

Nuevas poblaciones y control monárquico, comisarios e intendentes en el Ferrol borbónico (1721-1775)

Juan Antonio Granados Loureda

IES David Buján (A Coruña)

Con 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. 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 una 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 aspiraban obtener un mayor recorrido, introduciendo reformas político-administrativas de alcance extraordinario y clara inspiración francesa¹. 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 parcial². En nuestra investigación a propósito de los intendentes

¹ Una síntesis muy solvente en torno a las primeras medidas borbónicas y su intencionalidad se puede consultar en: FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P., «Cambio dinástico, Monarquía y crisis de la constitución tradicional», apartado del volumen recopilatorio *Fragments de Monarquía*, Alianza, Madrid, 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 PÉREZ MARTÍN, J. Al respecto vid. su memoria de licenciatura: *La institución de los intendentes en el siglo XVIII*, Univ. Autónoma, Madrid, 1980, (inédita), 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.

² FERNÁNDEZ ALBADALEJO, op. cit., pág. 387.

españoles³ pudimos comprobar como la institución aparece como un calco de su homónima francesa, que tan buenos resultados había ofrecido al poder en el país vecino, destinada en principio a tratar de racionalizar en lo posible el aparentemente caótico sistema administrativo y fiscal hispano. Para ello se les llenó de atribuciones, asignándoles amplias competencias en los conocidos cuatro «ramos» de Hacienda, Policía, Justicia y Ejército. Con este utillaje es fácil comprender que se convirtieran teóricamente en la punta de lanza del reformismo que hombres como Bergeyck, Orry o Patiño trataron de imponer bajo los auspicios, conscientes o no, de Felipe V. Ninguna institución en ninguna parte gozó de un acta de nacimiento más prometedora, sin embargo, la trayectoria de la Intendencia no se correspondió en absoluto con su triunfal salida a la luz, más bien al contrario. Su historia está plagada de avatares y contradicciones y concluye con una opinión generalizada de fracaso que hemos podido corroborar siquiera en una mínima parte a la luz de la documentación. Al poco de su nacimiento resultó fuertemente cuestionada por los poderes tradicionales del Reino liderados por el Consejo de Castilla. No podría ser de otra manera, las facultades ejecutivas de la nueva institución chocaban de plano con toda la tradición de gobierno en Castilla, donde los togados de consejos y audiencias junto con los poderes locales formaban la verdadera columna vertebral de la administración pese a la existencia de otras figuras de índole diferente como los corregidores. El poder que se presentaba ahora era de naturaleza bien distinta, más moderno y resbaladizo, porque emanaba directamente del rey y sus ministros, es decir, del ámbito gubernativo y sólo a ellos estaba ligado mediante la secreta vía reservada. Esto no quiere decir que los mecanismos de actuación más ejecutivistas y secretariales no tuviesen verdadero éxito en algunos de sus muchos proyectos. Tal vez, el establecimiento de arsenales que mereciesen ese nombre y la reactivación de la política naval de la monarquía sea uno de sus más visibles logros. En este sentido, el caso de Ferrol resulta paradigmático, en tanto asistimos a la transformación en tan sólo una década de una pequeña villa de pescadores sujeta a la administración señorial en la principal base naval de la monarquía, obediente en todo a los designios procedentes de la corte y bajo la directa administración de los «hombres del rey»⁴. Al fin, la dependencia estructural de instituciones, antes que de la propia manufactura, concedía a las villas que las acogían mayores posibilidades de desarrollo y pervivencia en el tiempo, al verse en general más liberadas de las vicisitudes de la coyuntura económica⁵.

³ GRANADOS LOUREDA, J. A., *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 asunto 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 Vedia 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, Escola Galega de Administración Pública, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1993.

⁴ Una síntesis reciente y documentada en torno al desarrollo de la Armada borbónica a lo largo del S. XVIII en GUIMERÁ RABINA, A., *Paisajes de Trafalgar: La Armada española durante el S. XVIII*. CSIC, Madrid, 2005.

⁵ Al respecto, vid: GELABERT, J. E.: «El impacto de la guerra y el fiscalismo en Castilla», *La España del Conde Duque de Olivares*, Valladolid, 1990, pp. 555-574. Y FORTEA PÉREZ, J. I.: «Reino y Cortes: el Servicio de Millones y la reestructuración del espacio fiscal en Castilla (1601-1621)», *Política y Hacienda en el Antiguo Régimen*, Murcia, 1993, págs. 53-82.

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

«Si Inglaterra tuviese en sus costas un puerto como el de Ferrol, su gobierno lo cubriría con una robusta muralla de plata» (W. Pitt)⁶

La inmensa potencialidad estratégica del puerto ferrolano era bien conocida desde siempre; una ría profunda y abrigada con una entrada angosta de fácil defensa, situada además en el extremo septentrional peninsular, cerca de las rutas atlánticas, no podía pasar desapercibida a los ojos de la monarquía. Ya en 1550 el Licenciado Molina lo describe como «Uno de los más excelentes y seguros puertos del mundo» gracias a sus «grandes aferraderos y muy seguras entradas»⁷. Y, ciertamente, en esta época aparece el puerto ferrolano ya incardinado en los proyectos estratégicos de la corona, a Felipe II debía parecerle fundamental poseer un puerto de esta naturaleza cerca del área de influencia inglesa. Prueba de ello es que ordenó la construcción de dos castillos defensivos que flanqueasen la entrada a la ría⁸. Así, hacia 1590 estaban rematadas las obras de los castillos de S. Martín y S. Felipe que ya en 1596 se mostraron eficaces rechazando el ataque de una escuadra inglesa al mando del Conde de Essex⁹. Pese a que todos estos acontecimientos apuntaban hacia una clara potenciación de la importancia de Ferrol y su ría por parte de los esfuerzos militares de la monarquía, 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 crisis fiscal endémica de la corona. Por si esto fuera poco, la vecina ciudad de A Coruña, también con puerto natural aunque de inferior calidad y más dificultosa defensa, acaparaba cada vez más los privilegios e intereses del rey, era sede de la Audiencia y la Capitanía General y su condición realenga la hacía más interesante a la hora de centrar el esfuerzo militar del noroeste en su entorno¹⁰. Por lo tanto, podemos asegurar sin ambages que el definitivo impulso al desarrollo estratégico de Ferrol es obra borbónica y se inscribe en el contexto reformista al que hemos hecho mención al inicio de este trabajo.

Aunque todas las referencias bibliográficas citan el año 1724 como el definitivo espaldarazo de la monarquía a la preeminencia naval de Ferrol, con la división del litoral peninsular en

⁶ Citado por MADOZ en su *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, 1847, t. VIII, pág. 64.

⁷ DE MOLINA, B. S. *Descripción del Reino de Galicia 1550*, ed. facsímil, Santiago, 1949.

⁸ Cfr. MONTERO ARÓSTEGUI: *Historia y descripción de El Ferrol*, 1858, Reed. Pontedeume, 1972, pág. 40 y ss., pág. 40 y ss. y VIGO TRASANCOS, A., *Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del S. XVIII*, COAG, Santiago, 1984, págs. 9 y ss.

⁹ Nos ocupamos largamente del Ferrol Filipino en: GRANADOS LOUREDA, J. A., *Historia de Ferrol*, «Idade Moderna», Vía Láctea, A Coruña, 1998, págs. 128 y ss.

¹⁰ Líneas generales de una teoría bien conocida. Al respecto Cfr. SAAVEDRA VÁZQUEZ M. C., *A Coruña durante el reinado de Felipe II*, Diputación Provincial, A Coruña, 1989, especialmente el capítulo: «El favor monárquico», págs. 101-119. También, de la misma autora *Galicia en el camino de Flandes*, Edición do Castro, A Coruña, 1996.

tres departamentos marítimos y la concesión a la villa de la cabecera del departamento del Noroeste dos años más tarde¹¹, el análisis y estudio de las posibilidades de la ría por parte de la administración son bastante más tempranos. Así, en julio de 1718 Patiño es nombrado Intendente de Andalucía e Intendente General de Marina¹², 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*¹³. 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 real¹⁴. Caballero, con la habitual meticulosidad de estos comisarios, pasa revista a la población, su número y extracción social y añade multitud de datos económicos y geográficos sobre la zona¹⁵.

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, como ya hemos apuntado, 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 1740¹⁶.

¹¹ 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, A, op. cit., «En 1726 Patiño decidí, ..., 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.

¹² Archivo General de Simancas, en adelante AGS, Guerra Moderna, Leg. 2357.

¹³ AGS. Guerra Moderna, l. 2.360. 14 de Junio de 1719.

¹⁴ Real Orden de 6 de Agosto de 1721 en FONT Y ROLDÁN N., *Anuario Ferrolano para 1905*, Ferrol, 1904, pág. 29.

¹⁵ Estado de la vecindad de la villa de Ferrol, remitida por D. Rodrigo Caballero el 31 de Agosto de 1721. 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) y labradores (44). 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. Quien entre otras noticias, describe la composición del 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*...».

¹⁶ En este año, Bernardino Freire, contador principal de la intendencia hasta 1727, año en que es nombrado dependiente de marina, accede a la primera Intendencia de Marina. Cfr. Archivo Municipal de A Coruña, (en adelante 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 comisario 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 de

En 1727, Un año después del nombramiento de Ferrol como capital del Departamento Naval la actividad es frenética. La corona dispuso la creación de un astillero en A Graña, población situada en la orilla opuesta a la villa, para la «fábrica de bajeles del Reino»¹⁷. Pone al mando de las obras al hasta entonces contador de la intendencia de Galicia 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 desertores¹⁸. Estos 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 ordena «sacar cuarenta peones de La 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 forzosos¹⁹. 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 astillero²⁰. Mandatos de este tipo fueron habituales durante el primer tercio de siglo, con la construcción primero del astillero y desde 1730 de dos navíos de línea²¹.

Parece cuando menos pintoresco que entre tanta actividad de unos y de otros, los poderes locales mostrasen un protagonismo nulo ante lo que se avecinaba, justo lo contrario de lo que ocurrió mas tarde en otras nuevas poblaciones²². 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

Galicia, 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, incluso trató de propiciar la formación de una compañía de comercio. Sin embargo, para alguien tan poco sospechoso como Macanaz, Caballero era «Un tipo enredador, intrigante y nada limpio, (aunque), de una eficiencia indiscutible» citado por MERCADER RIBA, J., «Un organismo piloto en la monarquía de Felipe V: la Superintendencia de Cataluña», *Hispania*, XXVI, págs. 382 y ss. vid. p. 387.

¹⁷ AMC, Acuerdos, 1727/f,181

¹⁸ AMC, 1727 Ibíd. Que, por cierto, debían ser muchos dada la dureza de los trabajos y lo exiguo de la paga. 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: SALAREGUI Y MEDINA L. de., *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.

¹⁹ AMC, Acuerdos, 1726.

²⁰ AMC, Acuerdos, 1731/fóls. 61-62.

²¹ 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. Cfr. MONTERO ARÓSTEGUI, op. cit. pág. 40 y ss. Los buques de línea fueron el *Galicia* y el *León*, ambos de 70 cañones, además se construyeron otros menores de entre los que sobresale la fragata segunda *Ermiona*. CLEMENTE CUBILLAS, op. cit. pág. 27.

²² 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.

oposiciones y resistencias sólidas por parte de las instancias locales. Recordemos que Ferrol y su tierra estaban en este momento histórico sometidos a la jurisdicción del Conde de Lemos desde la unión de esta casa con la de los Andrade, que la ostentaba por donación real desde la primera mitad del siglo XIV, con la excepción de algunos cotos pertenecientes al señorío eclesiástico²³. Una vez que la comarca cayó dentro de la óptica estratégica de la corona, se hizo imprescindible el paso del territorio a jurisdicción real a fin de administrar la nueva ordenación del espacio sin la presencia incómoda de terceros. Así, en 1733 por imposición real y en razón a la conveniencia al «real servicio», se incorpora a la Corona la jurisdicción, vasallaje, oficios y demás derechos de las villas de Ferrol y A Graña²⁴. La intencionalidad política de la imposición resulta transparente, un proyecto de tales características exigía manos libres de actuación y gestores fieles como los intendentes, no las habitualmente escurridizas autoridades locales y señoriales²⁵. Desde este momento, el concejo de Ferrol que hasta entonces había subsistido lánguidamente en un cierto *dolce far niente*, se ve directamente intervenido por la corona, su presidente y corregidor será un letrado de confianza de la secretaría de marina²⁶. De esta manera queda confirmada la anuencia de todas las instancias administrativas en un proyecto común. De todos modos, veremos más adelante cómo el papel desempeñado 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 inconvenientes y luego, simplemente, se le ignoró²⁷.

²³ PÉREZ RODRÍGUEZ, F., op. cit y GARCÍA ORO, J., *Galicia en los ss. XIV y XV*, Fund. Barrié, Pontevedra, 1987.

²⁴ Real Decreto de 21 de septiembre de 1733. A través del expediente del proceso de incorporación de las villas de A Graña y Ferrol a la corona (AGS, Secretaría de Marina, leg. 173), sabemos que el conde de Lemos solicitó 33.410 reales de vellón en concepto de indemnización. Reclamando nuevamente en 1744 al no ser atendido a plena satisfacción.

²⁵ Los frecuentes 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 una constante en la vida profunda de nuestro Antiguo Régimen. Resulta lógico pensar que el poder central demandase la máxima independencia para su proyecto. Sobre este problema central para la historia de nuestra administración vid: GRANADOS, «Apuntes para la historia del comisariado borbónico...», op. cit, 1993, pp. 391-403, FERNÁNDEZ VEGA, L., *La Real Audiencia de Galicia, órgano de gobierno en el Antiguo Régimen*, Diputación, A Coruña, 1982, passim y ARTAZA MONTERO, M. M., *A Xunta do Reino de Galicia no final do Antigo Réxime*, Fund. Barrié, A Coruña, 1993, pp. 65-69. Y, del mismo autor, *Rey, Reino y representación. La Junta General del Reino de Galicia*. CSIC, Madrid, 1998.26 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 la Graña por S. M.» AMF, Actas, l. 379, f. 31. Substituye al antiguo alcalde mayor y regidor D. Fco. López Ferreiro, de designación señorial.

²⁷ Vid: BARREIRO MALLÓN, B., «Organización administrativa de Ferrol y su comarca a fines del Antiguo Régimen», en *Obradoiro de Historia Moderna*, n° 5, 1996, pág. 83. Bien es verdad que en el último tramo de siglo, Juan José Burgoa ha encontrado indicios de una mayor actividad e iniciativa pública en el seno del concejo ferrolano. Vid. BURGOA, J. J., «Episodios de Ferrol da Ilustración. O Alcalde Mayor Álvarez Caballero». *Papeis Ártabros*, n° 3, Ferrol.

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

Sabemos que el proyecto del arsenal ferrolano era de los que D. Zenón de Somodevilla, como fiel continuador de Patiño, veía con mejores ojos. No en vano había estado destinado en A Graña como comisario de marina de 1730 a 1733²⁸, y por lo tanto, había podido apreciar en persona las magníficas potencialidades de la rada ferrolana, empeñado como estaba en revitalizar la mermada armada real²⁹. 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 Esteiro³⁰. Sin embargo, éstos no se intensificaron hasta el lustro siguiente, cuando Ensenada se afianzó en las altas instancias fiscales y de guerra borbónicas³¹. 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 cañones³². 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 necesitaba la corona para la defensa de sus estados y la carrera de indias, principal preocupación de Ensenada³³. La obra de Cosme Álvarez al frente de los trabajos fue supervisada en todo momento por el genial marino e ingeniero Jorge Juan Santacilia, quien apoyaba

²⁸ 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. RODRIGUEZ VILLA, A., *D. Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada*, Madrid, 1878, pp. 113-142. Vid. También: GÓMEZ DE URDÁÑEZ J. L., *Fernando VI*, Arlanza, Madrid, 2001.

²⁹ Las primeras preocupaciones de Ensenada en torno a 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... 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*». En 1751, el Marqués expone de forma pormenorizada sus planteamientos, sobre el ejército y la marina, al rey 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. la edición del texto completo en OZANAM D., *Cuadernos de investigación Histórica*, nº IV, 1980, pp. 63-124, pág. 88.

³⁰ CLEMENTE CUBILLAS, op. cit., pág. 27.

³¹ En 1743, tras la repentina muerte de Campillo el 11 de Abril, Ensenada es nombrado Secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias.

³² FORT Y ROLDÁN, op. cit. pág. 73.

³³ 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. Cfr. *Representación del Marqués de la Ensenada...* op. cit., págs. 72 y 88.

sin ambages el pensamiento geopolítico de Ensenada y mostró siempre sus preferencias por el cambio de situación del astillero³⁴.

La oposición más grave al proyecto vino de manos del Marqués de la Victoria, nada partidario de la ubicación en Ferrol de un gran arsenal de la marina, debido, entre otras muchas consideraciones, a la cortedad de medios de la comarca, su naturaleza lluviosa y la necesidad que tenían las escuadras de disfrutar de vientos del NE para poder abandonar la rada³⁵. Por ello sostuvo una larga y cruda disputa con Ensenada y Jorge Juan,. Pese a todo, y por el momento, la influencia de Ensenada sobre Fernando VI era absoluta y los arsenales siguieron construyéndose a buena marcha³⁶. Tanto es así que en 1750 se inaugura la fase de producción naval, iniciándose en 1752 la construcción de los doce navíos de línea previstos por Ensenada, llamados «el Apostolado» precisamente por su número³⁷.

De esta manera se inicia definitivamente el desarrollo imparable de la villa de Ferrol frente a otras de la ría como Mugardos o A Graña. El nacimiento de las nuevas poblaciones de Esteiro y la Magdalena obedece pues a una clara intencionalidad política del gobierno central. Las razones aducidas para el establecimiento aquí del arsenal apuntan todas hacia puntos de vista estratégicos: fácil defensa, más calado de la ría en esta zona, cercanía de bosques para proveer de madera a los astilleros y la existencia de terrenos amplios en torno a la villa que permitirían la previsible expansión urbana³⁸.

³⁴ Cfr. MEIJIDE PARDO, A., «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*, op. cit. pág. 87 y ss.

³⁵ Vid. MARTÍN GARCÍA, A., «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.

³⁶ Cfr. RODRÍGUEZ VILLASANTE «Os Arsenais...», op. cit. ibidem.

³⁷ RODRÍGUEZ VILLASANTE: *Tecnología y arte de la ilustración*, op. cit. pág. 13; y MONTERO ARÓSTEGUI, op. cit. Analizamos por extenso el apasionante episodio de la construcción de navíos en Ferrol en: GRANADOS LOUREDA, J. A., «The Dockyard of ferrol in the 18th century: from A Graña to Trafalgar» en *Actas del: International Congress: Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors*, pp. 6.1-6.40. Madrid-Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005. Madrid, 2006.

³⁸ Razones que argumentan todos los autores que se han ocupado del problema. v. gr. MONTERO ARÓSTEGUI: «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. LÓPEZ Y NOBAL, A., *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*, imp. Repullés, Madrid, 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.

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 desde A Coruña y de Marina, en el mismo Ferrol, 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»³⁹. 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 Ferrol⁴⁰. Noticias como estas son habituales durante los años centrales del siglo XVIII y nos hablan de la intensa actividad desarrollada en el ría, que afectaba, como vemos, directa o indirectamente a toda la población del Reino.

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 que 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»⁴¹. 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 había sido Ferrol, pese a seguir estando presidido por un empleado de marina. Este mismo informe resulta esclarecedor sobre la ocupación de los naturales en este momento: éstos no podían atender 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 la Graña aumenta cada día la continua tropa que está en la custodia de los almacenes y Real Arsenal de Marina*»⁴². Una muestra más del impacto de las obras sobre esta pequeña población, certificando el modo en que una decisión administrativa modificó de raíz la realidad de una comarca

³⁹ Cfr. 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. Cfr. PORTUGUÉS, J. A., *Colección general de las ordenanzas militares, sus innovaciones y aditamentos*, imprenta de Antonio Martín, Madrid, 1765, *Ordenanzas de ejércitos y provincia de 4 de Julio de 1718*, T. X, pp. 3 y ss. En especial arts. 69, 84 y 90.

⁴⁰ AMC, 1757, fol. 101 bis.

⁴¹ AMF, acuerdos, 1743, fol. 149 y ss.

⁴² Íbidem.

tradicional⁴³. La mejor muestra de todo esto la podemos comprobar analizando el espectacular crecimiento demográfico que experimentó la zona en el transcurso del siglo XVIII. A partir de los datos que obtiene Montero Aróstegui a mediados del siglo XIX de los censos municipales, cotejándolos con la obra monumental de Lucas Labrada para Galicia y con datos de la actual demografía histórica⁴⁴, podemos analizar el crecimiento demográfico de Ferrol con cierta verosimilitud, siempre dentro de los conocidos márgenes de error por ocultación del Antiguo Régimen:

CUADRO 1. LA POBLACIÓN DE LA VILLA DE FERROL EN EL SIGLO XVIII⁴⁵

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

⁴³ Un argumento en contra del establecimiento, que por otra parte no debía alejarse mucho de la realidad, es el señalado por el padre Sarmiento quien en 1760 se quejaba de la fundación 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., *Geografía general del Reino de Galicia*, pág. 305. Palabras que viniendo de un ilustrado de su talla, merecen ser tenidas en consideración. Sobre jugosos testimonios de éste y otros contemporáneos en torno a la construcción del monumental arsenal ferrolano, vid: BURGOA, J. J., «Un episodio del Ferrol de la Ilustración: las visitas del Padre Sarmiento, del Padre Isla y del Cura de Fruime», «Anuario Brigantino», Betanzos, 2006.

⁴⁴ Cfr. LABRADA, L., *Descripción económica del Reino de Galicia*, Ferrol, 1804. Vid. También EIRAS ROEL, A., «Test de concordancia aplicado a la crítica de los vecindarios fiscales de la época preestadística», *Las fuentes y los métodos*, Santiago, 1979; 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. Las últimas revisiones sobre el fenómeno demográfico ferrolano a finales del Antiguo Régimen son de la autoría de MARTÍN GARCÍA, A. En especial: *Una sociedad en cambio. Ferrol a finales del Antiguo Régimen*. Embora, Ferrol, 2003. También: *Guerra e mar no Ferrol da Ilustración*. Embora, Ferrol, 2006. Es interesante cotejar los datos de Aróstegui con los vecindarios generales estudiados por GARCÍA LOMBARDEO en su estudio ya clásico: *La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen*. Siglo XXI, Madrid, 1973. En especial, pp. 8-37.

⁴⁵ * En los casos en que esto es necesario, se aplica el factor de conversión $n^{\circ} \text{ Vecinos} \times 5 = n^{\circ} \text{ de habitantes}$.
 ** A pesar de que en 1752 el Catastro de Ensenada, vecindario de 1760, cifra en tan sólo 327 el n° de vecinos censados en Ferrol, es obvio que no se tienen en cuenta, por ejemplo, los 6.000 trabajadores

Cualquiera que sea el crédito por lo menudo que se pueda otorgar a estos datos, resulta 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 del gobierno por medio de su secretaría de marina. 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 provoca la reflexión en torno a la decisiva influencia del poder 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 Roel⁴⁶ 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». En efecto, la población pasó de tener 24.993 habitantes en 1787, siendo, sorpresivamente, la más populosa de Galicia por encima de la capital, Santiago de Compostela, a tan sólo 18.669 h. en 1857. Recientemente, el profesor Alfredo Martín García ha establecido el cambio de tendencia en torno a 1794, cuando comienza a descender el número de niños bautizados en Ferrol⁴⁷.

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 como se sabe 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, por eso, aún en la actualidad, Ferrol delata claramente su origen de ciudad planificada.

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.

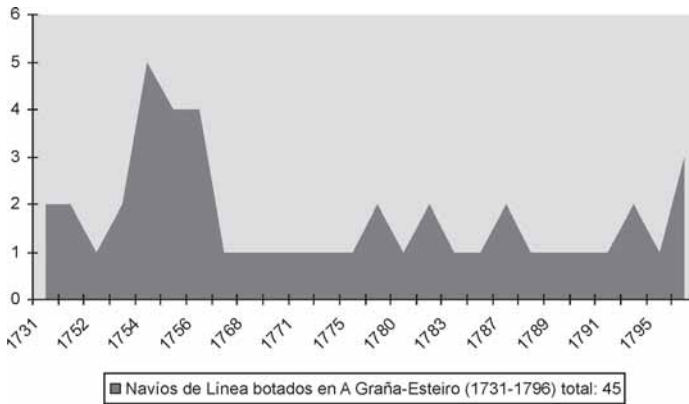
**** Datos de LABRADA en su Descripción económica del Reino de Galicia (1804), en la que el autor incluye la villa de A Graña.

⁴⁶ EIRAS ROEL, A., «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.

⁴⁷ MARTÍN GARCÍA, *Una sociedad en cambio*, op. cit., pág. 16.

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 aspecto⁴⁸. Y esto es así porque resulta obvio que 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»⁴⁹. 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 su política⁵⁰. Así, desde 1760 la construcción naval fue mucho menor, sólo recuperándose en los prolegómenos de Trafalgar:

CUADRO 2



Fuente: Granados Loureda, *The Dockyard...*, op. cit.

De este modo, la ciudad languideció un tanto hasta su episódica revitalización gracias a los astilleros civiles a mediados del pasado siglo. Hoy en día, como es sabido, la reconversión industrial ha revivido antiguos y no deseados fantasmas.

⁴⁸ CLEMENTE CUBILLAS: *Desarrollo Urbano y crisis social en Ferrol*, COAG, Salamanca, 1984. pág. 51.

⁴⁹ Cfr. RODRIGUEZ VILLASANTE: «*Os Arsenalis...*», op. cit. pág. 139. El máximo se alcanzó en 1755 con la producción de 14.000 Toneladas. Vid. también: SANTALLA LÓPEZ, M., *Las Reales Fábricas de Ferrol, gremios y barcos en el siglo XVIII*, Embora, Ferrol, 2003. SÁNCHEZ-CARRIÓN, J. M.: «François Gautier in Spain 1765-1782» en *Actas del: International Congress: Technology of the ships of Trafalgar; an homage to their designers and constructors*. Madrid-Cádiz, ETSIN, Madrid 2006. JUAN GARCÍA-AGUADO, J. M. de: «El Apostolado». *FerrolAnálisis*, n° 16. Ferrol. 2001. Y, del mismo autor: «Romero Landa's Warships» en *Actas del: International Congress: Technology of the ships of Trafalgar; an homage to their designers and constructors*. Madrid-Cádiz, ETSIN, Madrid 2006.

⁵⁰ OZANAM, op. cit., págs. 75-77. Tengamos en cuenta que Ensenada destinó en 1751 a la Armada 5.000.000 de escudos, nada menos que el 18,51 % del total previsto para ese año. 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, ed. Moneda y Crédito, Madrid, 1978, pp. 49-62.