornos. De ahí el establecimiento del Real Giro, unos fondos reservados *avant la lettre*, destinados a subvencionar las operaciones ordenadas por nuestro Marqués. La selección para tan arriesgadas tareas de hombres como Jorge Juan o Antonio de Ulloa no era casual, Ensenada sabía muy bien que para obtener el éxito en la empresa debía contar con las mentes más privilegiadas de la marina y ambos, cuando sólo eran un par de guardiamarinas aventajados, habían demostrado con creces su valía en la larga y dificultosa expedición conducida por La Condamine al Ecuador con el fin de medir un arco de meridiano que pudiese determinar la verdadera forma del globo terrestre. Por entonces se mantenía viva la polémica entre los que, siguiendo a Cassini y en general a todos los cartesianos, adjudicaban a la Tierra forma de melón, esto es, ahusada por los polos y quienes, fundamentalmente los newtonianos con Mauperthius a la cabeza, basándose en las variaciones en el comportamiento del péndulo sobre distintos puntos del globo y en que los cuerpos parecían pesar algo menos en el Ecuador, defendían una forma semejante a la sandía, es decir achatada por los polos, como la expedición La Condamine pudo certificar finalmente. Tras pasar por París con ocasión de su regreso de la expedición en 1744, Jorge Juan fue reclamado por Ensenada para encabezar la misión de espionaje en Londres, a la que había abierto camino Ulloa, pues aunque en primera instancia fue hecho prisionero al ser considerado espía, la proverbial liberalidad inglesa le permitió acceder con todos los honores como miembro de la Royal Society.

El primero de marzo de 1749, Jorge Juan ya se encontraba en Londres en

compañía de dos jóvenes alféreces de fragata, luego célebres por sí mismos, José Solano, futuro marqués del Socorro y Pedro de Mora. Inmediatamente comienza su actividad, alternando su nombre verdadero con personalidades fingidas, como la del célebre *Mr Joshua* o *Mr Sublevant*, “*book seller in London*”. Y a costa de algún que otro resfriado, como le escribió el embajador Wall a Ensenada, tomo bien pronto conocimiento del estado de las cosas en “*la ría de Londres*”. Observando de primera mano tanto las técnicas constructivas en los astilleros, como los modelos navales que allí se desarrollaban. Tanto es así, que además de otros trabajos paralelos encargados por Ensenada, Como el estudio de las técnicas textiles empleadas en la isla, Jorge Juan se halló muy pronto en condiciones de enviar a los primeros técnicos contratados a la península. A través de los propios informes de Juan, el profesor Soler Pascual ha ido desgranando de quien se trataba. Al parecer, los primeros fueron “*Diego Morgan*” y el maestro de jarcia “*Enrique Seyers*”, más tarde les siguen “*El maestro de lona Patricio Larhey, con su mujer, y los dos oficiales Edmundo Knight y Diego Coniam*” Muy pronto vendrá el mítico constructor de navíos Richard Rooth y sus oficiales Thomas Hewett y John Harris. Y poco después los otros dos constructores principales destinados a los arsenales hispanos: Matthew Mullan y Edward Bryant, éste último director y maestro de fábrica de los astilleros privados de Mr. Birth, cercanos a Deptford, considerados los mejores del *Medway*. Con ello, Jorge Juan consigue traer a la península a tres constructores navales (Rooth, Mullan y Bryant) de contrastada calidad y solvencia, justamente el principal de sus objetivos. Junto a ellos cerca de una centena de operarios, entre los pertenecientes a sus cuadrillas y los maestros de jarcia y lona, carpinteros de lo menudo, contra maestros, escultores, motoneros, barreneros, caldereros, aserradores, herreros, etc. que Juan fue convenciendo. A los que, además, habría que añadir los maestros y obreros contratados directamente por los hermanos Gómez Moreno, fabricantes granadinos de lona. Una operación ciertamente espectacular que, en su conjunto, alcanzó un éxito inusitado. Las razones que podrían justificar semejante defección en la construcción inglesa, para incorporarse a un país ajeno y por lo general extraño, pueden ser varias y, desde luego, no debemos buscarlas exclusivamente en la motivación meramente económica o en la evidente capacidad de persuasión de un individuo tan singular y entusiasta como Jorge Juan. Parece claro que la cuestión de los salarios prometidos por Juan y Ensenada, extraídos, al menos las primeras partidas de “enganche”, del fondo para espías, el *Real Giro*, o “fondo de reptiles” como el mismo Ensenada le quiso llamar, debió resultar muy interesante para los constructores, como medio de mejorar sustancialmente de vida. Pero había más, Didier Ozanam afirma con rotundidad que junto a un buen salario, se les prometieron buenos alojamientos, primas por construcción, ascenso en sus graduaciones y sobre todo poder, esto es: “*Se les concedieron poderes absolutos, convirtiéndolos de hecho en la suprema autoridad de los arsenales*”. Además, estaba la cuestión religiosa, muchos de ellos eran católicos, incluso parece clara la procedencia irlandesa de alguno, por ejemplo el artífice del *Santísima Trinidad* Matthew Mullan. De hecho, Juan llegó a escribir a Ensenada: “*Rooth tiene la mancha de ser católico que es tal en este país, la cual tengo por cierto es la sola que puede sacarle de su patria...*”. No obstante, a los anglicanos, que también había, se les

incluyó en sus contratos una cláusula de salvaguarda con permiso para practicar su religión, naturalmente, había miedo al Santo Oficio, por muy debilitada que éste se encontrase a mediados del siglo de las luces. Además se les concedía plena libertad para volver a su patria cuando lo considerasen. Es decir, vinieron en unas condiciones excelentes, la clave está no solo en los dineros, Rooth solicitó y obtuvo una libra esterlina diaria por su trabajo, el prestigio y el ascenso social debieron influir notablemente, más aún en una sociedad tan poco permeable como la del Antiguo Régimen.

Antes de que Jorge Juan y sus animosos alféreces de fragata se viesan obligados a huir bajo personalidades falsas, ante el férreo cerco que comenzaba a establecer el duque de Bedford sobre sus colaboradores, lo esencial del trabajo estaba ya hecho. De esta manera, en 1750 Jorge Juan estaba ya de vuelta, sano y salvo en la península y dispuesto a dirigir las obras en los arsenales y la construcción naval. Para Didier Ozanam, Jorge Juan tenía interés en contratar a tres constructores principales, a fin de que cada uno de ellos concudiese a un arsenal español. Así, la cuadrilla de Bryant fue enviada a Cartagena, la de Mullan a Cádiz y la de Richard Rooth a Ferrol. Datos que concuerdan con exactitud con los ofrecidos por el catastro de Ensenada de 1752 para Ferrol, donde abundan ya los apellidos ingleses, en una larga lista encabezada, precisamente, por Richard Rooth y sus dos ayudantes de construcción William Turner y Thomas Hewet. No venían precisamente en solitario, además de sus propias familias, figuran junto a ellos: *Henry Jacquets y Thomas Gillens (contramaestres de construcción), James Pepper (escultor), los hermanos William y Edward Fenell (maestros armadores), Richard Reynolds, Michael Gormond, John Evans, James Linch, Patrick Hewet, Joseph Archedeacon, Thomas Brown, John Wilsk, Francis Heveret, George McDonell (carpinteros de ribera), Walter Comons, Thomas Bosnill, James Shanon, John Statford, Richard Bradi (carpinteros de lo blanco), James Murguer, Nicolás Ogen (aserradores) Raimond Graham, Baltasar Parel (herrerros), etc*". Todavía en las comprobaciones del mismo catastro de población, llevadas a cabo en Ferrol en 1771, figuran como ayudantes del constructor principal: "*D. Juan Highins, D. Juan Lugnan y D. Thomas Wilians*". Señal evidente de la pervivencia en el tiempo de los técnicos especializados anglosajones

Pero esta especie de entusiasmo colectivo que vivía la Secretaría de Marina, no contagió a todos los sectores navales. Según el profesor Vigo Trasancos, la oposición más grave al proyecto vino de manos del Marqués de la Victoria, poco partidario del establecimiento del arsenal en Ferrol, en su defensa, solía aducir lo pobre y lluviosa que era la comarca, lo inadecuado para la construcción naval de la madera de sus bosques y la dificultad que suponía la obligación de aguardar por vientos favorables, tanto para entrar como para salir de la ría. Por ello sostuvo una larga y cruda disputa con Ensenada y Jorge Juan, firmemente empañados en llevar adelante la empresa. Pese a todo, y por el momento, la influencia de Ensenada sobre Fernando VI era enorme y los arsenales continuaron construyéndose a buena marcha. Tanto es así que ya en 1750, con Jorge Juan recién llegado de Londres, Cosme Álvarez inaugura la fase de construcción del arsenal en Ferrol, iniciándose muy tempranamente, tan sólo dos años más tarde, la construcción de los doce navíos de línea previstos por Ensenada, llamados "el Apostolado" precisamente por su número.

Tanto el arsenal de Ferrol, como el astillero previsto en la falda del monte Esteiro, comenzaron a construirse con los planos diseñados por Cosme Álvarez con la colaboración del ingeniero Joseph Petit de La Croix. Pero, sin duda, quien más hizo para conferir al arsenal su aspecto definitivo fue Jorge Juan, quien se aplicó desde su intermitente incorporación a las obras a partir de julio de 1751, en los trabajos de racionalización del proyecto, adecuándolo a los planteamientos matemáticos y geométricos que había podido estudiar en Inglaterra. Con un sentido verdaderamente práctico, tan propio de él, Jorge Juan idea un arsenal racional y regular, muy alejado de los primeros diseños de Álvarez, subsidiarios en exceso de la difícil topografía de la zona. Así, diseña un arsenal delimitado por largos y rectos muelles-malecones, unidos entre sí en ángulo recto, a los que hace penetrar en el mar sin complejos, en busca de los mayores calados. Los muelles conformarán una única dársena rectangular dividida en dos partes, una cuadrada de maniobra y otra rectangular destinada a invernadas y reparaciones, divididas entre sí por un pequeño martillo y protegida por una batería abaluartada. A lo largo de las traseras de los muelles que miraban a tierra, se plantearon las edificaciones del arsenal: plaza de armas, teneduría, la colosal sala de armas, maestranza, almacenes de artillería, casas del constructor y del capitán de la maestranza, el presidio de san Campio, el gran tinglado oriental, las herrerías, etc., así como dos grandes diques, complementarios de los de Esteiro, destinados a la arboladura y a enriar las maderas de construcción .

Como decíamos, Jorge Juan trabajó en el arsenal entre 1751 y 1761, aunque intermitentemente, pues era constantemente reclamado para tareas similares en Cádiz y Cartagena. El plan definitivo del arsenal, pese a algunas propuestas del ingeniero Miguel Marín que no llegaron a hacerse efectivas, fue cosa de Julián Sánchez Bort, nombrado ingeniero director de las obras en 1762. Bort no pretendía enmendar a Juan, sino tan sólo ejecutar un plan de reducción del proyecto, derivado de la falta de liquidez de la Secretaría de Marina y también del deseo de rematar las obras cuanto antes. Así, Sánchez Bort conserva el formato rectangular de la gran dársena y las trazas generales del arsenal, aunque reduce sus dimensiones y suprime el dique de maderas. Por el contrario, desarrolla al Noroeste el “puerto chico”, una pequeña dársena ocupada por las aguas del mar, que substituye las funciones del dique de maderas. En un ejercicio de buen sentido, reduce también los edificios destinados a alojamiento de la maestranza, ya que al haber sido creado el previsto poblado de Esteiro, no se hacían ya tan necesarios. Como última modificación, redujo la anchura del martillo de 67 metros a sólo 12, aunque incrementaba su longitud en más del doble hasta alcanzar los 267 m. Quedó así el arsenal definitivamente dividido en dos sectores, en razón de sus funciones, “Arsenal del Parque” a occidente y “Arsenal del Dique” a oriente. De esta manera se inicia definitivamente el desarrollo imparable de la villa de Ferrol frente a otras de la ría como Mugaros o A Graña. El nacimiento de las nuevas poblaciones de Esteiro y la Magdalena obedece pues a una clara intencionalidad política del gobierno central de la que nos ocuparemos en seguida.

En 1749, Cosme Álvarez solicita, y obtiene, de Ensenada el permiso para afrontar la construcción de las gradas de Esteiro de manera independiente al arsenal. La idea era

poder comenzar cuanto antes la construcción de navíos. Así, una idea que en principio representaba una solución provisional, se volvió definitiva, centrando la construcción naval en este paraje anexo al arsenal. Los primeros planteamientos propuestos por Cosme Álvarez y Joseph Petit de La Croix, eran modestos, pretendían establecer en la falda del monte cuatro gradas capaces de trabajar a la vez. La propia inclinación de la topografía resultaba muy adecuada porque facilitaba en mucho la engorrosa tarea que representaba la botadura. Sin embargo, la urgencia que el marqués de la Ensenada impuso al proyecto, hizo que las obras se iniciasen con sorprendente celeridad. Tanto es así, que en junio de 1750 ya estaban concluidas las dos primeras gradas. Tan bien marchaba el proyecto, que ya en julio de ese mismo año, se decide ampliar el astillero en ocho gradas más, hasta completar las doce definitivas, concluyendo las obras en torno a 1753. Naturalmente, esta obra de ingeniería no buscaba excelencias de proyectaje, sino economía de medios y eficacia constructiva. Por eso, en Esteiro había poco más que una muralla que lo delimitaba por tierra, una gran construcción destinada a la sala de gálibos, algunos cobertizos y tinglados de marina y las doce gradas mencionadas, adaptadas en su trazado a la curva natural de la falda del monte, dispuestas en forma radial y revestidas de sillería obtenida del granito local.

Dados los condicionantes de este trabajo, no podemos extendernos excesivamente en cuanto a las técnicas constructivas utilizadas en el arsenal ferrolano. No obstante, hemos mencionado ya la profusión en el empleo del buen granito tan abundante en la comarca. Es lógico que así fuera, teniendo en cuenta que las canteras estaban, nunca mejor dicho, a un tiro de piedra de las obras y es sabido que las condiciones de durabilidad e impermeabilidad de esta roca la hacían idónea para los fines para los que fue empleada, tanto en los muelles y diques, como en las construcciones auxiliares, donde sus condiciones ignífugas aportaban a la vez seguridad y durabilidad. Las obras se iniciaron con la cimentación del dique de abrigo del arsenal, aprovechando la existencia de unos islotes que prolongaban la punta donde se asentaba la villa original de Ferrol. Lo más innovador en estas obras fue el colosal esfuerzo que supuso trabajar en profundidades de agua salada de hasta nueve metros, por lo que, como remarca Rodríguez Villasante, de poco podrían servir a los ingenieros la experiencia de la construcción de otras bases navales. Tanto la Carraca, como Cartagena se asentaban en estuarios pantanosos, no sobre el mar vivo de una ría. Lo mismo se podía decir de los más importantes arsenales extranjeros, construidos la mayoría en terrenos fluviales o en suaves estuarios, como sucedía en Chathan, Plymouth, Portsmouth, Brest o Rochefort. Dada las condiciones de salinidad del mar, pronto se descartó, por su dificultad o, como aseguraba el ingeniero director Sánchez Bort, por la falta de formación de los maestros de obras en el uso de los nuevos materiales como las *cenizas de Tournay* o la *puzolana francesa*, el empleo de cajones rellenos de cascote y hormigón hidráulico, que tan buenos resultados habían ofrecido en las obras contemporáneas de la dársena del arsenal de Tolón o del puente londinense de Westminster. Optándose finalmente por la utilización de grandes sillares de granito de forma paralelepípeda, las llamadas en la época *lambourdas*, que iban siendo fondeadas con ayuda, cuando esto se hacía necesario, de cimentaciones formadas por pilotes de madera. A partir de aquí, se realizó la escollera y se dispuso sobre

el dique, por el lado de poniente, una larga batería de defensa que miraba a la boca de la ría, dotada de troneras, merlones y polvorines abovedados en los bajos, capaz de acoger una batería artillada de cien cañones.

En 1753 se iniciaron las obras de los diques de carenar en seco, esenciales para evitar la peligrosa maniobra de tumbar de costado los buques para repararlos o limpiar sus fondos. Aquí aparece muy claramente la mano de Jorge Juan y Richard Rooth, buenos conocedores de los realizados por Edmund Dummer en Porstmouth y Plymouth a finales del pasado siglo, luego repetidos con éxito en Brest, Copenhague y Karlsroon. En sus abundantes escritos e informes efectuados en los años sesenta, Sánchez Bort, como no podía ser de otra manera, se declaraba deudor de la obra del omnipresente Bernard Forest de Belidor y su "*Architecture Hydraulique*" publicada en 1721. De este modo, pese a algunos inconvenientes iniciales, se consiguió una excelente estanqueidad, instalando para su vaciado 13 bombas de las llamadas de cadena o *rosario*, movidas por brazo de presidiarios. Para la construcción en sí, volvió a utilizarse nuevamente la cantería. Simultáneamente a estas obras, se inician la espectacular Sala de Armas y los pañoles de pertrechos, de un estilo muy clasicista y de innegable corte francés, aunque hay quien ha querido ver en la Sala de Armas el buen recuerdo que tenía Jorge Juan de algunos edificios de arsenal ingleses, señaladamente la *Officcer Terrace* de Plymouth. Lo grueso de la actividad constructiva en Ferrol rematará en torno a 1770, veinte años después de su comienzo.

Entretanto, la tarea de coordinación de los múltiples aspectos logísticos que las obras requerían, continúan en manos de dos instituciones que en estos años gozan de toda la confianza del poder central. Las intendencias de Galicia y de Marina se ocuparon con firmeza de canalizar los esfuerzos físicos y económicos del Reino hacia las obras de construcción en la ría. Sus provisiones y mandatos en este sentido son constantes. Así, por ejemplo, en 1746 el intendente de Galicia, D. José de Avilés e Itúrbide decretó la recluta de 140 carros "para satisfacer las pretensiones del intendente de marina". En 1757, momento álgido de la construcción naval, el mismo intendente de marina pide que cada ciudad del Reino aporte 110 peones para concurrir a las obras del Ferrol. Noticias como estas son habituales durante los años centrales del siglo XVIII y nos hablan de la intensa actividad desarrollada en la ría, que afectaba, como vemos, a toda la población del Reino de Galicia. Una parte considerable de los gastos ocasionados por el mantenimiento de la tropa se cubrió con la ya mencionada contribución de utensilios. Ésta continuó recaudándose bajo la misma denominación, aunque en 1745 se incluyó en los repartos anuales por este concepto el precio de los alquileres de los cuarteles del Reino. De ahí el espectacular aumento de esta contribución durante los años cincuenta del siglo. Veamos como muestra algunos datos correspondientes a A Coruña y provincia: 1755 es el punto máximo de esta contribución, coincide precisamente con la fase de construcción del "Apostolado", circunstancia que explica el singular aumento. Tanto protestó el Reino por las exacciones que cuando se le obligó además a correr con los gastos de vestuario de las tropas, éste elevó un inflamado memorial al Rey, teniendo que intervenir el mismo Ensenada para aquietar las protestas, suprimiendo por su cuenta la iniciativa. Vemos, por tanto, que el proyecto ferrolano supuso hondas repercusiones

económicas al Reino, no fue un establecimiento precisamente gratuito. No resultaba fácil mantener la concurrencia de tanto personal en la ría. Por un informe realizado por Francisco Llobet, ingeniero director en 1754, sabemos que en la fase más intensa de la construcción del arsenal, trabajaron a la vez en Ferrol más de 7.000 operarios, entre voluntarios y forzosos, 1000 más de los que suponía Jorge Juan en su conocida memoria, con un costo mensual de unos 54.000 escudos. Así, vemos por ejemplo como en 1753 trabajaban en las obras ferrolanas, de grado o por fuerza, 7.309 operarios de todos los oficios imaginables: canteros, albañiles, peones, escultores, carpinteros, carreteros...y, por supuesto el personal del ejército y la marina. Junto a ellos concurría un verdadero ejército de forzados de los más diversos orígenes: antiguos piratas argelinos capturados, vagabundos y gitanos apresados por *malentretenidos*, y un largo listado de desafortunados obligados a trabajar como verdaderos esclavos. Parece claro que el descontento de los trabajadores se hizo perenne hasta la finalización de las obras. Todavía en 1784 los operarios de la maestranza solicitaban desesperadamente mejores salarios, petición a la que respondió el comandante del cuerpo de ingenieros navales con toda la fuerza de un poder que, si nunca lo fue, siempre se pretendió absoluto, dando cuenta con poco ingenio y puede que con peor intención, del más manido de los estereotipos sobre los gallegos: *"...el honor y sudor de las maestranzas se ha de deber por vía del temor...Ferrol es caro, pero no para el operario gallego que ni conoce el lujo, ni necesita de otros géneros de primera necesidad que pan de borona, carne o sardina, unto y berciñas..."*

En medio de tanto ir y venir, el concejo de Ferrol continúa durante estos años de máxima actividad en el completo abandono institucional en el que lo habíamos dejado en la década precedente. Un auto de 8 de Febrero de 1743 firmado por D. Isidro de Prado, alcalde mayor y auditor de guerra de marina, así nos lo confirma. En él se dice que el estado de su regimiento es lamentable: dos regidores están "mayores y enfermos" y el que le queda "se halla con el empleo de guarda-almacén de la posición de marina" por ello: *"Se halla esta villa de Ferrol sin cuerpo de ayuntamiento ni regidores que practiquen en lo gubernativo las diligencias correspondientes,..., teniendo dicho señor que practicar todo por su persona"*. Añade además que ni siquiera tiene el ayuntamiento casas consistoriales, ni con qué sostenerlas porque cobra anualmente de sus propios la exigua cantidad de 400 reales. Muestra palmaria de la situación. Mientras la villa crecía a ojos vista bajo la supervisión de los comisarios reales, su ayuntamiento seguía siendo el correspondiente a la mínima población que hasta entonces era Ferrol, pese a continuar estando presidido por un empleado de marina. De ahí que podamos afirmar una vez más que su participación en el proyecto fue nula. Este mismo informe resulta esclarecedor sobre la ocupación de los naturales en este momento: éstos no se pueden ocupar de las actividades productivas tradicionales (agricultura y pesca) porque: *"La mayor parte de los pocos vecinos que componen las referidas dos villas (A Graña y Ferrol), son matriculados y sujetos a la jurisdicción del almirantazgo y en A Graña aumenta cada día la continua tropa que está en la custodia de los almacenes y Real Arsenal de Marina"*. Una muestra más del impacto de las obras sobre esta pequeña población, una decisión administrativa que modificó de raíz la realidad de una comarca tradicional.

La mejor muestra de esta realidad la podemos comprobar analizando el espectacular crecimiento demográfico que experimentó la comarca en el transcurso del siglo XVIII. A partir de los datos que obtiene Montero Aróstegui a mediados del siglo XIX de los censos municipales, cotejados con la obra monumental de Lucas Labrada para Galicia y con las aportaciones de la actual demografía histórica, podemos analizar el crecimiento demográfico de Ferrol con cierta verosimilitud, aún siempre dentro de los conocidos márgenes de error por ocultación del Antiguo Régimen. Cualquiera que sea el crédito que se pueda dar a estos datos, es innegable el vertiginoso crecimiento demográfico que experimenta la villa a partir del establecimiento del Arsenal en Esteiro a finales de los años cuarenta, circunstancia que corrobora nuestra hipótesis de desarrollo artificial de Ferrol, como resultado de los planes logísticos de la corona. Así, observamos como el acelerado crecimiento que experimenta la población de la villa coincidiendo con el establecimiento del arsenal, supone que a finales del siglo XVIII, el conjunto poblacional formado por el complejo Ferrol-A Graña, con un número de habitantes cercano a los 25.000, superaba ya en más de 9000 almas a la capital del Reino de Galicia. Aumentando su población nada menos que un 1.098% entre 1746 y 1787. Un crecimiento difícil de encontrar en otra parte, que nos hace reflexionar sobre la influencia del poder político sobre las poblaciones, cuando éste decide actuar con toda su determinación. Con todo, estas cifras pueden representar también un cierto espejismo, ya en 1988, el profesor Eiras Roel se ocupó de señalar para Ferrol un crecimiento demográfico anómalo, con una altísima tasa de masculinidad, que no aseguraba, como así fue, tasas de reemplazo que pudieran mantener un crecimiento sostenido de la población más allá de la coyuntura constructiva. Estamos así ante una demografía de tipo *californiano*, llamada de esta manera por sus evidentes analogías con situaciones como la *fiebre del oro* vivida en el sudoeste de los Estados Unidos a partir de 1849. Tanto es así, que, en palabras del prof. Eiras, esta forma artificial de crecimiento poblacional “Se mostró incapaz de sobrevivir, anunciando el pronto derrumbamiento de la estructura demográfica ferrolana ya en la primera mitad del siglo XIX”. Y en efecto, la población pasó de tener 24.993 habitantes en 1787 a tan sólo 18.669 en 1857.

Ni que decir tiene que a semejante desarrollo demográfico, tenía que corresponderle un crecimiento económico notable, que muy pronto se verá reflejado en la fiscalidad real. Así, en unas rentas que grababan sobre todo la venta y consumo de vino y tenían por tanto un marcado carácter urbano, van a reflejar en seguida la intensa actividad que se estaba desarrollando en la villa de Ferrol. De este modo, la villa pagaba hacia 1780 por el servicio de Millones el 70% del cómputo global de toda su provincia y nada menos que el 80 % de las alcabalas. Un consumo del que da buena muestra el testimonio finisecular de Lucas Labrada, que constata la llegada al puerto ferrolano de: “*vinos del país, maíz de la provincia de Pontevedra, otros comestibles de Asturias. De Cataluña, Sevilla y Cádiz vino, aguardiente, aceite y jabón; trigo de Filadelfia y Santander; carne salada de Bristol, Dublín Burdeos y Riga. Paños de todas clases de la Bayona de Francia, Londres, Hamburgo, Ámsterdam y Bilbao, algunas indianas de Cataluña y sedas de Valencia; coloniales de Buenos aires y la Habana...*”. Un volumen de intercambios ciertamente notable que a juicio de Labrada se debía, como no podría ser de

otra manera: “*a los considerables consumos de los individuos de la plaza, marina y maestranza*”. Una realidad que confirma algunas sospechas, por ejemplo el hecho de que más habitualmente de lo que pueda parecer, el éxito o el fracaso de las poblaciones en el Antiguo Régimen, dependía más del acogimiento de instituciones de la monarquía que propiamente del establecimiento de manufacturas. Al fin, aquellas, fuesen militares, judiciales o administrativas, resultaban mucho más duraderas y fiables en el tiempo, al no verse tan sujetas como las otras a los caprichos de la coyuntura económica. Así, los *consumos* de los que nos habla Labrada tienen su fiel reflejo en los datos preestadísticos de la época. A través de las comprobaciones del catastro de 1771, a las que ya hemos hecho referencia, podemos constatar como la demanda del consumo privado se dispara en la nueva población borbónica. Muchos datos resultan tremendamente elocuentes, por ejemplo la existencia de 32 sastrerías en la población; en cuanto al vino, existen en la villa y sus alrededores nada menos que 145 tabernas, 19 solamente en la nueva calle de la Magdalena, arteria principal de la ciudad.

Todo este volumen poblacional necesitaba, en buena lógica, nuevos espacios en la villa que el casco antiguo no podía ya ofrecer. Por ello, y paralelamente a la construcción de las diversas dependencias del Arsenal, se crearon dos nuevos núcleos urbanos: el poblado de Esteiro y la nueva población de la Magdalena. Trazados por ingenieros militares según un plan ortogonal, propio del espíritu ilustrado y racionalista de la época, circunstancia que explica que aún en la actualidad Ferrol delate tan claramente su origen de ciudad planificada.

De las dos unidades de población que se crearán, la de Esteiro es la primera en ver la luz. Como ya sabemos, coincide con el traslado del Astillero de A Graña a las cercanías de la villa de Ferrol en la década de los cuarenta del siglo XVIII, a la vez que se realizaban las primeras gradas del nuevo astillero. Su fin, naturalmente, es dar acogida a la población concurrente a los trabajos navales. El proyecto se termina con rapidez, en los primeros años de la década siguiente. La mayor parte de los terrenos donde debía situarse la población eran propiedad del obispado de Mondoñedo, al que la Marina compró los terrenos para dividirlo en solares y construir las viviendas. El plan se realizó con una estructura ortogonal, alineando longitudinalmente seis calles paralelas de 428 metros, cortadas por una serie de estrechas travesías. Los edificios resultantes de tales manzanas eran, lógicamente, de poca profundidad y mucha longitud de fachada, como es común en los trazados del siglo XVIII. Su calidad era más que mediocre, dada la modestia de los ocupantes a los que estaban destinados. A ambos lados de este plan general, se situaron dos plazas para armonizar el conjunto: la de San Agustín y la del Hospital Militar. En este nuevo recinto se establecerán paulatinamente centros administrativos y de servicios como el citado Hospital Militar, la Intendencia de Marina, el cuartel de guardiamarinas, el Observatorio Astronómico, las oficinas de la Armada y la Iglesia Castrense. Nada queda en la actualidad del poblado. Tras una primera etapa de desarrollo, a lo largo de los siglos XIX y XX se convirtió en un barrio proletario en continuo deterioro, frente al éxito de su gemelo, el de la Magdalena, de situación más central. Su total desaparición física, en pro de la especulación urbana, data tan sólo de 1970.

Más fortuna tuvo el poblado de La Magdalena, hoy en día convertido en el centro neurálgico de la ciudad de Ferrol. Su creación vino a llenar la amplia zona que se extendía entre la Ciudad Vieja y Esteiro. En 1761, el rey urbanista Carlos III, aprueba los planos definitivos de la "nueva villa" y ordena su construcción. Para ello, el gobierno ha de indemnizar a los propietarios de acuerdo a una tasación pericial, si éstos no deseaban construir en sus propios solares. Los propietarios eminentes de los terrenos eran sobre todo el Priorato de Xubia y en cantidades más modestas, el conde de Lemos y el Cabildo de Mondoñedo. Pero los usufructuarios de los foros se las arreglaron para hacer valer su derecho consuetudinario sobre la tierra, de modo que fueron ellos los que gestionaron los títulos de propiedad o las indemnizaciones en su caso. Como es habitual en los trazados de Carlos III todos los proyectos de los ingenieros militares, incluido el último, contemplaban un plan geométrico en damero, de calles tiradas a cordel que formaban manzanas idénticas. En la búsqueda de un trazado armónico, se limitaron e igualaron las alturas de las casas. Cada una de ellas debería tener, además de la planta baja y el piso alto, unos pasos peatonales cubiertos por soportales y elevados del nivel de la calle mediante cuatro escalones. Con ello se pretendía resguardar a los transeúntes de la frecuente lluvia, además de evitarles el contacto con el tránsito de carruajes. Al igual que en Esteiro, el proyecto se remataba con dos plazas laterales, dispuestas a ambos lados del plan ortogonal, resultando un conjunto de inspiración ilustrada, a caballo entre el urbanismo Barroco final y el Neoclásico que se avecinaba. La construcción se realizó a marchas forzadas, ya que el poblado de Esteiro se veía absolutamente desbordado. Esta es la causa de que el diseño inicial de las fachadas y la normativa de alturas no se respetase, aunque sí el trazado de las calles. Para desazón de los ingenieros urbanistas, el gusto privado de cada propietario desbordó así la planificación estatal.

Las viviendas fueron ocupadas inicialmente en su mayor parte por funcionarios cualificados de la Marina, quedando ocupada la zona de Esteiro por grupos socialmente más desfavorecidos. El acceso a la propiedad se realizó mediante pagos a plazos a las compañías constructoras que se habían formado. Éstos se satisfacían descontándolos del salario mensual del comprador. De esta manera, la producción fue constante, y las obras proyectadas se concluyeron rápidamente. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, la nueva barriada, destinada a convertirse en el centro de la villa, se va dotando de servicios. En 1765 se aprueban por el Rey los planos de la iglesia de San Julián, obra del ingeniero Julián Sánchez Bort, substituyendo así al antiguo templo principal de la villa, que amenazaba ruina. En 1786 se realizan las Casas Consistoriales, un proyecto que, como hemos visto, ansiaban todos los alcaldes mayores que pasaron por el Ayuntamiento. Éste seguía encontrándose con su perenne falta de liquidez: las obras del Ayuntamiento tuvieron que ser subvencionadas por la Corona con 40000 reales y la piedra sobrante de la construcción de San Julián. Todavía en 1790 la corona ofrece 20000 reales al municipio para afrontar sus gastos corrientes. Como colofón al proyecto, se construye entre 1769 y 1774 una muralla destinada a proteger la nueva ciudad y el Arsenal por tierra, ya que, en suma, la nueva población formaba parte del complejo naval para el que había sido creada. Los planos de la línea de defensa son obra del ingeniero militar D. Dionisio Sánchez Aguilera, quien los trazó rodeando todo el complejo a lo

largo de casi siete Kilómetros. De esta manera, se completa el plan general de la ciudad departamental según la habían imaginado Ensenada y Jorge Juan, sus máximos artífices. Aún a mediados del siglo XIX conservaba este aspecto. Y esto es así en parte porque la ciudad nació con una excesiva especialización en un sector, como el naval, sujeto a crisis cíclicas y a períodos de penuria. De hecho, la máxima actividad del astillero durante todo el siglo XVIII se produjo en la década de los años cincuenta coincidiendo con la construcción del "Apostolado". El Marqués de la Ensenada había caído en desgracia ya en 1754 y poco más pudo hacer por sus proyectos navales. Sus sucesores no tuvieron ni su voluntad, ni su presupuesto económico para continuar tan ambiciosa política, evidenciando una vez más los constantes vaivenes y cambios de orientación de nuestro reformismo dieciochesco. Naturalmente, esto no quiere decir que tras el ostracismo al que condenó Fernando VI al marqués de la Ensenada, influido por las conspiraciones tramadas por Carvajal, Huéscar y Wall, cesase la construcción naval en Ferrol, es sabido que continuó a lo largo de todo el siglo, pero nunca al ritmo frenético que había impuesto el Marqués a los constructores. Así que, pese a que con toda seguridad el sagaz embajador británico Benjamín Keene, hubiese sin duda deseado que las lapidarias palabras que dirigió a su Rey tras la nocturna y fulminante destitución de Ensenada, “*no se construirán más buques en España*”, resultasen proféticas, el caso es que, como veremos, no fue exactamente así. Aunque los hechos le dieron la razón al menos durante toda la década siguiente.

Por el momento, la construcción naval en el recién estrenado astillero marchaba con velocidad inusitada, empleando concienzudamente las pingues partidas presupuestarias que el marqués de la Ensenada iba recabando de la bolsa del rey, por ejemplo los 5.000.000 de escudos invertidos en 1751, nada menos que el 18,51 % del presupuesto total de ese año. Cifras ingentes que bien pronto arrojaron resultados con la construcción a partir de 1752 del célebre *Apostolado*, los doce navíos de línea que Ensenada y Jorge Juan habían soñado, que consiguieron ver botados en un tiempo record, todos entre 1753 y 1755. El *Apostolado* no fue realmente una serie de buques idénticos, sino la búsqueda por Rooth y Jorge Juan de un tipo de navío ideal, de un prototipo fiable obtenido a través de la experiencia londinense y de la praxis en Esteiro. Así, fueron saliendo de las nuevas gradas los buques *Eolo*, *Oriente*, *Magnánimo*, *Aquilón Neptuno*, *Gallardo*, *Brillante*, *Vencedor*, hasta alcanzar el modelo considerado más óptimo con los célebres *Guerrero*, *Héctor*, *Glorioso* y *Soberano*. Todos de 68 cañones. Fue el *Guerrero* un buque que, seguramente por su calidad, gozó de una sorprendente longevidad, pues botado en 1755 se mantuvo en servicio activo hasta 1844. Más brillante todavía resultó la vida útil de su gemelo el *Soberano* que continuó activo diez años más. La época del *Apostolado* fue, como ya sabemos, la de mayor actividad constructiva en Ferrol, alcanzándose el máximo de 14.000 toneladas construidas en 1754, con la botadura de nada menos que cinco navíos de 68 cañones. Más sorprendente aún es constatar que el nuevo astillero fue capaz de botar entre 1751 y 1758, con la caída de Ensenada por medio, una veintena de navíos de línea de 62 a 74 cañones, además de un paquebote, el *San Fernando* y una fragata, *La Galga*. Cifras que jamás se volverían siquiera a aproximar en las décadas siguientes.

A la vez, Jorge Juan impuso su concepción práctica y racional de la construcción, basada en lo que luego será el “*Examen Marítimo teórico-práctico*” de 1771, logrando el despiece total de los buques en cada uno de sus elementos, incluida la elección de los árboles en los bosques en razón de su tipo de veta y su forma, según establecía los *Reglamentos de maderas*. Una verdadera revolución tecnológica que explica la velocidad con la que se procedió a la construcción de los nuevos navíos del rey. Incluso, a través de los *Reglamentos de pertrechos* se describían todos los materiales necesarios para armar un buque, desde sus velas hasta los utensilios de cocina. El mismo Jorge Juan insistía constantemente a Ensenada en la necesidad de proporcionar un vuelco a la construcción naval, conduciéndola hacia parámetros más racionales y científicos: “*El arte de construir ha tenido la desgracia de caer siempre en manos de un mero practición, que por no tener luces de Geometría ni de Mecánica no conoce las propiedades de las líneas de fuerza, o entre las de un gran teórico que no sabe lo que son las furias de la mar*”, idea en la que insiste constantemente en su *Examen Marítimo*: “*la fábrica del navío y otras embarcaciones, que es el modo de manejarlas, ha estado siempre en manos de meros carpinteros y de otros puramente trabajadores u operarios: ninguna dependencia se creyó que tuviesen de la matemática, sin embargo de ser el todo, sino pura mecánica*”.

De esta manera, se puede considerar que a los siguientes ingenieros directores de la Marina Real, no les quedaba más que perfeccionar el sistema ideado por Jorge Juan. Pero no antes de una larga espera, que contrasta vivamente con la actividad desarrollada en los años centrales del siglo XVIII. Desde la botadura del *Campeón* en 1758, pasaron nada menos que diez años sin construcción naval en la ría. No fue hasta la construcción y botadura del *San Julián* en 1768, cuando el astillero recuperó alguna actividad, signo inequívoco de hasta donde podían llegar las intenciones apaciguadoras con Inglaterra tan caras a Ricardo Wall, sucesor de Carvajal en la Secretaría de Estado.

Es sabido que en los años 70 los modelos navales retoman un nuevo aire francés de la mano de Francisco Gautier, no en vano se había formado en Tolón como discípulo de Bouguer. Lo cierto es que Gautier entró en el arsenal ferrolano como un toro en una cacharrería, igual que había hecho antes en Guarnizo,. Nombrado en 1770 “director general de construcciones y carenas”, emite un informe a la Secretaría de Marina sobre los métodos constructivos “*a la inglesa*” practicados en Esteiro verdaderamente duro y agrio: “*le plus grande partie ouvries..., très mediocres et las autres, jeunes, sans forces, sans talents e sans litre pur meriter le salarie dont ils jouifoient*”. A la vez, despide de un plumazo a mil operarios de la Maestranza. Su construcción más representativa fue el célebre *San Juan Nepomuceno*, salido de los diques de un Guarnizo ya en declive. En Ferrol se construyó en 1772 su gemelo el *San Gabriel*, también de 70 cañones de porte. Estos buques de los años 70 eran considerados de buen gobierno y buena vela, aunque debido a la finura de su proa y a la avanzada posición de su trinquete, resultaban algo rudos en la cabezada. Una medida muy significativa fue la supresión de los puntales inclinados, típicos del sistema Jorge Juan.

En la década siguiente, José Romero Fernández de Landa asumirá el abrupto relevo de Gautier, tomando prestados, nuevamente, muchos de los iniciales

planteamientos de Jorge Juan, aunque aplicados a navíos de mucho mayor porte y aportando novedades interesantes, sobre todo en la jarcia. Es sabido que Landa es el padre del *San Ildefonso* y de todos los "*Idelfonsinos*" que vinieron después, buques de tres puentes de muy buenas propiedades, que tomaban lo mejor que podían aportar los dos sistemas precedentes y fueron considerados de los mejores del mundo. Navíos representativos de esta nueva forma de hacer las cosas serían el *Santa Ana*, botado en 1784, de tres puentes y 112 cañones, milagroso superviviente de Trafalgar, el *San Telmo*, botado en 1788, de 74 cañones dispuestos en dos cubiertas artilladas y su gemelo el *Monarca*, botado en 1794.

Una última evolución de estos modelos sería la propuesta finisecular de Julián de Retamosa, artífice del celebrado *Montañés*, también de 74 cañones, botado en 1794 y, a su vez, participante en Trafalgar. En las pruebas de mar que realizó junto al *Monarca*, se pudo comprobar que aquel superaba en el andar al diseñado por Romero Landa, gracias al afinamiento de formas que había ideado Retamosa, que permitía una buena navegación tanto de bolina, como a un largo o de popa. Además, sus navíos mantenían a flor sus baterías en casi cualquier tiempo, una ventaja inestimable para un buque de guerra, que se había perseguido, con mayor o menor éxito, durante todo el siglo. Por un informe de su autoría, presentado al Rey en noviembre de 1782, conocemos buena parte de sus inquietudes constructivas, que resumía en cuatro puntos principales: "1º Considerar el excesivo largo que se ha ido dando a los buques de guerra, y si conviene disminuirlo, ..., pues se ha notado que los buques enemigos y los nuestros más cortos andan más que los actuales más largos; 2º Si conviene o no ligarlos tanto, sujetándolos a un extremo. Que puede ser causa de su menos vela; 3º Si se les podrá o no disminuir de madera (A la vez, proponía unir las cuadernas con cabillería y no con clavazón de hierro, para aligerar los navíos en 1.600 quintales) 4º Que propusiesen las juntas y facultativos la variación que debiera hacerse en las arboladuras." En Ferrol se construyeron también bajo este sistema Retamosa los navíos de 80 cañones presentes en Trafalgar *Neptuno* (1795) y *Argonauta* (1798) último navío de línea construido en el siglo XVIII español. En comparación con los restantes astilleros peninsulares, el balance ferrolano resulta más que notable. Los 45 navíos de línea construidos allí a lo largo del período estudiado superan la treintena larga producida por un Guarnizo en decadencia productiva desde el último tercio de siglo, que no en calidad, piénsese en el *San Juan Nepomuceno* de Cosme Damián Churruca, y, desde luego, las discretas producciones de la Carraca (1776) y Cartagena (1759). Así, mientras el primero produjo sólo 7 navíos de 60 cañones, la mayor parte de ellos destinados a la escolta del tráfico indiano, el segundo no alcanzó la veintena, aunque la calidad de sus producciones, de la mano de Edward Bryant, es bien conocida, recordemos por ejemplo el *San Ildefonso*. Con todo, La Habana continuó ostentando el liderazgo en cuanto a producción, nada menos que 197 barcos en 97 años de servicio, aunque de características muy distintas, desde el *Santísima Trinidad* de 140 c., como se sabe el navío de línea más poderoso del siglo, hasta la *Nuestra señora de Loreto*, de tan sólo 12 cañones.

Desde que Ensenada señalara al Rey que para progresar en las manufacturas navales se hacía imprescindible importar géneros del extranjero, comenzando por la

madera para los mástiles: “*Como lo hacen la Francia y la Inglaterra*” porque “*aunque se crían en Cataluña y montes de Segura, no son de aquella seguridad y duración que conviene*”. Es decir, la misma situación de cortedad en los recursos locales que se habían encontrado los primeros abastecedores de las armadas de Felipe II, poco o nada se había avanzado en dos siglos. Así, todavía en 1804 Lucas Labrada reconocía la dependencia del exterior que sufría la construcción naval ferrolana: “*Para el servicio del arsenal concurren de Riga, S. Petersburgo y Cronstadt en Rusia las perchas; alguna tablazón de pino viene también de allí, pero la mayor parte de las maderas que consume el departamento son de Asturias, que se embarcan en los puertos de Rivadesella, Pravia y algún otro. El cáñamo es de Aragón, procedente de los puertos de Bilbao, San Sebastián y Pasages en Vizcaya; alguno suele también venir de Rusia. De los citados puertos de Vizcaya viene el hierro. De Gijón el carbón de piedra. La brea, resina y alquitrán proceden del extranjero (Suecia, Francia, Estados Unidos...)*”. No obstante, el espíritu ilustrado de la Monarquía trató de suplir algunas carencias, una de las más acuciantes, la necesidad de suministrar el imprescindible bizcocho para el abastecimiento de los buques fue prontamente solucionada, estableciéndose molinos y modernos hornos de cocción en Neda, muy cerca de Ferrol. También la Real Fábrica de jarcia y lona que había sido fundada en 1675 en la pequeña villa de Sada, en las cercanías de A Coruña, por los flamencos Adrián de Roo y Baltasar Kiel, se convirtió en una de las principales abastecedoras del arsenal. Lo mismo que la Real Fábrica de Cobre de Xubia, en la ría ferrolana, que comenzará muy tardíamente, en 1803, a fabricar planchas de cobre para el forrado de los cascos de los navíos según el eficaz método de conservación de la obra viva que habían implantado por primera vez las colonias inglesas en Norteamérica. Fue tal vez demasiado tarde, para entonces el astillero ferrolano, como los restantes peninsulares, había entrado en franco declive. El artífice de esta innovación había sido, una vez más, un técnico inglés llamado Thomas Williams. Por otra parte, las fábricas de la Cavada y Liérganes enviaban desde Cantabria la pelotería y los cañones y carronadas para los navíos ferrolanos. Desde 1752 la Real Fábrica de cristalería de La Granja surtía al astillero de todo el cristal que necesitaba, fundamentalmente para los espejos de popa.

Como informa una Representación a las Cortes españolas, elevada por el cuerpo de la Marina Real de Ferrol, fechada en 1811: “*A partir de 1796, en que se botó al agua el último navío de línea, desapareció el bullicio y la actividad. El Ferrol deja de ser el emporio de un departamento magnífico, asombroso y pasmo de Europa, para trocarse en un espacioso hospital y vasto cementerio donde moran los espectros.*” Un buen indicio de que desde finales de los años 90 del siglo XVIII la construcción naval fue decayendo notablemente, entre 1798 y 1820 sólo salieron de las gradas ferrolanas una fragata, una goleta y un bergantín. Así, la ciudad languideció un tanto hasta su episódica revitalización gracias a los astilleros civiles a mediados de este siglo. Hoy en día, como es sabido, la reconversión industrial ha revivido antiguos y no deseados fantasmas.

En cualquier caso, esperamos haber mostrado, siquiera de forma sucinta, cómo Ferrol representa un ejemplo arquetípico de población generada por empeño institucional, dentro de la política borbónica del siglo XVIII. Los usos de esta administración tienen aquí su fiel reflejo. Una monarquía que, mientras pudo y otorgó su confianza a hombres

como Patiño, Campillo o Ensenada, trató siempre de que lo gubernativo dominase el quehacer del gobierno, propiciando ese contrasentido apasionante según el cual, el poder absoluto resultaba más eficaz que las, a menudo, inoperantes rémoras que lo cuestionaban desde sus mismas instancias. Al fin y al cabo, éstas no defendían más que sus privilegios... en palabras del mismo Marqués de la Ensenada: *"No me detendré en referir el origen y autoridades que el Consejo de Castilla tuvo en lo antiguo,..., pero sí diré que cualquiera que se entere de los encargos que directa o indirectamente se le han cometido desde el tiempo de Felipe II, hallará que para evacuarlos como conviene al reyno, era menester que sus ministros fuessen muy versados en todas las ciencias y las artes y en la mecánica, cuya sabiduría, sin gracia especial de Dios, no sé que la pueda adquirir criatura humana"*. (*Representación...1751. op. cit., pág. 93*). Por fin, no quisiera cerrar esta comunicación sin expresar en negro sobre blanco mi profundo agradecimiento al Dr. Larrie D. Ferreiro, tanto por su gentileza al invitarme a asistir a este congreso, como por enriquecer constantemente mis conocimientos con sus sensatas e ilustradas apreciaciones.

TABLAS, GRÁFICOS Y APÉNDICES

Tabla 1.- Contribución de *Utensilios* correspondiente a A Coruña y provincia.

Año	Reales	Mrs.
1745	12.108	27
1750	29.511	---
1755	50.653	---

Fuente: Granados Loureda, Juan A., *Ferrol na Idade Moderna*, en Historia de Ferrol, A Coruña, Vía Láctea, 1998.

Tablas 2 y 3.-

Población de las principales ciudades gallegas en la segunda mitad del siglo XVIII

Ciudad/ Villa	Vecinos en 1760	Habitantes en 1787
Betanzos	908	3508
A Coruña	2.054	13.575
Mondoñedo	626	4.640
Lugo	709	4.019
Ourense	773	2.961
Santiago de C.	4.504	15584
Tuy	903	3.987
Ferrol	327	24.993
A Graña	386	1.956
Vivero	699	2.746
Allariz	507	2.000

Muros	536	2.456
Padrón	938	3.043
Pontevedra	1.315	4.014
La Guardia	658	2.198
Vigo	697	3.434
Población Urbana	16.540	95.114
Población Gallega	336.057	1.340.192
P. Urbana en %	4,92	7,10

Fuente: Eiras Roel: *Una primera aproximación a la estructura demográfica urbana de Galicia en el censo de 1787*. 1988.

la población de la villa de Ferrol en el siglo XVIII

Años	Vecinos	Habitantes*
1721	247	1235
1736	222	1110
1737	252	1260
1741	289	1445
1743	300	1500
1746	455	2275
1752**	1208	6040
1773	1700	8500
1778	3000	8890
1784	3229	16145
1787***	-----	24.993
1797****	4392	21.960

* En los casos en que esto es necesario, se aplica el factor de conversión nº Vecinos x 5 = nº de habitantes.

** A pesar de que en 1752 el Catastro de Ensenada, vecindario de 1760, cifra en tan sólo 327 el nº de vecinos censados en Ferrol, es obvio que no se tienen en cuenta, por ejemplo, los 6.000 trabajadores empleados en las obras reales a los que hace mención Jorge Juan en diciembre de 1751 (vid. Vigo Trasancos, op. Cit, 1984). Por eso preferimos conservar la cifra de Montero Aróstegui (op. Cit. ed. 1972) que parece reflejar la realidad de una lógica tendencia.

***Censo de Floridablanca, Eiras Roel, Antonio: *“Una primera aproximación a la estructura demográfica urbana de Galicia en el censo de 1787”* en La ciudad y el mundo urbano en la historia de Galicia, Santiago de C., 1988.

**** Datos de Lucas Labrada en su *Descripción económica del Reino de Galicia* (1804), en la que el autor incluye la villa de A Graña.

4.-

EMBED MSGraph

Fuente: Granados Loureda, Juan A., *Ferrol na Idade Moderna*, en Historia de Ferrol, A Coruña, Via Láctea, 1998.

5.-

Informe sobre el estado de la marina española, su comparación con la inglesa y política de construcción naval recomendada por el marqués de la Ensenada a Fernando VI en su Representación de 1751.

(RELACIÓN N°6)

*“NOTICIA DE LOS NAVIOS, FRAGATAS Y DEMAS EMBARCACIONES QUE TIENE EL REY PRESENTEMENTE, CON EXPRESIÓN DE SU ESTADO Y CAÑONES QUE MONTAN”
(1751)*

NAVIO	Su estado	Cañones que montan	Otros	Su estado	Cañones que montan	El Real
El Phenix						
El Rayo						
El Reyna						
El Phelipe						
El Tigre						
El Princessa						
El Ynfante						
El Galicia						
El Africa						
El Septentrion						
El Fernando						
El Asia						
El Castilla						
El Europa						
El America						
El Dragón						
El Fuertemediano						
	bueno					
	bueno					
	bueno					
	mediano					
	bueno					
	bueno					
	bueno					
	en astillero					
	en astillero					

bueno
en astillero
mediano
mediano
mediano
mediano
mediano114

80
80
70
70
70
70
70
70
70
70
66
66
66
60
60
60
60

60FRAGATAS

La Bizarra
La Esperanza
La Flora
La Aurora
La Galga

PAQUEBOTES

El Diligente
El Marte

BOMBARDAS

Quatro

JAVEQUES

Quatro

inútil
inútil
mediana
inútil
en astillero

mediano
bueno

medianas

buenos

50
50
24
20
20

8
8

TOTAL

GENERAL	
	De 114...1
	De 80...2
	De 70...7
	De 66...3
	De 60...5
	De 50...2
	De 24...2
	De 20...1
Paquebotes, Bombardas y Javeques.....	10
	Total.....33

Fuente: Didier Ozanam, *Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)*, Cuadernos de investigación histórica, nº4, 1980.

(RELACIÓN Nº 7)
"NOTICIA DE LOS NAVIOS, FRAGATAS, PAQUEBOTES, BOMBARDAS, BRULOTES Y OTRAS
EMBARCACIONES QUE CONSTA LA ARMADA YNGLESA"
(1751)
(Fragmento)

RESUMEN GENERAL	
Porte	Nº de Vageles

De 100	6
De 90	11
De 80	15
De 74	3
De 70	16
De 66	2
De 64	10
De 62	1
De 60	27
De 58	5
De 50	35
De 46	1
De 44	36
De 36	1
De 24	39
De 20	9
Fragatillas y paquebotes	41
Bombardas	11
Brulotes	7
Vivanderos	5
Hospitales	7
TOTAL	288

Fuente: Didier Ozanam, *Representación...*, op. cit, Cuadernos de investigación histórica, 1980

(RELACIÓN N° 8)

“NOTICIA DE LA ARMADA QUE SE PROPONE, CON EXPRESION DEL NUMERO DE VAGELES DE QUE HA DE CONSTAR CADA CLASSE Y CAÑONES QUE DEBERAN MONTAR”
(1751)

NAVIOS	FRAGATAS	PEQUEÑAS EMBARCACIONES
De 90 a 100 Cañones.....6	De 50 para arriba.....15	Paquebotes.....6
De 70 a 80 Cañones.....8	De 40 para arriba.....6	Bombardas.....8
De 60 a 70 Cañones.....46	De 20 a 24.....22	Brulotes.....4
		Navíos de Hospital...2
		Navíos de provisión..2
TOTAL GENERAL.....		125

Fuente: Didier Ozanam, *Representación...*, op. cit, Cuadernos de investigación histórica, 1980.

6.-

EMBED MSGraph.Chart.8 \s

Fuente: Didier Ozanam, *Los instrumentos de la política exterior...op cit, pág. 467.*

7.-

EMBED MSGraph.Chart.8 \s Fuente: Manuela Santalla, op. cit, págs. 117 y ss.

8.-

Número de buques botados en A Graña-Esteiro 1731-1799 (Por décadas)																													
	Graña	Traslado	Esteiro	Totales																									
1730-40	1740-50	1750-60	1760-70	1770-80	1780-90	1790-00	Navíos	219	269	745	Fragatas	11	14	33															
Corbetas	41	5	Goletas	31	48	Bergantines	14	8	13	Urcas	8	3	11	Paquebotes	24	2	10	Otros	26	2	10	Totales	32	22	4	23	5	1	35

Fuente: Manuela Santalla, op. cit, págs. 117 y ss.

9.-

Maestranza ocupada en la construcción del navío <i>San Pedro</i> 1770				
Maestranza	Capataces	Operarios	Aprendices	Total
Carpinteros de Ribera	2	183	39	224
Aserradores		4		4
Calafates	1	4		5
Recorrida de aparejos		3		3
Patrones de Lanchas	1	19		20
Peones y manejo de ganado	2	57		59

Fuente: Manuela Santalla, op. Cit, pág.34.

10.- Una estimación sobre la producción de la marina española en la segunda mitad del siglo XVIII.

Dockyard	Number of ships	%
Ferrol	73	34
La Habana	44	20,5
Cartagena	38	17,7
Guranizo	19	8,8
La Carraca	16	7,4
Another countries	16	7,4
Others	9	4,2
Σ	215	100

Martín García, Alfredo: *“La política de reconstrucción naval borbónica y el Reino de Galicia”*. Op. cit. page 754.

11.-

Lugar de construcción y características de los navíos españoles en Trafalgar			
Guarnizo	La Habana	Cartagena	Ferrol
<p>Nombre y sistemaVida útilNº Cañones en origenNº Cañones en TrafalgarNombre y sistemaVida útilNº Cañones en origenNº Cañones en TrafalgarNombre y sistemaVida útilNº Cañones en origenNº Cañones en TrafalgarNombre y sistemaVida útilNº Cañones en origenNº Cañones en Trafalgar</p> <p>S. Juan Nepomuceno (Fco. Gautier)1766-18057086Rayo ("A la española")1749-180580100San Justo (Fco. Gautier)1779-18287082San Leandro (Romero Landa)1787-18136470S. Fco. De Asís (Fco. Gautier)1767-18057082Santísima Trinidad "A la inglesa" (Matthew Mullan)1769-1805140116San Ildefonso (Romero Landa)1785-18057480Santa Ana (Romero Landa)1784-1816112126S. Agustín (Fco. Gautier)1769-18057480Bahama (Fco. Gautier)1784-18057478Monarca (Romero Landa)1794-18057486Príncipe de Asturias (Romero Landa)1794-1814112118Montañés (Retamosa)1794-18107476Neptuno (Retamosa)1795-180580100Argonauta (Retamosa)1798-18058094</p>			
<p>Fuente: Mejías Taverro, Juan C: <u>Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar</u> y González-Aller, Jose Ignacio: <u>La campaña de Trafalgar (1804-1805) Corpus Documental</u>.</p>			

B. S. de Molina: Descripción del Reino de Galicia. 1550, ed. facsímil, Santiago, 1949.
 Vid: Granados Loureda, Juan A: Historia de Ferrol, *Idade Moderna*, A Coruña, Vía Láctea, 1999. Págs. 128 y SS.
 Líneas generales de una teoría bien conocida. Al respecto Cf. Saavedra Vázquez M. C.: A Coruña durante el reinado de Felipe II, A Coruña, Diputación Provincial, 1989, especialmente el capítulo: "El favor monárquico", págs. 101-119. Y de la misma autora, con un desarrollo más amplio: Galicia en el camino de Flandes, Edicions do Castro, 1996. Vid. asimismo la tesis doctoral de Laura Fernández Vega: La Real Audiencia de Galicia, órgano de gobierno en el Antiguo Régimen, A Coruña, Diputación, 1982, passim.
 Cf.. Montero Aróstegui: Historia y descripción de El Ferrol, 1858, Reed. Puente deume, 1972 pág. 40 y SS. y Vigo Trasancos, Alfredo: Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del S. XVIII, Santiago, COAG, 1984, Págs. 9 y SS.
 Al respecto, vid. *Testamento de Carlos II*, Edición Facsímil, Editorial Nacional, 1982, Págs. 77 y SS.
 Una síntesis actualizada sobre las primeras medidas borbónicas y su intencionalidad se puede consultar en: Pablo Fernández Albadalejo: "Cambio dinástico, Monarquía y crisis de la constitución tradicional", apartado del volumen recopilatorio Fragmentos de Monarquía, Madrid, Alianza, 1992, Págs. 353 y SS.
 Uno de los autores que más ha estudiado el papel inspirador de los usos gubernativos franceses en las primeras reformas del s. XVIII es Jesús Pérez Martín, al respecto vid. su memoria de licenciatura: *La institución de los intendentes en el siglo XVIII*, Madrid, Univ. Autónoma, 1980, (inérita), especialmente en las pp. 36 y SS. y su posterior tesis doctoral: *Reformismo y administración provincial. La intendencia de Burgos en el siglo XVIII*, Universidad Autónoma, 1987. Págs. 57-77.
 Éste es, a nuestro modo de ver, uno de los grandes problemas de la historia de la administración en lo que se refiere a la realidad de nuestro Antiguo Régimen. De entre los autores que se han ocupado de uno u otro modo del problema, destaca el espléndido trabajo del Prof. Gallego Anabitarte: Administración y Jueces: Gubernativo y Contencioso, reflexiones sobre el Antiguo Régimen y el Estado constitucional, y los fundamentos del Derecho Administrativo Español,

Madrid, I.E.A., 1971. Gallego pasa revista a la concepción tradicional española del derecho sobre el rey, con los grandes teóricos de la limitación de poderes a la monarquía: Suárez, Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca. Para todos ellos y en palabras de Menchaca: "*Las leyes no están sometidas a la voluntad del Príncipe y, por tanto, no tendrá poder para cambiarlas sin el consentimiento del pueblo, porque no es el Príncipe señor absoluto, sino guardián, servidor y ejecutor de ellas*" (Gallego, op. cit., Pág. 53). Con estos fundamentos la jurisprudencia constituyó un fuerte mecanismo de defensa contra las disposiciones reales. Así, es bien sabido que en el Antiguo Régimen español la mejor forma de frenar o atenuar las disposiciones del ejecutivo fue siempre la vía contenciosa, francamente dominada por los tribunales y con el habitual apoyo de un órgano con un peso específico gigantesco: el Consejo de Castilla que al fin y al cabo era el tribunal supremo, celoso como nadie de sus derechos y privilegios.

Para el análisis pormenorizado de esta cuestión, por veces ardua, resulta muy ilustrativa la obra de Ch. Howard Mc. Ilwain: Constitutionalism: Ancient and Modern, New York, Cornell Univ. press, ed. 1966. Especialmente págs. 93 y SS. Mc. Ilwain nos descubre que las categorías medievales de Bracton "Gubernaculum y Jurisdictio" son plenamente aplicables al Antiguo Régimen. Gubernaculum es el gobierno del rey en sentido estricto, de claro carácter ejecutivo, mientras que Jurisdictio son "esos derechos vinculantes de los súbditos que están totalmente fuera y más allá de los límites legítimos de la autoridad real" (Gallego, Pág. 20). Este dualismo lo podemos apreciar en el caso hispano con la existencia dentro del estado de órganos de corte gubernativo: secretarías, intendentes, corregidores.. y órganos donde lo contencioso es lo esencial: consejos, chancillerías, audiencias...

Inciden sobre el mismo tema, pero desde otras ópticas: Eduardo García de Enterría: Revolución Francesa y administración contemporánea, Madrid, Taurus, 1981, Pág. 14 y García Gallo: "*la división de las competencias administrativas en España en la Edad Moderna*" en Actas del II Simposium de historia de la administración, Madrid, 1971, Pág. 296. Fernández Albadalejo, op. cit., Pág. 387.

Granados Loureda, Un ejemplo de comisariado en el Antiguo Régimen español: la Intendencia de Galicia 1712-1775, Santiago de C., 1986 (memoria de licenciatura inédita). Para el tema que nos ocupa vid. págs. 17-30. De la misma, se han publicado dos extractos: "*La Intendencia de Galicia: Un ejemplo de comisariado en el Antiguo Régimen (1712-1775)*" en el libro colectivo: A Coruña y su entorno: seis ensayos históricos Editado por el Colectivo de Investigación Histórica Vedía y Goossens, A Coruña, 1998 y "*Apuntes para la historia del comisariado borbónico; la Intendencia y su aplicación en Galicia. 1718-1775*". en Historia da Administración volumen de comunicaciones presentadas en el I Simposio de Historia de la Administración Pública, Santiago de C., Escola Galega de Administración Pública, Xunta de Galicia, 1993

Entre éstas últimas destaca por su importancia la administración directa de las rentas reales por Real Decreto de 11 de Octubre de 1749, que supuso un importante progreso en la búsqueda de la utópica justicia contributiva. Cf.. Miguel Artola La Hacienda del Antiguo Régimen, Madrid, Alianza, 1982, pág. 260. Archivo Histórico Municipal de A Coruña (en adelante AMC), acuerdos, 1750, f.360 y Pegerto Saavedra: A Facenda real na Galicia do Antigo Réxime, Santiago, Xunta de Galicia, 1993, Pág. 80.

Fernández Albadalejo: "*Monarquía ilustrada y haciendas locales en la segunda mitad del s. XVIII*" en Fragmentos... op. Cit, pág. 461.

Cf.. García Oro: Galicia en los SS. XIV y XV, II Vols., Pontevedra, Fundación Barrié, 1987, págs. 258 y SS.

Datos que aporta el principal historiador local: Montero Aróstegui: Historia y descripción de El Ferrol, 1858, Reed. Puente deume, 1972. Págs. 326 y SS. Pese a que el coeficiente más utilizado para convertir las cifras de los censos en vecinos es el 4 o 4,5 (vid. v. gr. los trabajos de B. Benassar para Valladolid o de Fortea para Córdoba), nosotros nos inclinamos por aplicar para Galicia al menos el factor 5 dada la demografía comparativamente más poderosa del Reino, como han demostrado cumplidamente los profesores Eiras Roel : Test de concordancia aplicado a crítica de los vecindarios fiscales de la época pre-estadística IJMACH, Santiago, 1975. y Pejerto Saavedra, op. cit. págs. 19 y SS: "Así que, si podemos sospechar que en el centro de la Corona de Castilla con el coeficiente 5, se obtiene en numerosos casos, una población superior a la real, no ocurre lo mismo en Galicia, donde este multiplicador parece, sobre todo en las provincias litorales, insuficiente para compensar las ocultaciones. (pág. 19) De este modo obtendríamos que, en su mejor época, la villa tendría un máximo de 2000 habitantes.

Cfr. Modesto Lafuente: Historia general de España, Vol. IV, Barcelona, Montaner, 1879. Pág. 58. A la vez que Cádiz y Cartagena son nombradas capitales de los departamentos de Mediodía y Levante respectivamente, medida tras la que se aprecia sin dificultad la mano de Patiño. Al respecto vid: Vigo Trasancos, Alfredo. op. cit: "En 1726 Patiño decidió, ..., convertir a Ferrol en capital de uno de los tres departamentos en que había dividido el control costero peninsular", pág. 9. También Montero Aróstegui, op. cit. Pág. 45 y SS. y Clemente Cubillas, E.: Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol, COAG, Salamanca, 1984, pág. 27.

Archivo General de Simancas, en adelante AGS, Guerra Moderna, Leg. 2357.

Vid. Gonzalo Anes: El Antiguo Régimen: Los Borbones, Madrid, Alianza, ed. 1983, pág. 339. AGS. Guerra Moderna, l. 2.360. 14 de Junio de 1719.

Real Orden de 6 de Agosto de 1721 en AA. VV. *Anuario Ferrolano para 1905*, Ferrol, Nicolás Font y Roldán, 1904, pág. 29, Archivo del Departamento, en adelante AD.

Estado de la vecindad de la villa de Ferrol, remitida por D. Rodrigo Caballero el 31 de Agosto de 1721, AD, *ibidem*. En la villa existían por entonces un total de 247 vecinos, es decir, poco más de 1000 habitantes, de los cuales la mayoría eran pescadores (125 vecinos) y labradores (44 vecinos). Existe un informe paralelo al del Intendente elaborado por el Alcalde y Justicia ordinario de la villa de Ferrol, D. Juan de Rivera y Andrade, fechado el 27 de Agosto de 1721, AD, *ib.* Quien entre otras noticias, describe la composición del, como veremos, inoperante concejo ferrolano: "Un juez ordinario, cuatro regidores, un procurador general, dos de causas, dos escribanos de número, uno real y de las cosas de la guerra..."

Creados por las Ordenanzas de 4 de Julio de 1718 con probable inspiración de Bergeyk y Patiño y suprimidos los de provincia por R. C. de 1 de Marzo de 1721, los intendentes de ejército, de categoría superior como el de Galicia, sufrieron una vida azarosa sometidos a constantes embates por parte de los togados y especialmente el Consejo de Castilla que veía excesivas y peligrosas sus atribuciones. A partir de la instrucción de intendentes de 13 de octubre de 1749, obra de Ensenada, éstos vivieron su mejor momento dado el apoyo institucional del que gozaron. Para el Marqués, la concurrencia de los intendentes en sus proyectos fiscales y militares de índole marcadamente gubernativa, era vital. La caída del Ministro supuso, en nuestra opinión, el fracaso del proyecto gubernativo en España, y con él el de los intendentes, en 1766 aparece ya la primera legislación limitativa de sus funciones (Real cédula de 13 de Nov. de 1766 de separación de corregimientos e intendencias). Esta es, someramente, la tesis que defendemos en nuestra línea de investigación. Vid. Granados, *Un ejemplo...* op. Cit.

En este año, Bernardino Freire, contador principal de la intendencia hasta 1727, accede a la primera Intendencia de Marina de Ferrol. Cf. AMC, acuerdos: 1727/f.181, 1740/f.90. 1740 es además el año en que comienzan las obras del definitivo astillero en Esteiro. Freire era un hombre eficaz, acostumbrado a organizar el trabajo compulsivo, la recluta forzosa de soldados y las exacciones fiscales desde su antiguo cargo de contador a las órdenes de Rodrigo Caballero. También Caballero era un gestor resolutivo, desde la Intendencia, entre 1720 y 1727, no sólo atendió a las necesidades del astillero, también realizó infinidad de proyectos para su sede en A Coruña como la mejora de los caminos o las obras del acueducto y del puerto, e incluso la formación de una compañía de comercio. vid. Granados op. cit. pp. 192-199 y algunos sustanciosos informes p. 338-340. Sin embargo, para alguien tan poco sospechoso como Melchor de Macanaz, Caballero era "Un tipo enredador, intrigante y nada limpio, (aunque), de una eficiencia indiscutible" citado por Joan Mercader Riba: *"Un organismo piloto en la monarquía de Felipe V: la Superintendencia de Cataluña"*, Hispania, XXVI, págs. 382 y SS. vid. p. 387. AMC, Acuerdos, 1727/f,181

AMC, 1727 *ibid.* Que, por cierto, debían ser muchos dada la dureza de los trabajos y lo exiguo de la paga, como veremos. Siguiendo su línea de actuación habitual, Freire aplicó su cometido a rajatabla, ya en 1728 ofrece en bando diez pesos de recompensa por cada marinero desertor que se le entregase : AMC, Acuerdos, 1728/f. 237. Al respecto, vid: L. de Salaregui y Medina, *Efemérides Ferrolanas*, Madrid, 1904, pág. 24. Freire cursaba habitualmente exhaustivos y sustanciosos informes a la Secretaría de Marina, v. gr. vid: AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 375.

AMC, Acuerdos, 1723/f. 26. vid. González-Cebrián, J.: La Ciudad a través de su plano, A Coruña, Ayuntamiento de A Coruña, 1984.

AMC, 1727 *ibid.* Vid. Rodríguez Villasante: "Os arsenais da Habana y Ferrol, dous exemplos de tecnoloxía durante a ilustración", Revista da comisión galega do V Centenario, Santiago, 1989. Y del mismo autor: Tecnología y arte de la ilustración. Pontedeume, 1988.

N. Fort y Roldán: El Arsenal de A Graña, BRAG, A Coruña, 1908. p. 146.

Fort y Roldán, op. cit., pág. 25.

AMC, Acuerdos, 1726.

AMC, Acuerdos, 1731/fóls. 61-62.

Veremos más adelante cómo con las obras del definitivo astillero desde 1740, esta presión sobre el Reino se acentuará de forma notable. Se construyeron navíos en A Graña durante el breve período comprendido entre 1730 y 1735, cuando se empezó a pensar en el cambio de ubicación del Arsenal. Cf.. Montero Aróstegui, op. cit. pág. 40 y SS. También. Clemente Cubillas, op. cit. pág. 27.

Cf.. Mejías Taverro, Juan C: Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar, Madrid, Agualarga, 2004. pág. 22 y SS.

Cf. Didier Ozanam: *“La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI”* en Historia de España Menéndez Pidal, Vol. XXIX. Pág. 495.

Mejías Taverro cita como primer producto de este “espionaje industrial inglés” el caso del *Royal George* de 100 cañones, botado en 1746.

Cf.. Rodríguez Villasante, J.A: *Arte e tecnología na construción de Ferrol* en Historia de Ferrol, op. Cit. Págs. 246 y SS.

Cf.. Rodríguez Villasante, J.A. Op. Cit. Pág. 256.

Todavía en 1778 D. Vicente Diego de los Ríos, Marqués de Escalonias reclama al Consejo de Castilla la concesión de la titularidad de unas tierras en el término de la villa del mismo nombre en *“recompensa de las que se le invirtieron en las nuevas poblaciones de Sierra Morena”*. AHN, Consejos suprimidos, Consejo de Castilla, vol. III, 872.

Real Decreto de 21 de Septiembre de 1733.

Los constantes conflictos de competencias entre los mismos oficiales reales que compartían funciones, como la Intendencia y la Real Audiencia con su Capitán General al frente y de éstos con las oligarquías locales como las Juntas del Reino y los regidores de los concejos, son la constante en la vida profunda de nuestro Antiguo Régimen. Es lógico que el poder central demandase la máxima independencia para su proyecto. Sobre este problema central para la historia de nuestra administración vid: Granados, op. cit pp. 122-129, Granados Loureda:

“Apuntes para la historia del comisariado borbónico...” Historia da administración pública, op. Cit, pp.391-403, Laura Fdez. Vega, op. cit. passim y Artaza Montero: A Xunta do Reino de Galicia no final do Antigo Réxime, A Coruña, Fund. Barrié, 1993. pp 65-69 y también Granados Loureda:

“Reflexiones en torno a las reformas del régimen municipal de A Coruña a mediados del siglo XVIII” en Obradoiro de Historia Moderna, nº 5, Universidad de Santiago de Compostela, 1996.

Para afirmar este punto no hay más que consultar la documentación municipal de principios de siglo, el absentismo de los regidores es todavía más alto que lo que estamos acostumbrados a ver en otros municipios. Cf.. Archivo Histórico Municipal de Ferrol, (en adelante AMF), Acuerdos 1708, 1720. Haremos constar de paso que, lamentablemente, la documentación se encuentra dispersa y con muchas lagunas.

En 1735 toma posesión como alcalde mayor: *“D. José Benito Figueroa y Prado, abogado de la Real Audiencia, auditor de guerra de marina en él y corregidor de las villas del Ferrol y A Graña por S. M.”* AMF, Actas, l. 379, f. 31. Substituye al antiguo alcalde mayor y regidor D. Fco. López Ferreiro, de designación señorial, íbidem.

Granados: *Un ejemplo...* op. cit. pág. 174.

Artola, op. cit., pág. 252.

Los pormenores del contrato se pueden confrontar en AMC, acuerdos, 1724, ff. 26 y SS.

AMC, acuerdos, 1728, ff. 94 y 95.

Cf.. Granados: *Un ejemplo...* pp. 181 y SS.

Cf.. AMF, acuerdos, 1735, fol. 36 y SS.

Ibidem.

AMF, 1736, acuerdos, fol. 39.

Fort y Roldán, op. cit. pág. 49, Vigo Trasancos, op. cit. pág. 10. Ensenada siguió una carrera siempre relacionada con los proyectos comisariales de la Monarquía, ya desde su juventud cuando fue comisario de marina en los departamentos de Cádiz, Cartagena y Ferrol, y más adelante, comisario de las tropas del conde de Montemar en la guerra de Italia, donde adquiere gracias a sus servicios el título napolitano de Marqués de la Ensenada. Cfr. Antonio Rodríguez Villa: D. Cenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada, Madrid, 1878, pp. 113-142.

Las primeras preocupaciones de Ensenada sobre la restauración de la Marina aparecen en sus

representaciones de 18 de Junio de 1747 y 28 de Mayo de 1748 (vid. Rodríguez Villa, op. cit. págs. 62-64 y 109-111): *"No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península, y tiene que guardar los vastísimos dominios de América que le pertenecen; y mientras la España no tiene una marina competente, no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulas más inmediatas"* (1747). En 1751, el Marqués expone de forma pormenorizada al Rey sus planteamientos, sobre el ejército y la marina, en su conocida "Representación del Marqués de la Ensenada a Fernando VI: *"es menester confesar que la marina que ha habido hasta aquí, ha sido de apariencia, pues no ha tenido arsenales, que es el fundamento"* vid un extracto en nuestro apéndice y la edición del texto completo en Didier Ozanam, *Cuadernos de investigación Histórica*, nº IV, 1980, pp. 63-124., pág. 88. Clemente Cubillas, op. cit., pág. 27.

En 1743, tras la repentina muerte de Campillo el 11 de Abril, Ensenada es nombrado Secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias: Granados, *Un ejemplo...*p.220. Fort y Roldán, op. cit. pág. 73.

Por entonces, sólo contaba la marina española con 18 navíos de línea y 15 menores, frente a los 100 y 188, respectivamente, de Inglaterra. El propósito de Ensenada era aumentar la armada a 60 navíos y 65 fragatas. Cf.. *Representación del Marqués de la Ensenada...* op. cit., págs. 72 y 88. y sobre este particular: Vigo Trasancos, op. cit. pág. 49.

Vid. Meijide Pardo, Antonio: *"Contribución a la historia de la industria naval de Galicia: los arsenales de Ferrol en el s. XVIII"* en *Actas del Congreso Internacional de Hª de los descubrimientos*, Lisboa, 1991, pág. 10. Y Rodríguez Villasante, "Os Arsenais...", op. cit., pág. 112. Ensenada estaba muy seguro de la bondad del proyecto: *"En la marina se ha adelantado tanto como V. M. desea, pero no obstante se ha continuado el arsenal de la Carraca y se está trabajando con la actividad posible en los nuevos de Ferrol y Cartaxena que V. M. ha aprobado y mandado que se construyan, no dudando los inteligentes que serán perfectos, porque se ha copiado lo mejor de los de Europa y excluido lo malo de ellos"*, *Representación*, 1751, op. cit. pág. 87 y SS. Razones que argumentan todos los autores que se han ocupado del problema. v. gr. Montero Aróstegui, op. cit. *"la naturaleza quiso ocultar, quiso resguardar el sitio donde los hombres habían de levantar un notable establecimiento naval, contribuyendo a su seguridad por medio de cerros y puntos convenientes en que pudiesen edificar fortificaciones para su mejor defensa"* pág. 11. Alonso López y Nobal: *"Consideraciones generales sobre varios puntos históricos y económicos a favor de la libertad y fomento de los pueblos y noticias particulares de esta clase relativas a el Ferrol y su comarca"*, Madrid, Imp. Repullés, 1820, incluye razones más técnicas: *"Lo abrigado de su puerto por todas partes y la calidad del buen tenedero de su fondo, lo hacen muy seguro para toda clase de buques de cualesquiera porte que sea. La naturaleza del material de su fondo y rocas, no crean el Teredo Navalis ni otra carcoma que tanto acelera en otras partes la destrucción de los fondos sumergidos de los buques"* Vol. 1º, Tomo I, pp. 195 y SS. Se puede consultar una opinión concordante y reciente en: Martín García, Alfredo: *"La política de reconstrucción naval borbónica y el Reino de Galicia"*, en: *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2005.

Cfr. Merino Navarro, J. P: *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981.

Cf.. Soler Pascual, Emilio: *Viajes de Jorge Juan y Santacília. Ciencia y política en la España del siglo XVIII*, Barcelona, BSA, 2002. pág. 257. Una obra excelente desde cualquier punto de vista, donde se proporciona amplia noticia de la peripecia londinense de Jorge Juan. Págs. 250-286. Al respecto, vid también el sugerente relato que ofrece el profesor Jose Luís Gómez de Urdáñez: *Fernando VI*, Madrid, Arlanza, 2001, págs. 245-254 y el buen número de artículos que el mismo autor ha dedicado al período de Ensenada, v. gr. *"Antes de los Delhuyar, la promoción política de la ciencia en España"*. tampoco deben dejar de consultarse los clásicos sobre este asunto de la misión de Jorge Juan: J Guillén: *Los tenientes de navío Jorge Juan y Santacília y Antonio de Ulloa*, Madrid, 1936 y también J. P. Merino, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Págs. 49-55, 69-71 y 100-103; y *"Les techniciens de haut niveau dans les arsenaux espagnols (1730-1830)"*, en *Le Genti del mare Mediterraneo*, Nápoles, 1981. El autor de esta comunicación ofrece una versión novelada de estos hechos en su novela histórica: *Sartine y el caballero del punto fijo*, Barcelona, Edhasa, 2003.

Soler Pascual, op. Cit, pág. 275.

Cf.. Didier Ozanam: *"La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI"* en *Historia de España Menéndez Pidal*, Vol. XXIX. Pág. 497.

Soler Pascual, op. cit. Pág 270.

Ozanam, íbidem. En 1769, Mathew Mullan se desplaza a la Habana, junto con su cuadrilla de confianza, para afrontar la construcción del poderoso *Santísima Trinidad*, según el sistema inglés implantado por Jorge Juan. Cfr. Mejías Taveró, Juan C: Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar, op. cit.. pág. 46.

Cf.. Rodríguez Villasante "*Arte e Tecnoloxía...*", op. cit. Pág. 263.

Vid. Granados, "*Ferrol na idade moderna...*" op. Cit, pág. 221.

Cf.. Vigo Trasancos, op. Cit, pág. 50.

Rodríguez Villasante: *Tecnología y arte de la ilustración*, op. cit. pág. 13. y Montero Aróstegui, op. cit.

Cf.. Vigo Trasancos, op. Cit, pág.60.

Cf.. Vigo Trasancos, op. Cit, pág.66.

Montero Aróstegui y Fort y Roldán, aventuran incluso una fecha más temprana, pero, a la luz de las investigaciones de Vigo Trasancos, esto no parece plausible. Cf.. Vigo Trasancos, op. Cit, pág. 117.

Vid. Rodríguez Villasante, J.A: *Arte e tecnología na construción de Ferrol* op. Cit. Págs. 267 y SS.

Cf.. AMC, acuerdos, 1746, fol. 218 bis. En 1757, el intendente fija el precio del alquiler de carros, pagando cuatro reales por "cada legua de ida y vuelta" AMC, 1757, acuerdos, fol 42. Debemos hacer constar, que este tipo de providencias caían expresamente dentro de las tareas de la Intendencia. Cf.. Portugués, J. A. : *Colección general de las ordenanzas militares, sus innovaciones y aditamentos*, Madrid, imprenta de Antonio Martín, 1765. ,Ordenanzas de Intendentes de ejército y provincia de 4 de Julio de 1718, T X, pp. 3 y SS. En especial arts. 69, 84 y 90.

AMC, 1757, fol. 101 bis.

Cf.. AMC 1745, fol. 109. El intendente informa que el Reino ha de contribuir ese año con 193.737 Reales, de los cuales 9000 están destinados al pago de alquileres de dependencias militares. La misma cantidad se exige en 1746 por este concepto: AMC, acuerdos, 1746, fol. 90 bis.

AMC, acuerdos. (vid. Tabla 1 en apéndice documental)

Cf.. AMC, Acuerdos, 1754, fol 32 y SS.

Ib. El Marqués era muy consciente de que buena parte de la culpa de que la Marina española contase con muy poco personal verdaderamente profesionalizado y competente, debía achacarse al mal trato que se le daba: "*Estas providencias, con las de pagar puntualmente, socorrer las familias de los que se embarcan y tratar bien a los extranjeros que acuden, producen ya sus efectos, pues antes no avía marinero en los navíos que no fuesse por fuerza y ay muchos voluntarios*" (Didier Ozanam, *Representación...*,op. cit.)

Cf.. Meijide Pardo, op. Cit, 1991.

Cf.. Santalla López, Manuela: "*Aproximación a la villa de Ferrol y la provincia de Betanzos en el siglo XVIII*", Anuario Brigantino, 1991.

AMF, acuerdos, 1743, fol. 149 y SS.

Ibidem. Como ejemplo del volumen de ocupación que causaba la construcción de un navío de línea, vid. Tabla 9.

Un argumento en contra del establecimiento, que por otra parte no debía alejarse mucho de la realidad, es el mostrado por el padre Sarmiento quien en 1760 se quejaba de los arsenales "*por no ocasionar sino a Galicia cubrirla de canalla, de ladrones, de vicios, de extorsiones, de subir los precios, de apurar los géneros, de ociosos y malvados a la vuelta de tales pasos*", cit. de Carré Aldao, E. en Geografía general del Reino de Galicia, pág. 305. Palabras que viniendo de un ilustrado de su talla, merecen ser tenidas en consideración.

Op. Cit. pp. 207-208.

Cf.. Lucas Labrada: Descripción económica del Reino de Galicia, Ferrol, 1804. Para las últimas revisiones sobre el tema vid. Eiras Roel: "*Test de concordancia...*", op. cit. y del mismo autor: "*Un vecindario de población y estadística de la riqueza de Galicia en el siglo XVIII. Modelo metodológico para su estudio.*", Cuadernos de Estudios Gallegos, t. XXIV, 1969. Es interesante cotejar los datos de Aróstegui con los vecindarios generales estudiados por García Lombardero en su estudio ya clásico: La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen. Madrid, Siglo XXI, 1973. En especial pp. 8-37.

Vid. Tablas 2 y 3 y gráfico 4.

Eiras Roel, Antonio: *"Una primera aproximación a la estructura demográfica urbana de Galicia en el censo de 1787"* en La ciudad y el mundo urbano en la historia de Galicia, Santiago de C., 1988.

Cf.. Saavedra Fernández, Pegerto: A Facenda Real na Galicia do Antigo Réxime, Santiago, EGAP, 1993.

Lucas Labrada, José: Descripción económica del Reino de Galicia, Ferrol. 1804.

Existe una numerosa cartografía militar sobre el Ferrol del siglo XVIII, donde se puede analizar paso a paso su crecimiento planificado a semejanza de otras nuevas poblaciones. Cf.. Índice de atlas universales y mapas y planos históricos de España, Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, pp. 32-35.

Clemente Cubillas, op. cit., pág. 41.

Cf.. Clemente Cubillas, op. cit. pág. 42.

Íbidem.

Antes existieron varios estudios y borradores preeliminares, obra de José de la Croix (1751), Miguel Marín (1755), Francisco Llovet (1761), el propio Jorge Juan (1762), hasta las modificaciones finales obra de Julián Sánchez Bort (1765). Cf.. Vigo Trasancos: El barrio de la Magdalena del Ferrol, Santiago de Compostela, COAG, 1980, pp. 33-43.

Clemente Cubillas, op. cit. pág. 45.

Clemente Cubillas, íbidem.

Cf.. v. gr.: Avilés Fernández, M: *Las Nuevas Poblaciones en la España Moderna*, UNED, Córdoba, 1990. Quirós Linares, F. *"Notas sobre los núcleos de poblamiento españoles de planta regular"* REG, 29, Madrid, 1969, pp. 293-323. Rodríguez Villasante, J. *"Génesis de las tipologías arquitectónicas"*, COAG, 1980.

Todas de 744 mts. para conformar un conjunto rigurosamente programado y simetría perfecta, típico de las ciudades barrocas.

Montero Aróstegui, op. cit. pp. 225-226 afirma con su habitual elocuencia: *"Mandó su Majestad que los edificios se construyesen en línea conforme a dicho plano, pero sin sujetarlos a la vista exterior a los diseños dirigidos por el Gobierno. Esta última parte ha privado que la nueva población fuese una de las más bellas de cuantas se conocen, si a la perfecta y hermosa vista que presentan sus rectas y espaciosas calles reuniesen también los edificios la uniformidad y buen gusto que para sus frentes se habían diseñado...Pero la necesidad era grande, urgentísima, y sin duda se ha creído que la edificación podría retraerse si a los propietarios se les sujetaba e reglas fijas en el frente y decoración de las casas"*.

Clemente Cubillas, op. cit. pág. 45.

Cf.. Martín, J.J.: *"Una obra ferrolana de Julián Sánchez Bort"*, Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología de la Universidad de Valladolid, 1948.

Montero Aróstegui. págs. 279-280.

AA. VV. Almanaque ferrolano para 1901, pp. 39 y 60.

Montero Aróstegui, págs. 392-394.

Clemente Cubillas, op. cit., pág. 51.

Cf.. Rodríguez Villasante: *"Os Arsenais..."* op. cit. pág. 139. El máximo se alcanzó en 1755 con la producción de 14.000 Toneladas. Vid. Tabla 8 en apéndice.

Didier Ozanam, op. cit., Págs. 75-77. Vid. del mismo autor: *"Notas para el estudio de los presupuestos de la monarquía española a mediados del siglo XVIII"*, *Dinero y Crédito*, SS. XVI al XIX, Madrid, ed. Moneda y Crédito, 1978, pp. 49-62. Sobre la voluntad de Ensenada, es muy conocido el elocuente comentario de Mr. Keene tras la caída del ministro en 1754: *"Su penetración, sus vastos conocimientos, su exactitud y actividad en la dirección de los negocios no tiene límites, y rara vez habrán sido excedidos por nadie. El mismo Fernando VI, hablando de él, se burlaba de algunos de sus sucesores, a quienes causaba indisposiciones el trabajo, diciéndoles que había despedido a un ministro que había cumplido con todos sus deberes sin haberse quejado jamás de un dolor de cabeza."* (Despacho de sir Benjamin Keene a sir Thomas Robinson, a propósito del Marqués de la Ensenada tras la caída en desgracia de éste la noche del 20 de julio de 1754.) Cfr. Modesto Lafuente: Historia general de España, op. Cit. Pág. 90.

Así, Domínguez Ortiz pudo decir: *"El ejemplo nos revela el verdadero carácter del reformismo borbónico, lleno de buenas intenciones, pero carente de un programa definido y de unos propósitos concretos. Las medidas parciales, las transacciones y los retrocesos, caracterizaron los rumbos de nuestra ilustración."* Cf.. en Sociedad y Estado en el siglo XVIII español, Ariel,

Madrid, 1976, pág. 453.

Es sabido que tanto el secretario de Estado Carvajal, como sus amigos Ricardo Wall, su sucesor y el poderoso duque de Huéscar, embajador en París y aposentador real, detestaban la actitud política de Ensenada que consideraban marcadamente filofrancesa. No se les puede tachar de anglófilos estrictamente, aunque muchas de sus decisiones lo parecían, por ejemplo, el no realizar un énfasis excesivo en la construcción naval, a fin de no incomodar en exceso a la poderosa Inglaterra. Confiaban así en no despertar su ira, de bien poco les sirvió... Al respecto, las opiniones de Carvajal son bien conocidas: *“Reniego de marina que tan malamente nos ha servido en una guerra de mar, aviendo consumido millones sin término y perdido vasos por insensible transpiración.”* (Carta de Carvajal a Huéscar. Madrid, 25 de diciembre de 1748). *“La marina nuestra debe augmentarse, pero con proporción y sin ruido, que aora estamos alborotando el mundo con esso”* (Carvajal a Huéscar. Madrid, 29 de enero de 1749)...no se puede ser más claro. Cfr. En Didier Ozanam: La diplomacia de Fernando VI, correspondencia reservada entre Carvajal y Huéscar, 1746-1749, Madrid, CSIC, 1975.

Una cita muy conocida, Cf., v. gr.: Gómez de Urdáñez: *Fernando VI...*, op. Cit, pág. 112

Vid. Gráfico nº 6 y tabla nº 8.

Vid. Gráfico nº 7 y tabla nº 8.

Vid. Rodríguez Villasante, J.A: *Arte e tecnología na construcción de Ferrol*, op. Cit. Págs. 263 y SS.

Carta de Jorge Juan a Ensenada, Londres 22 de enero de 1750, incluida en su *Resumen histórico de lo más esencial que produjo la comisión dada al Capitán de Navío Don Jorge Juan*, Archivo Naval de Madrid, ms. 812.

Cf. Santalla López, Manuela: Las Reales Fábricas de Ferrol, gremios y barcos en el siglo XVIII, Ferrol, Embora, 2003. pág 39. Es sabido que Gautier detestaba el sistema Jorge Juan, tanto como éste el suyo.

Vid. Mejías Taveró, op cit, pág. 159.

“Papel sobre construcción hecho por el oficial de la Secretaría de Marina Don Julián de Retamosa y presentado a S. M. en 16 de noviembre de 1782” Cfr: González-Aller, Jose Ignacio: La campaña de Trafalgar (1804-1805) Corpus Documental, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004. Vol II, págs. 1363-1364

Cf.. Rodríguez Maneiro, Manuel: Manufacturas Reales en el Reino de Galicia durante el siglo XVIII, A Coruña, Diputación, 2003. Pág. 30.

Cuando el que sería futuro presidente de los Estados Unidos John Adams visita la ciudad en 1779 obligado por un temporal, elogia las excelentes condiciones estratégicas de la base naval, sus fortificaciones, arsenales y cuarteles que: *“exceden en interés a cuanto había visto hasta ahora”*. Pero también aporta una visión nada cosmopolita y más bien gris de la villa ferrolana: *“No hay nada notable aquí salvo las defensas naturales y las fortificaciones hechas por el hombre. Esta ciudad es pequeña, no está bien edificada y distribuida. Posee poco comercio e industria, fábricas o diversiones. Hay dos o tres iglesias de buena estampa y una ópera italiana. Hay una cierta apariencia de devoción y muchos eclesiásticos”* (Emilio González López, 1977)

Clasificación de los buques en razón a su número de cañones.

