

ESTRUCTURAS DE LA ORGANIZACIÓN NAVAL: DEPARTAMENTOS Y ARSENALES PENINSULARES

Emilio DE DIEGO GARCÍA
Doctor en Historia Contemporánea

INTRODUCCIÓN

Las pautas a las que se ajustó la profunda reconversión naval española del siglo XVIII, traducidas en unas estructuras organizativas más sólidas, en la mejor formación del personal de la Armada y en nuevos sistemas y emplazamientos para la construcción de buques, más modernos y numerosos, deben ser entendidas, para su más correcta apreciación, desde diversos planos concurrentes en los inicios del Setecientos, no sólo en nuestro país sino también en los demás estados europeos. Aunque no con idéntico ritmo e intensidad, en las diferentes potencias occidentales del Viejo Continente, los cambios en el ámbito del pensamiento, volcados sobre la ciencia y la tecnología; la política; la economía, etc., diseñaron una nueva cosmovisión, más lógica, a la que España se incorporaría en circunstancias adversas, algo que habremos de tener en cuenta para seguir mejor la peripecia de nuestra Armada en el siglo de la Ilustración, durante el cual, a pesar de todo, el poder marítimo español, experimentaría un notable avance. Veamos pues, en primer lugar, cuáles eran esas condiciones, dentro y fuera de nuestro país, en lo que llamaríamos el punto de partida, entre 1690 y 1714.

El horizonte del Setecientos

Vaya por delante que, en España, los periodos bisagra interseculares, al menos desde los comienzos de la Edad Moderna, vienen marcados por acontecimientos de dimensiones excepcionales, positivas a veces, negativas las más, pero casi siempre con enormes consecuencias. Baste evocar el tránsito del XV al XVI, pero también los menos afortunados del XVI al XVII, con la muerte de Felipe II y los primeros síntomas serios de la quiebra de sus proyectos; el del XVII al

XVIII, aún más convulso, al cual nos referiremos a continuación, y los todavía más dramáticos del XVIII al XIX, de Carlos IV a Fernando VII pasando por la Guerra de la Independencia, aunque ya antes con el vía crucis del cabo San Vicente a Trafalgar, y no digamos del paso del XIX al XX con la sombra del “98” gravitando desastrosamente sobre buena parte de la centuria recién concluida. Caso aparte, en casi todos los aspectos, ha sido nuestro desembarco en el tercer milenio ¡Lástima! que por encima de la excepcional trayectoria, más allá de cualquier partidismo político, con la que entramos en el siglo XXI, no falten quienes busquen, desde la insolidaridad y la estulticia, cuando no algo peor, remover los viejos fantasmas del desánimo, del pesimismo y de la confrontación.

Pero volvamos a nuestro asunto. El día de Todos los Santos del año 1700 moría don Carlos II, el último rey de la Casa de Austria en España. Durante mucho tiempo la historiografía nos legó un retrato completamente sombrío de la situación en la que se encontraba el país en aquel momento. Incluso la literatura compartía la misma negativa apreciación. Cadalso, por ejemplo, en la tercera de sus Cartas Marruecas afirmaba que: «En la muerte de Carlos II no era España sino el esqueleto de un gigante». Desde otro prisma, un siglo después de estos juicios, Fernández Duro, a quien en más de una ocasión nos referiremos, repetía, en sus *Disquisiciones náuticas*, esa visión catastrofista agravándola aún más. «La nación –escribía don Cesáreo– estaba sin filósofos, sin oradores, sin poetas, pobre y sin marina –curiosa mezcla de desgracias a nuestro parecer, pero no acababan aquí los males, pues añadía–, y lo que es más, sin artes, sin industria y escasa de hombres de Estado» (1). El mismo Fernández Duro completaba de esta guisa el lamentable cuadro centrándose en la casi inexistente capacidad naval española hacia 1700 «...consumidos los barcos y desmoralizados sus hombres, formaban el conjunto más lastimoso que haya tenido el nombre de Marina».

Desde hace algunos años la labor de los historiadores ha contribuido a matizar, en diferentes sentidos, tan desolador paisaje; al menos en lo que a la situación económica en determinadas regiones se refiere. Pero, aún las visiones menos peyorativas se verían oscurecidas en los años inmediatamente posteriores ante el conflicto, interno e internacional, planteado por la sucesión a la Corona de España.

(1) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*. Madrid, 1876, vol. V, pág. 233. Nosotros utilizamos la edición del Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996.

En cualquier caso, y por encima de todo posible debate, por lo que concierne a la Marina, conviene advertir que nos encontrábamos, sin duda, en una encrucijada en la cual se mantuvo, y aún se acentuó, la atonía y la rutina en las construcciones navales españolas que venía arrastrándose de tiempo atrás. Sin duda, durante los treinta y cinco años del reinado de Carlos II la potencia naval de nuestro país decreció de manera sensible en todos los campos, precisamente, cuando, de forma simultánea, al otro lado de las fronteras hispanas, se vivía un periodo de exaltación de las doctrinas favorables al reforzamiento de la capacidad para dominar los mares. Una teoría traducida, en la práctica, en el desarrollo de las correspondientes flotas de muchos de los principales países. Esta dispar tendencia amplió la brecha que separaba a España de las grandes potencias marítimas de entonces: Inglaterra, Francia y Holanda (2).

La situación demandaba, por tanto, unas fuerzas navales cada vez más potentes, puesto que junto a la extensión creciente de los conflictos internacionales, y a la importancia en ellos de las operaciones en el mar, a uno y otro lado de la divisoria del XVII al XVIII, vino a sumarse un aumento de las actividades corsarias, con especial auge –aunque no en exclusiva ni muchísimo menos– de la piratería francesa (los Trouin, Jean Bart, Jacques Cassard, Claude de Forbin, etc.); al tiempo que los británicos afianzaban sus posiciones en Jamaica y en la América portuguesa. Cada día resultaba más evidente que, de cara al futuro inmediato, el poder verdaderamente hegemónico iba a corresponder a quien dominara los mares.

En consecuencia, entre el decenio último del siglo XVII y el primero que abre el XVIII tuvieron lugar una serie de modificaciones de gran calado en los diferentes órdenes que incidieron, de manera decisiva, en la marina de guerra. Los grandes estados con vocación talasocrática acometieron por aquellas fechas la fabricación de los nuevos «navíos de línea», modelo de barco hacia el que los países más avanzados en esta materia venían evolucionando ya desde 1660-1670. Por entonces empezaron a aplicarse toda una amplia serie de disposiciones en materia de construcción naval, como la ordenanza francesa, de 1689 a este respecto, o la *Théorie de la construction des vaiseaux* de 1697. A la par se plantearon importantes reformas tácticas, las que Torrington publicaba, en 1691, en su texto de instrucciones para el combate y, en 1697, las que Paúl Hoste dio a la imprenta en su obra sobre *L'Art des armes navales*.

(2) A este respecto puede verse PÉREZ MALLAINA, P. E.: «La marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII», en *Revista General de Marina*, Madrid, n.º 8 (1980).

La tendencia a la uniformidad, a la especialización, (los navíos de guerra pasaron a ser cada vez más diferentes del resto de las naves), a incrementar la robustez y estabilidad de los barcos, a reducir la cantidad de madera empleada y a mejorar su capacidad artillera fueron algunas de las características buscadas, con más o menos éxito, durante aquellos años.

Mientras, a las variaciones cualitativas se acompañó en muchos países un esfuerzo cuantitativo extraordinario. En Inglaterra, por ejemplo, se botaron cuarenta y cuatro barcos de guerra entre 1695 y 1698 y, superada la crisis financiera europea de 1704 a 1709, trabajaban en Francia a buen ritmo los astilleros de Brest, Rochefort y Toulón. Sólo Holanda, en los compases iniciales del Setecientos, perdía comba entre los grandes del mar, a partir de 1710-1714, a la par que se reforzaban notablemente otras marinas, como la rusa o la turca.

Esta creciente actividad demandaba no sólo recursos financieros y técnicos, sino también el desarrollo y mejora de las estructuras organizativas. El *Navy board* inglés, por ejemplo, había recibido un gran impulso (Goldelphin) pero igualmente Francia disponía en este dominio de una excelente organización burocrática, ágil y eficaz, que alcanzaba notable éxito al comienzo de la década de 1720, fruto en buena medida de la obra de Colbert.

En España, entretanto, a la inversa de lo que sucedía en la mayor parte de Europa, la construcción de barcos se redujo al mínimo, como decíamos, en las postrimerías del siglo XVII, y técnicamente se mantuvieron los viejos esquemas. Todavía en 1697 se construyó uno de los últimos galeones, *Nuestra Señora de Tezanos y las Ánimas*. Como balance suficientemente expresivo de nuestras penurias, en 1700, la marina española contaba únicamente con cuatro navíos, veintiuna fragatas y otros barcos menores, es decir, apenas con una treintena de naves en total.

Finalmente, y para agravar la cuestión, aquellos pocos, heterogéneos y anticuados buques de la Marina de guerra española se hallaban asignados a diversas escuadras, mínimamente operativas. (Las cuatro de galeras en el Mediterráneo –España, Nápoles, Génova y Sicilia– y las del Atlántico y América, es decir, la de la Mar Océana, la de Avería, la de la Mar del Sur y la de Barlovento). Con estos magros recursos se abordaría la Guerra de Sucesión. No hace falta gran perspicacia para comprender el desastroso balance naval de aquellos años para España.

De 1702 a 1712 se repitieron los episodios demostrativos de nuestra debilidad en el mar. El intento inglés sobre Cádiz, el desastre de Vigo, la batalla de Málaga, la ocupación de Gibraltar y Menorca, etc., serían algunos

de los múltiples ejemplos que podríamos traer a colación. Pero no era sólo aquí en las aguas más próximas donde menudearon las catástrofes, puesto que, entre tanto, del otro lado del Atlántico, durante esa década, sólo salieron cinco flotas de Veracruz para la metrópoli; y la Armada de Barlovento, a duras penas, consiguió burlar en tres ocasiones el bloqueo británico. En aquellos momentos las comunicaciones con la parte americana de la monarquía hispana habían quedado prácticamente desarticuladas. El viejo sistema de flotas había dejado de funcionar de hecho.

Conocidas, aunque sea someramente las desfavorables condiciones de las que arrancaba nuestro poder naval, estaremos en posición de seguir mejor su peripecia posterior, acaecida en el marco de una estrategia política general, centralizadora y uniformizadora.

La Administración de los Borbones: la nueva política naval

Los pasos más importantes para reformar la estructura del Estado en nuestro país, y acometer una nueva gestión política, arrancan del reinado de Felipe de Anjou. El anterior multiregnum, asentado sobre marcos jurídico-políticos diferentes y unido por la Corona, caminaría hacia la unidad legal y a la centralización administrativa desde los más tempranos compases del siglo XVIII. La realidad lo exigía. Según señalaba Cos-Gayón, a comienzos del setecientos, tanto la diversidad de códigos como «... el método de los Consejos—aquella polisinerodia (sic) en la que se basó el gobierno de los Austrias— iba ya siendo insuficiente para muchos asuntos administrativos que exigían unidad de pensamiento y rapidez en la ejecución ...».

En 1705, Felipe V, a instancias de Amelot, había introducido algunos cambios, pero sería una vez finalizada la Guerra de Sucesión cuando Orry intentó adecuar, más profundamente, la administración española al modelo francés. Allí, en Francia, los asuntos de la monarquía se encontraban divididos en cuatro grandes grupos al frente de cada uno de los cuales se hallaba un secretario de Estado: Negocios Extranjeros, Marina y Colonias, Guerra y Casa Real y Asuntos Eclesiásticos, y junto a cada secretario el Contrôleur General que se ocupaba de los temas financieros.

Siguiendo este esquema, el Real Decreto de 30 de noviembre de 1714 estableció la base orgánica del gobierno de los Borbones españoles, fijando en cinco el número de las Secretarías: Estado; Asuntos Eclesiásticos y Justicia; Gue-

rra; Marina e Indias, cuyo primer Secretario de Estado y Despacho sería don Bernardo Tinajero de la Escalera; y Hacienda.

Esta vinculación de Marina e Indias resultaba perfectamente comprensible pues la viabilidad de nuestra presencia en aquellas tierras, como hemos visto, dependía de la capacidad de nuestros barcos de guerra. Por otro lado los cambios en la economía mundial, que se operarían a lo largo del siglo XVIII, encontraron uno de sus motores en el notable aumento de los intercambios marítimos. Esta circunstancia, propiciada desde el lado de la demanda por un incremento del consumo europeo tuvo grandes repercusiones en América y, en consecuencia, afectó sensiblemente, aún con cierto retraso, a España y de modo particular a sus necesidades navales (3).

Los primeros intentos para poner remedio a tales carencias se abordaron mediante una serie de proyectos emprendidos al hilo de la propia contienda sucesoria. El de Nicolás Mesnager, en 1706; el de la Junta presidida por el duque de Veragua en 1708; los de 1713 del conde Bareyck y de Orry y el de Tinajero de la Escalera, del mismo año...; pero todos fracasaron aquejados de idéntico mal, la falta de dinero.

Ténganse en cuenta algunos otros datos escuetos, pero muy significativos para acotar la cuestión y valorar mejor lo sucedido. Entre 1702 y 1714, la marina en Inglaterra recibió el 35 por 100 del elevado presupuesto de guerra británico. En el mismo período, la marina española apenas dispuso del 7 por 100 de los escasísimos recursos destinados a cubrir nuestro gasto público. Ante esta circunstancia, y como mínima solución de emergencia, el propio Felipe V hubo de acudir a la compra de unos pocos barcos italianos.

(3) Ver LAVALLE, B. y otros: *La América española (1763-1898)*. Madrid, 2002.

El modelo monopolístico de la carrera de Indias se hallaba en contradicción estructural con las nuevas condiciones que el mercado exigía. La respuesta, en clave reformista, fue una liberalización que dio paso al comercio libre desde finales de la década de 1770, con efectos polivalentes. La apertura en 1765 (16 de octubre) de nuevas puertas al comercio directo con el Caribe (Málaga, Barcelona, Alicante, Cartagena, Santander, La Coruña y Gijón) fue el primer paso en la ampliación del Reglamento de Comercio Libre que culminaría en 1778 (12 de octubre). Aunque lo que aquí nos interesa es que a partir de entonces las importaciones españolas, por ejemplo, de productos agrícolas americanos, crecieron en proporciones llamativas. Comparando el período 1717-1738 con el de 1747-1778 nos encontraríamos con que la entrada de azúcar, proveniente del otro lado del Atlántico, se multiplicó por 25; la de cacao, por 7; el tabaco, por 17; por 16, la de palo campeche; se triplicaron las de grana y añil y llegaron unos 8.000 tm de algodón, que hasta mediados de siglo no había figurado como objeto de ese comercio. En resumen, las remesas de productos americanos progresaron a un ritmo espectacular, en el quinquenio 1782-1787 se alcanzó una media de incremento de 389 por 100 anual (en 1784 y 1785 se superó el 600 por 100).

Paralelamente, el primero de los Borbones en ostentar la Corona de España atendió también a la inaplazable reorganización de las fuerzas navales disponibles. En 1708 agrupó, por primera vez, todas las armadas existentes en una sola que debería vigilar las aguas del Atlántico. Pero, por el momento, los efectos prácticos de esta medida quedaban reducidos a los estrechos límites que permitían las contadas unidades en condiciones de navegar.

Al igual que en otros ramos hubo pues que esperar a los nuevos horizontes definidos por el Tratado de Utrecht para que pudiera afrontarse, de modo eficaz, la reorganización de la Marina.

Desde entonces, se sucederían diferentes y numerosos cambios a lo largo del siglo, tanto en la Administración en general, como en la Marina en particular. Así, por ejemplo, en 1717 (R.D. de 2 de abril) las Secretarías de Despacho quedaron reducidas a tres: Estado y Negocios Extranjeros; Guerra y Marina y Justicia; Gobierno Político y Hacienda. En enero de 1721 se dividió en dos la Secretaría de Guerra, separándose la de Marina que se encargó a Andrés de Pez. En 1754, ya en tiempo de Fernando VI, siete Secretarías: Estado, Marina, Gracia y Justicia, Hacienda, Guerra y dos de Indias... etc. Pero siempre la preocupación por la Marina ocupó un lugar importante en la Administración borbónica.

Los rasgos generales de la organización naval española en el siglo XVIII

Precisamente en este ramo, en febrero del ya referido 1714, varios meses antes del decreto de organización general, Felipe V había retomado la unificación de las diferentes armadas, sólo se mantuvo al margen, durante algún tiempo, la escuadra de galeras del Mediterráneo y la de Barlovento. Con aquella disposición había nacido la Real Armada, pero el verdadero impulso a la nueva marina de guerra vendría de la mano de don José Patiño, a quien Cervera Pery, en su interesante libro sobre *La Marina de la Ilustración*, llama «el impulsor» (4).

Dos modelos se ofrecían para la renovación de nuestros medios marítimos: el inglés y el francés. En conjunto la superioridad de la flota británica se hacía patente a cada paso pero, en determinados aspectos, particularmente de tipo administrativo, la organización francesa constituía una referencia difícil de ignorar por múltiples razones. Ambas influencias se irían superponiendo, conjugando

(4) Ver CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración: resurgimiento y crisis del poder naval*. Madrid, 1986.

y enfrentando, de modo más o menos radical, a lo largo de todo el siglo XVIII, en el devenir de nuestra política naval.

En ese contexto fue nombrado Patiño Intendente General de Marina, cargo de clara ascendencia francesa, en 1717. A esas alturas resultaba fundamental recuperar las comunicaciones con Hispanoamérica y asegurarse el control de las mismas (5). Poco o nada entenderemos de la política española, especialmente en el plano internacional, y por ende de nuestra marina, si perdemos de vista la doble naturaleza, europea y americana, incluso en menor medida, africana, de la monarquía española y, por lo tanto, nuestra vinculación atlántica y mediterránea.

Desde su llegada al cargo de intendente hasta su fallecimiento en 1737, la contribución de Patiño a la modernización y fortalecimiento de la marina fue extraordinaria y sus logros brillantes en los más diversos apartados. Desde la formación del personal, con la reinstalación del colegio de San Telmo en Sevilla; el establecimiento del de Málaga, la implantación de Escuelas Náuticas en varias ciudades y la creación de la Real Compañía de Guardiamarinas en Cádiz, a la estructura administrativa y al incremento de las construcciones, no resulta exagerado afirmar que su gestión resultó decisiva para recuperar, en lo posible, el poderío marítimo español (6).

Patiño comenzó su andadura en la Intendencia, reorganizando el entramado burocrático recibido de la etapa anterior. Para ello instituyó el llamado Cuerpo del Ministerio, a partir de los anteriores veedores, tenedores y contadores de la Armada, cuyo cargo superior era el propio Intendente. Se trataba de un organismo civil llamado a desempeñar una importante función, al menos hasta 1772-1776. Su personal fue creciendo, paulatinamente, llegando a los 200 funcionarios en 1734; 253, en 1742; y 345, en 1755. Este Cuerpo del Ministerio conocería su mejor época, principalmente, desde los tiempos de Patiño hasta 1748 (7).

A la par y sobre la Real Compañía de Guardiamarinas se asentaría el otro soporte de la política marítima en gran parte del siglo XVIII: el Cuerpo General. Organismo de carácter militar permitió la profesionalización definitiva de los oficiales de la Armada, en la cual tuvieron acogida los estratos medios y bajos de la

(5) Ver FISHER, J. R.: «Los cambios estructurales en la carrera de Indias en el período borbónico» en *Revista de Historia Naval*, Madrid, n.º 47 (1994).

(6) Ver BLANCO NÚÑEZ, J. M.ª: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*. Barcelona, 2001.

(7) Entre otros trabajos sobre este período puede verse MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981.

nobleza. La notable formación académica de estos marinos aportaría un capital humano de extraordinaria valía para la mejora no sólo de la marina española, sino también de diversos campos de la ciencia. Sin embargo no resultó fácil armonizar los intereses de burócratas y marinos o lo que es lo mismo del Cuerpo del Ministerio y del Cuerpo General.

Las Ordenanzas de enero de 1725 y las Instrucciones de agosto de 1726 constituyeron, por el momento, el marco jurídico del diseño de Patiño para la Marina. En él iban a jugar papel decisivo los Departamentos, creados en ese mismo 1726, de los que nos ocuparemos más adelante.

A la muerte de Patiño, en 1737, el nuevo responsable de la política naval, el marqués de la Ensenada, al cual Cervera llama el «gran realizador» (8), introdujo un nuevo rumbo a seguir. Si hasta entonces nos habíamos mirado en el espejo de Francia pasábamos ahora a reflejarnos en el ejemplo inglés. El mismo año de 1737 se creó el Almirantazgo, al que se dotó de las Instrucciones pertinentes, a la vez que se publicaban otros dos importantes textos normativos muy interesantes: la Ordenanza de Arsenales (17 de diciembre de 1737) y el Reglamento de los Sueldos y Retribuciones de la Marina (22 de diciembre de 1737). Por último, la Real Resolución de 3 de febrero de 1738 fijaba el número de embarcaciones que debería tener la Armada y su distribución en los puertos de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

Durante los once años de existencia del Almirantazgo, convertido en el elemento clave de la nueva política, la Secretaría de Estado y Despacho de Marina se redujo a seis u ocho oficiales; un archivero y el personal auxiliar, escribientes, ordenanzas, porteros, ... en total no más de 25 empleados. Pero los resultados conseguidos con la nueva estructura organizativa no alcanzaron las expectativas previstas. Sobre todo si comparamos los logros obtenidos con las grandes aspiraciones de Ensenada, quien pretendía lograr una marina con 80.000 hombres, bien instruidos, y los barcos correspondientes. Tras Ensenada, pasó Arriaga a ocuparse de las máximas responsabilidades de la Marina y los grandes proyectos del marqués sufrieron un retroceso evidente.

Ciertamente, no era por falta de reglas para mejorar el funcionamiento de la marina española. A este respecto se publicaron unas notables Ordenanzas Generales en 1748, redactadas por Joaquín Aguirre, cuyo tomo III, referente a cuestiones económicas, sintomáticamente, no se publicó.

(8) CERVERA PERY, J.: *Ob. cit.*

El último tiempo de las grandes reformas organizativas de la marina española de aquella época tuvo lugar en el último tercio del Setecientos. En 1770, una vez más por influencia francesa, se dio un importante paso para tratar de conseguir un personal lo mejor preparado posible. A instancias de Francisco Gautier, que elaboró sus Ordenanzas, se creó el Cuerpo de Ingenieros de la Armada en 1770. El citado constructor francés llegó a ser el primer Ingeniero General. Pero la influencia francesa se prolongaría, en este ámbito, con la destacada participación de otros ingenieros franceses como Juan de Frièrre, Juan Foucoult, Pedro Daubeterre ...

Consolidados los ingenieros por las Ordenanzas de 1772 a ellos se encomendaron la mayoría de las cuestiones relacionadas con los puertos y no pocas de los navíos; lo cual no podía por menos que suscitar roces con otros cuerpos, sobre todo el del Ministerio.

A solucionar estos problemas, entre otros, se dirigieron las Ordenanzas de Arsenales de 1776, siguiendo la pauta de la ordenanza francesa de 1765.

Finalmente las Ordenanzas dictadas por Mazarredo en 1793 completadas entre otros textos por las Ordenanzas de 1797, sobre temas económicos, rematarían los sucesivos intentos por disponer de la organización más útil al servicio de la marina del XVIII (9). Veamos el funcionamiento, en la práctica, de sus unidades básicas.

Los Departamentos

La expresión fundamental para el desarrollo de nuestra marina, desde la que se abordarían los programas de construcción naval, de acuerdo a los distintos sistemas de los que hablaremos después, fueron, sin duda, los Departamentos y su núcleo, los Arsenales.

Según O' Scanlan en su *Diccionario marítimo español* el departamento es un «distrito de la costa a la que se extiende la jurisdicción o mando de cada capitán general e intendente de marina establecidos en los tres puntos: Cádiz, Ferrol y Cartagena para los negocios del ramo y formación de las matrículas de marinería». Desde este punto de vista se nos muestra como una figura jurídico administrativa, con base en la capital que le da nombre y donde residen las

(9) Ver BAAMONDE Y ORTEGA, M.: *La administración de la marina militar española durante el reinado de la Casa de Borbón y reformas que esta institución necesita*. Madrid, 1899.

principales autoridades, encargada de regir los asuntos de Marina en un ámbito más o menos externo, que se subdivide en provincias cada una de las cuales quedaba a cargo de un Comandante de Marina que actuaba, entre otras cosas, como juez de primera instancia.

Sin embargo los Departamentos, nacidos como dijimos en 1726, aunque su funcionamiento se retrasó a 1727 y en Cartagena a 1728, representarían mucho más, puesto que venían a ser la prolongación de la Administración central en búsqueda de una articulación lógica de toda la estrategia naval, de cuya aplicación se encargaban allí donde era preciso, gracias a los poderes conferidos por la Secretaría de Estado y Despacho de Marina.

La influencia francesa aparece detrás de esta imprescindible descentralización centralizada, si se me permite la expresión, uno de cuyas funciones habría de ser, como decíamos, la construcción y mantenimiento de los barcos necesarios para asegurar la defensa desde el mar, las comunicaciones y cualquier otro cometido propio de la marina. Por tanto el Departamento resultaría inconcebible sin el arsenal correspondiente. Ambos obedecían al mismo espíritu de racionalización y búsqueda de eficacia, al que nos hemos referido, como motivo de las estructuración de todo el sistema administrativo borbónico.

Las autoridades responsables de la gestión de los Departamentos dividirán su esfera de actuación en dos sectores; por un lado, el militar y, por otro, el civil. En el primer caso el máximo nivel correspondía al capitán general y, en el segundo, al intendente.

Dos etapas jalonan a este respecto la historia de los Departamentos en la España del siglo XVIII. La primera iría desde 1726 a 1772-1776 y, la segunda hasta el final del periodo al que aquí nos venimos dedicando. Durante las décadas de la singladura inicial la figura clave sería el Intendente, tanto en lo económico, como en lo político, lo gubernativo o lo jurisdiccional; mientras el capitán general, juez de 2.^a instancia, mandaba únicamente en las unidades navales y en las fuerzas militares del Departamento, o lo que es lo mismo, el Cuerpo del Ministerio ostentaba clara primacía sobre el Cuerpo General. De aquél dependían los principales empleos encargados de la dirección del Departamento; los comisarios de las diferentes clases (ordenadores, de Guerra, de Provincias); los Contadores principales y Tesoreros, los Oficiales (primeros, segundos y supernumerarios) de contaduría; los de arsenales; guardalmacenes, contadores de navío y maestros de jarcia. A través de estos subordinados y del capitán de maestranza se aseguraba el gobierno del arsenal.

Esta circunstancia comenzaría a modificarse a partir de 1772, cuando en-

traron en funcionamiento la Dirección General de la Armada; la Comandancia de Ingenieros y la Inspección General. Además se creó, en ese mismo año, la Junta de Departamento llamada a desempeñar importantes cometidos en detrimento de la Intendencia. Desde entonces mermarían de forma notable los poderes del Intendente y desaparecería la figura del capitán de maestranza, repartiéndose las principales competencias, el subinspector de pertrechos, el comandante del arsenal y los ingenieros.

Definitivamente, con la Ordenanza de 1776, el Cuerpo General obtuvo el protagonismo en la dirección departamental. Los marinos ocuparon generalmente los cargos creados en 1772 y controlaron la Junta de Departamento compuesta por el capitán general, uno o dos de los oficiales de mayor graduación, el ingeniero director, el subinspector general, el comandante de arsenales y el intendente, quien sufriría nuevos recortes a sus atribuciones en 1793 y 1799.

La Junta, hasta 1791, se ocupó de:

- a) la realización de los presupuestos;
- b) el control de mercancías;
- c) el análisis de calidades;
- d) la relación de géneros necesarios;
- e) las obras;
- f) el personal y el control y ejecución de todos los rangos anteriores (sancionando los informes).
- g) los gastos extraordinarios.

Veamos los resultados en la evolución de nuestra flota.

La construcción naval: de los astilleros a los arsenales

La producción de barcos de guerra en la España del siglo XVIII, si atendemos sobre todo a la cantidad de buques fabricados, atravesaría por dos fases bien distintas: una, que correspondería a la primera; y otra, a la segunda mitad de la centuria. En realidad, y como ya señalamos, habría que esperar hasta 1722, fecha de la comisión otorgada a Gaztañeta, para que se tratara de establecer un orden regular en la construcción de buques. Para entonces «era urgente –como decía Fernández Duro– la necesidad de que sus capacidades, su forma y solidez fuesen proporcionadas a sus respectivos portes, y de que su sistema, en lo facul-

tativo del ramo, su estado militar y marinero y hasta su aspecto fueran semejantes a los de otros países más adelantados en esta parte ...» (10).

Aquella medida al tiempo que reconocía el retraso de nuestra construcción naval, daba a la marina la facultad de intervenir en la misma, algo de lo que nunca debió haber quedado al margen. Había que regenerar la Armada y establecerla bajo un pie respetable y para ello se hacía preciso señalar puertos a propósito de cara a la instalación de los correspondientes establecimientos navales encargados de aquella empresa.

Organización y producción dos desafíos que, en términos de actualización para aquellas fechas, demandaban dos respuestas: Departamentos y Arsenales.

Por unas u otras razones: emplazamientos estratégicamente inadecuados (Lezo-Pasajes –incendiado por los ingleses en 1719–, del que salieron tres navíos hasta 1731)(11) ; deficiencias técnicas graves (Orio, donde se construyeron tres navíos en 1716: el *San Pedro*, el *San Isidro* y el *San Juan Bautista*); situación natural adversa (Colindres-Santoña, en el cual trabajaron Juan Pedro Boyer y Cipriano Aufrán, y al que se le encargaron quince navíos de línea antes de su desmantelamiento en 1728) o por caída de la demanda (como el de San Feliú de Guixols, de donde salieron botadas tres naves entre 1716 y 1719) ... fueron abandonándose los antiguos astilleros. Al concluir el primer tercio del siglo XVIII, prácticamente habían dejado de funcionar; salvo el de Guarnizo, ampliado hasta 1718 y que desarrolló notable actividad, entre 1722 y 1769 (12). Allí se construyeron, durante estos años veintiséis navíos, entre ellos el *Real Felipe*, botado en 1732 y que era en esos momentos el mayor barco de guerra del mundo; otras doce fragatas y dos buques menores, aparte otros trece buques grandes para el transporte de maderas a los departamentos. Pero, desde mediados de aquella centuria, y, a pesar de los esfuerzos de don Juan de Isla, Guarnizo empezaba a perder la batalla frente a sus más directos competidores, los nuevos arsenales, (en especial el del Ferrol), hasta que aquél cesó en sus trabajos en el referido 1769 (13).

En conjunto la Marina española construyó tan sólo unos 70 navíos entre 1700 y 1750, la mayor parte de ellos después de 1723. Fue en la segunda mitad

(10) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Ob. cit.* Vol. V, pág. 231.

(11) Ver ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Guipúzcoa en el siglo XVIII*. 1997.

(12) Ver CASTANEDO GALÁN, J.: *Guarnizo, un astillero de la Corona*. Madrid, 1993.

(13) Ver MERCAPIDE COMPAINS, N.: *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero (desde su origen hasta 1800)*. Santander, 1974.

del siglo cuando se incrementó extraordinariamente la producción naval en España; fruto, sin duda, de las nuevas estructuras. Los números son elocuentes. A pesar de las pérdidas experimentadas por diversas causas, entre 1759 y 1782 (treinta y dos navíos y veinticuatro fragatas), en 1797, la Marina española disponía de 239 barcos, de ellos 76 navíos y 52 fragatas, la cifra más elevada de toda la centuria.

Los sistemas de construcción

En primer lugar, desde el punto de vista cronológico, habría que referirnos al «sistema español», que podríamos bautizar con el nombre de su gran defensor, Gaztañeta, que introdujo en España el navío de línea. A él corresponden, en buena medida, los barcos salidos de Guarnizo y del resto de los astilleros españoles de aquellos años; entre los que figuraban algunos de los emplazados en lugares próximos o en los mismos espacios en los que se asentaron los grandes arsenales de la segunda mitad del XVIII.

Aquellos barcos sólidos, pero que tendían a arquearse de modo peligroso, con limitaciones artilleras evidentes, no fáciles de maniobrar y comparativamente lentos experimentaron varios intentos de reforma a cargo de constructores principalmente franceses, como Autran, Boyer, etc.

El segundo sistema, empleado en la producción naval en España, por orden temporal, sería el inglés; al que, como en el caso anterior, cabría denominar también por el nombre de su introductor e impulsor, es decir, Jorge Juan. Desde 1746 este, por tantos servicios, insigne marino llevó a cabo lo que hoy llamaríamos un auténtico «espionaje industrial», en Inglaterra. Una actividad bastante frecuente entonces, en relación con diferentes temas y países, aunque fuese duramente perseguida. Baste recordar, por ejemplo, las andanzas de Tomás de Morla a propósito de mejorar nuestra artillería.

Jorge Juan no se limitó a observar las técnicas de construcción naval inglesa (diseños, montajes, aparatos, teoría matemática, tratamiento de los materiales), sino que reclutó una nómina de más de medio centenar de especialistas en la fabricación de barcos de guerra. Así, con el señuelo de notables mejoras, en sus empleos y sueldos, llegaron a España constructores como Edward y Thomas Bryant, el primero de los cuales trabajó en Cartagena hasta su muerte en 1768. Ricardo Rooth, que se instaló en el Ferrol; Mathew Mullan, en Cádiz y otros como David Howell, Almond Hill, etc.

El ahorro de madera, la búsqueda de más estabilidad para los buques, la mejora de su capacidad artillera, el incremento de la solidez reforzando la parte sumergida y el logro de mayor maniobrabilidad estaban entre las metas de este sistema, cuyo prototipo podría ser el *Guerrero* botado en Ferrol en 1755 o más adelante el *Velasco* construido en Cartagena en 1763-1764.

El tercero de los sistemas fue el francés, con un nombre también emblemático, Francisco Gautier, a quien ya mencionamos en otro apartado, y un barco señero, el *Agustín*. Buques de gran porte y robustez, las naves de este tipo contaban con algunas ventajas y no pocos inconvenientes.

La pugna entre los defensores de los cánones españoles, ingleses y franceses estuvo abierta permanentemente. Ya a mediados del decenio de 1760 el segundo de estos sistemas perdió el favor de Carlos III. Sin embargo la batalla entablada continuó. En 1771, se publicó el Examen marítimo teórico-práctico o Tratado de mecánica aplicada a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones y dos años después, en 1773, apareció un Informe sobre los perjuicios de la construcción francesa en los bajeles.

El cuarto sistema, un tanto ecléctico, podría conocerse por uno de sus principales constructores, José Romero Fernández Landa, y un navío el *San Ildefonso* botado en Cartagena en 1785. El mismo año en que Mazarredo elaboró su informe sobre la construcción de navíos, fragatas...

Los arsenales

El arsenal puede definirse como «un conjunto de edificios tanto en tierra como en agua para la construcción y carena de los bajeles, para su mejor conservación y resguardo; igualmente de cuantos pertrechos, municiones, materiales y géneros se necesitan para los mismos buques y demás fines del servicio de la Armada». Pero, igualmente, cabrían otras definiciones. Según Lasso de la Vega, «un arsenal de Marina es, en general, un lugar cerrado situado, por lo común, en lo más abrigado y defendido de un puerto de mar; en cuyo espacio se construyen y carenan los buques de guerra; se arman y desarman y conservan los buques de guerra, conteniendo además los obradores, laboratorios y almacenes para fabricar y guardar los utensilios, máquinas y pertrechos que a aquellos se destinan» (14).

(14) Ver LASSO DE LA VEGA, J.: *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y comienzos del XX*.

En todo caso, precisiones sobre el emplazamiento al margen, el arsenal es, en suma, un complejo industrial. Tanto era así que, hasta finales del siglo XVIII, este tipo de centros constituían algunas de las mayores concentraciones fabriles.

A veces aparecen utilizados, con poca propiedad, como si fuesen sinónimos, los términos «arsenal» y «astillero» que obviamente no se refieren a elementos idénticos. En todo arsenal hay un astillero, como núcleo central si se quiere, pero no todo astillero es un arsenal, concepto éste que engloba otras dependencias. Desde Patiño, el astillero aparece integrado en el arsenal.

Todo arsenal disponía, pues, de sus propias fábricas (de jarcia, lona, laniillas, etc.) y talleres (carpintería, herrería...), en torno a un núcleo que eran las maestranzas, con sus obreros especializados trabajando bajo la dirección del responsable técnico de cada materia. Pero el arsenal era un auténtico universo también desde el punto de vista de sus recursos humanos. Trabajadores cualificados: carpinteros, torneros, aparejadores, canteros, hiladores, herreros, calafateadores, etc.; junto a obreros sin especialidad ninguna. Hombres libres, esclavos y forzados, provenientes de los más diversos lugares, vivían ligados al arsenal, voluntaria o involuntariamente, con plena dedicación. Además del personal de oficinas (civil y militar), la guarnición encargada del orden y la defensa, etc.

Al frente de aquellos centros se encontraba un grupo de técnicos y burócratas cuyas atribuciones irían cambiando a lo largo del siglo. Entre ellos se hallaban: un ministro subdelegado del Intendente; el contador del arsenal; el guardalmacén; el contraamaestre; los guardianes de pontones; el guarda de bajeles desarmados, ...

Un ambiente severo y disciplinado envolvía el funcionamiento del arsenal; centro fabril y escuela de formación profesional, a la vez, en muchos casos. Una Babel organizada para el mejor logro de sus cometidos. Y fuera un ejército de comisionados prestos a reunir los materiales que la construcción y la reparación de las naves demandaban. El arsenal había sustituido la vieja filosofía de los emplazamientos de astilleros tradicionales, en los que primaba la proximidad de recursos naturales, por otra en la cual la geoestrategia y la tecnología eran los factores dominantes por encima de las demás consideraciones.

El arsenal factor dinamizador de la economía, de la sociedad y de la vida locales, y alma de sus lugares de acogida, era también eje vertebrador de múltiples actividades económicas radicadas en los más diversos lugares de la geografía provincial, regional y nacional. Por un lado demandaba productos naturales y por otro, a pesar de la producción propia, necesitaba bienes industriales elabo-

rados fuera de sus muros. Era un mercado de consumo de madera, esparto, cáñamo, seda, hierro, carbón mineral, imanes, grasa, piedras de chispa, ... y hasta más de una docena de productos primarios; pero, a la vez, lo era también de cobre, acero, cristal, tejidos de paño, armas, pólvora, jabones, ... y más de una veintena de bienes industriales; algunos de ellos elaborados en las Reales Fábricas y otros en centros privados.

La totalidad de las regiones de España, y la mayoría de sus provincias, producían algo cuyo destino eran los arsenales de Cartagena, La Carraca o El Ferrol. Del hierro vizcaíno al cobre y el zinc de Alcaraz; de los paños burdos de Alcoy, Tarrasa, Valencia, Burgos, Palencia, Cuenca..., a los paños finos de Segovia y Guadalajara o las sedas de Granada, Murcia, Sevilla, Antequera...; de las maderas de Santander, Asturias, Vizcaya, Mallorca, Navarra, o la sierra del Segura..., hasta el cristal de La Granja o el papel de Cataluña, de Alcoy, de Valencia; desde las armas de chispa de Plasencia y Ripio a la artillería de las fundiciones de Barcelona y Sevilla; de la cera de Jerez, Niebla, Lugo, Orense, ... a la grasa de diversos puntos también en Galicia o Ayamonte, etc.; de los imanes de Ubrique a la ferretería de Vizcaya o La Cavada... Y, en fin, a cualquier otro de los productos salidos de casi todos los puntos de la geografía española y aún de América.

Menos positivo y más difícil de precisar hoy con exactitud fue el impacto ecológico sobre las masas forestales, en particular la sierra del Segura, sometidas a la tala continua de miles y miles de árboles para el suministro de madera.

Hagamos una visita en el tiempo a cada uno de los más importantes arsenales ubicados en la España peninsular:

Cartagena

Según el citado Fernández Duro el pensamiento más antiguo, es decir la primera idea, de creación de nuevos astilleros fue la que hacía referencia a Cartagena, aunque, tras unas obras previas, en 1721, vino a realizarse al tiempo que los otros.

¡Cartagena!, el puerto recogido, tranquilo y abrigado del que hablara encomiásticamente Cervantes en su *Viaje al Parnaso*. Al igual que otros puntos estratégicos del litoral tampoco se había librado, durante la Guerra de Sucesión, del ataque de los ingleses; quienes, al mando de Leake, ocuparon la plaza el 24 de junio de 1706, manteniéndolo, aunque por breve tiempo en poder del

archiduque. Poco después de finalizar la contienda sucesoria, ya desde 1716, Cartagena trató de ser convertida en una base para la escuadra de galeras. Pero sería la posterior creación de los Departamentos, dentro de la política desplegada por Felipe V, la que convertiría al punto cartagenero en uno de los centros navales más importantes de España, hasta nuestros días, en su doble condición de capital departamental y sede del arsenal.

Después de los escarceos de unos años antes, ya en 1728, bajo la dirección del ingeniero Alejandro del Rey volvieron a realizarse algunos trabajos. Pero cabría afirmar que fue el 20 de febrero de 1731 cuando de verdad se inició la construcción del arsenal de Cartagena y, como los demás, dilataría su conclusión varias décadas, en concreto hasta enero de 1782 (15).

Durante el periodo que va de 1731 hasta 1749 se diseñaron y desecharon sucesivamente numerosos planes: el del marqués de la Victoria, el de French, el de Panon, el de Autram..., hasta que Fernando VI aprobó, el 1 de julio de 1749, el proyecto presentado por Sebastián Feringan, informado por don Antonio de Ulloa. Comprendía cerca y puertas, dos muelles, dos diques para carenar, cinco naves para arboladura, dos para cordelería, edificios para fraguas, parque de artillería, sala de armas, sala de asambleas, oficinas, biblioteca, pabellón de la puerta principal; cuerpo de guardia, una torre..., además de otras dependencias.

Superados algunos problemas técnicos, derivados de la naturaleza del terreno, los trabajos avanzaron a buen ritmo desde 1750. En ese año se empleaban allí 5.200 hombres (artesanos, obreros, peones, aprendices) bajo la dirección del citado Feringan que estuvo al frente de las tareas hasta 1762, fecha en la que le sustituiría Mateo Vodopich. El número de trabajadores fluctuó sensiblemente a lo largo de los años. De los 5.200 de 1750, unos 1.900, la inmensa mayoría libres, estaban destinados en la Maestranza y los demás, muchos de ellos esclavos y forzados (16), se ocupaban en diferentes obras y labores.

En el periodo de Feringan las realizaciones, según acabamos de apuntar, fueron muy importantes. En 1753 se inició la construcción del dique grande de carenar y en 1756 la del pequeño, concluyendo el primero en 1756 y el segundo, en 1757. Este último entró en servicio en 1759 y, el mayor, en 1760.

Las principales dificultades para el funcionamiento de estos diques prove-

(15) Ver PÉREZ-CRESPO, M.^o T.: *Cartagena en el siglo XVIII, el arsenal y su influencia en el desarrollo de la ciudad*. Madrid, 1991.

(16) Ver BARRIO, M.: «La mano de obra esclava en el arsenal de Cartagena a mediados del setecientos» en *Investigación Histórica*, n.º 17, (1997), págs. 79-99.

nían de las tareas necesarias para vaciarlos. Hasta 28 bombas movidas por 900 hombres, generalmente forzados, en un trabajo extenuante hubieron de ser empleadas en aquellas faenas y, a pesar de todo, la capacidad de evacuación del agua se encontraba siempre al límite de la insuficiencia. La solución vino de la mano del omnipresente Jorge Juan, quien inventó una bomba de fuego que después mejoró Sánchez Bort y perfeccionó, más adelante aún, el maestro Antonio Delgado, en 1785.

Las obras cuya conclusión, como hemos ya señalado, se produjo en 1782 representaron un coste aproximado de 122.000.000 rs., alrededor del 50 por 100 para el pago de 13.000.000 de jornales y el resto para material.

Entre 1753 y 1795 se construyeron aquí veintiún navíos, veintitrés fragatas, seis corbetas, una urca, un bergantín y otros barcos menores. Pero del arsenal no sólo salieron estas decenas de buques de diferentes clases; de él nació también una ciudad nueva. Además del aumento de la población, las numerosas obras realizadas en las instalaciones portuarias y en otras partes del recinto urbano, cambiaron rápida y profundamente los perfiles de la antigua Cartagena. El Hospital Real y los cuarteles como los de la Casa del Rey, el de la casa del duque de Nájera, el de Artillería, el de los batallones de marina, el parque de Artillería..., vendrían a engrosar el catálogo municipal.

La Carraca

Si Cartagena constituía un emplazamiento estratégico de primer orden, La Carraca, en el corazón de la carrera de Indias, proyectado pues hacia América, próximo a Gibraltar y no lejos de Portugal, no le iba a la zaga.

No se conoce la documentación que indique con exactitud el arranque de la actividad naval de La Carraca. Fernández Duro achacaba esta circunstancia a los acontecimientos en la zona en 1810 y señalaba que algunas referencias podrían hallarse en Simancas, pero aún no se encontraron. Un documento privado, recogido por Quintero González en su estudio sobre La Carraca: el primer arsenal ilustrado español, fija el comienzo de su construcción el 1 de junio de 1717 (17). La autoría del proyecto se ha atribuido sucesi-

(17) Ver QUINTERO GONZÁLEZ, J. F.: *La Carraca: el primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Tesis doctoral, Universidad de Cádiz.

vamente a Tinajero de la Escalera, Ignacio Sola, Jorge Juan e incluso Patiño. Este último pudo ser el inspirador de los planes que tal vez redactó el ingeniero militar Ignacio Sola.

En la primera fase de su historia, que iría de 1718 a 1738, La Carraca no había pasado de ser poco más que un fondeadero y centro de reparaciones para barcos menores y aun cabría acotar dos momentos diferentes en ese tiempo, con un punto de inflexión en 1728.

En el siguiente espacio cronológico, que media entre 1737 y 1749 (del fallecimiento de Patiño a la introducción del sistema de construcción inglés) se producirían algunos avances en las obras aunque lastrados por los incendios de 1739 y 1743 y por el derrumbe de algunas construcciones. Realmente, la década de 1740, serían años de transición en el emplazamiento carraqueño, en tanto que por una Real Orden de 26 de agosto de 1746 se había mandado aumentar dos gradas a las tres que había en el astillero de Puntales.

La tercera etapa abarcaría de 1750 a 1759, años económicamente difíciles por las penurias financieras del Estado. Se planearon entonces varias modificaciones al Proyecto General, las primeras de ellas presentadas por Autran, el mismo 1750, con un presupuesto cercano a los nueve millones de reales. Entre 1750 y 1753 se decidió techar algunas naves; se aprobó el traslado del dique para arboladuras desde el Puente Suazo a los aledaños de La Carraca; se trató sobre algunas construcciones auxiliares, habitaciones para el personal, almacenes... Pero los problemas económicos y los criterios de Jorge Juan paralizaron no pocas de aquellas iniciativas.

En 1753, el Rey aprobó un nuevo proyecto, elaborado por el mismo Jorge Juan y Barnola. Se trataba de una empresa de tal envergadura que los costes estimados llegaban a más de setenta y ocho millones de reales. Sin embargo, las dificultades técnicas y los cambios políticos dieron al traste con lo previsto.

Las catástrofes naturales, grandes temporales, terremotos y otros obstáculos ralentizaron las obras de La Carraca entre 1755 y 1759. No obstante se concluyeron algunos trabajos en el muelle y se comenzó a levantar un almacén para el laboreo de la brea y el alquitrán.

Nuevos planes de Autran en 1758 para el cuartel de tropa, unir el arsenal con el arrecife y otras obras, junto con el informe de Gerbaut acerca de las necesidades y los escasos recursos disponibles, cerrarían aquella fase.

El cuarto de los tiempos en la construcción del arsenal de La Carraca fue el que transcurre entre 1760 y 1776. Desde los primeros años de la década de 1760 se entraría en el tramo final. En la ya de por sí complicada evolución de las

construcciones vino a interferirse la sublevación de los presidiarios que realizaban trabajos forzados en el arsenal. Aquella revuelta, de mayo de 1763, obligó a la construcción del penal de las Cuatro Torres que, sobre los planos de Autran, se terminaría en 1765. Pero superando los distintos inconvenientes se fueron levantando los edificios necesarios y se completó la infraestructura exterior. También se fueron mejorando, paulatinamente, las capacidades de fabricación de algunos artículos, tales como jarcia, tejidos y lanilla, de modo que en 1779 pudo abordar definitivamente la producción de estos abastecimientos que, hasta entonces se habían elaborado en Puerto Real, en la Isla de León y en Puerto Suazo (18).

El empuje definitivo llegaría a partir de 1784, cuando por una disposición real de 20 de enero de ese año, se ordenó la construcción de un dique para carenar en seco, bajo la dirección de don Julián Sánchez Bort. No mucho más tarde, el 27 de diciembre de 1785, se dispuso la construcción de un segundo dique de parecidas características.

El mismo año, aunque el 5 de abril, se habían ordenado diversas obras complementarias, por ejemplo: cubrir el patio del almacén de lo excluido; cerrar el parque de artillería; ampliar el almacén general; edificar una iglesia; unir el almacén de recorridos al general; construir el puente de piedra para comunicar con el presidio de las Cuatro Torres y levantar tinglados para cubrir maderas y embarcaciones menores.

A pesar de todos los obstáculos entre 1729 y 1766, se habían botado en La Carraca, veintiocho barcos (siete de ellos navíos, doce fragatas y otras naves menores)(19).

El Ferrol

Una Real Orden de 5 de diciembre de 1726 mandó construir un pequeño arsenal en la playa contigua a la Villa de La Graña, que correría a cargo del

(18) Ver TORREJÓN CHAVES, J.: «Astilleros, Arsenales y buques del Rey. La industria naval en la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica» en Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología. San Fernando, 1993.

(19) Y sobre la influencia de la Marina y, desde luego, de La Carraca, en tierras gaditanas no es preciso detenernos aquí a ponderarla.

En cuanto a los hombres que hicieron posible la culminación del arsenal carraqueño, a los nombres ya aludidos, para éste y otros establecimientos semejantes, habría que destacar aquí el de Mateo Mulligan, constructor de barcos de nacionalidad inglesa trasladado desde El Ferrol a La

comisario don Jerónimo Domínguez y del constructor don José Arzueta. En este lugar se pondría la quilla –según nos dice Fernández Duro– al navío *León*, conforme a las disposiciones adoptadas el 30 de octubre de 1729. Pero las limitaciones de aquel establecimiento obligarían pronto a su ampliación, ya que apenas contaba con dos gradas y algunos almacenes.

Este ensanche forzó a la construcción de nuevas gradas en la playa del Esteiro, donde por Real Orden de 5 de agosto de 1740 se puso la quilla al *Asia* y al *San Fernando*. Mientras, La Graña quedaba fuera de uso salvo par el almacenamiento de víveres. Era el segundo paso en los precedentes inmediatos hacia el gran arsenal que sería puesto en marcha por otra Real Orden de 9 de abril de 1749. Éste habría de tener un astillero con 12 gradas, más los talleres y almacenes necesarios. El lugar elegido, por sus favorables características, sería El Ferrol, en detrimento de Vigo, mucho más vulnerable.

Nuevamente habremos de mencionar otra importante Real Orden, la de 14 de enero de 1750 que determinaba el comienzo de las obras bajo el cuidado de don Cosme Álvarez, comandante general del Departamento. Se trataba sin duda de un proyecto ambicioso con una dársena capaz de albergar hasta 70 navíos de línea, además de diques y otras dependencias.

Aquello supuso la llegada a Ferrol, entonces poco más que una aldea, de más de 15.000 operarios, lo que obligó a levantar numerosas casas en dos calles laterales en Esteiro, a la salida del astillero. Pero no eran sólo trabajadores. La villa se iba extendiendo –siempre según Fernández Duro– también por la llegada de particulares que se afanaban para invertir sus capitales en empresas de utilidad segura. Ciertamente el departamento ofrecía múltiples oportunidades (20).

Para 1765 ya se hallaban terminados los trabajos de la dársena y en el astillero de Esteiro se habían construido hasta 21 navíos, a los que deberían sumarse dos más en 1768. Pero las obras del arsenal no se completaron hasta 1785 (y aún faltaba la fábrica de jarcia proyectada en principio y que había sido sustituida por otra provisional, más ligera y barata) (21).

Coruña en el verano de 1750, donde trabajaría hasta finales de 1766 en que fue trasladado a La Habana.

(20) Ver MEISIDE PARDO, A.: «Contribución a la historia de la industria naval en Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII», en *Actas del Congreso de Historia de los Descubrimientos*. Lisboa, 1961.

(21) Ver MARTÍNEZ, E.: «Arsenal del Ferrol» en *Revista Española de Defensa*, Madrid, n.º 161-162, (2001), págs. 70-75.

Todas las obras, semejantes en cierta medida a las de Cartagena eran aquí de mayor tamaño y lógicamente en la misma dimensión se incrementaron los costes. No fueron pocos los personajes, en el mejor sentido del término, que hicieron posible tan magno plan. Si acaso Sánchez Bort, Pedro Castejón y Jorge Juan (que sometió el proyecto a estudio crítico aclarando las dudas que pudieran surgir y estableció la fábrica de jarcia). «Contraieron –conforme a nuestro repetido autor– un puerto especial, superior a todo elogio, presentando a la faz del mundo entero un arsenal muy superior a todos los de España» (22).

Y todo esto ¿con qué?

Decía un ilustre hacendista que la historia de un país es la historia de sus presupuestos. No le faltaba razón, en gran medida, pues el resto se consume en voluntarismos más o menos bien intencionados. Sólo que a veces, por encima de los objetivos acordes a los recursos materiales se logran metas más brillantes de las exigibles. El entusiasmo y el valor del capital humano multiplica los resultados. En cierta medida esto sucedió con los arsenales del siglo Setecientos.

En cuanto al dinero, habremos de convenir que las disponibilidades de la marina del XVIII fueron más bien escasas. Por períodos los gastos navales con respecto a una base 100 para el período 1770-1774, subieron notablemente de 1722 a 1752; descendieron entre 1752 y 1760, se estabilizaron de 1760 a 1765 y volvieron a incrementarse hasta 1792. Incluso cuando en la segunda mitad del siglo las asignaciones presupuestarias en materia de gasto público, por este concepto, se situaron por encima del 20 por 100 del total asignado a los diferentes ministerios, continuaron siendo cantidades más bien reducidas. Hasta el punto de que Francia, por ejemplo, en 1770, duplicaba en términos absolutos sus inversiones en marina respecto a España y no digamos Inglaterra (23).

Pero no era sólo la escasez sino la irregularidad en la disposición de los recursos financieros lo que incidía negativamente en las posibilidades de la marina española. A fines de septiembre de 1737, como nos dice Merino Navarro (24), se debían a la Marina 23.655.093 reales (por parte del Almirantazgo y de

(22) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Ob. cit.*

(23) Ver MERINO NAVARRO, J. P.: *Hacienda y Marina en Francia: siglo XVIII*. Madrid, 1981.

(24) Ver MERINO NAVARRO, J. P.: *Las cuentas de la Administración Central española, 1750-1820*. Madrid, 1987.

los Departamentos). Medio siglo después, en 1788, por citar otro ejemplo, las deudas ascendían a 27.581.276 reales y en 1791, a pesar de los arreglos efectuados, se volvía a un desfase de 25.000.000 de reales.

Los retrasos en los abonos provocaban los naturales espasmos en el proceso de producción, con los consiguientes despidos, falta de aprovisionamientos, etc., lo que obliga a actuar por exigencias coyunturales en detrimento de las estrategias de mayor aliento. Este tipo de problemas se agudizó, sin duda, desde mediados del decenio de 1790 con la aleatoriedad de la llegada de las remesas americanas.

Habría que colegir, a partir de esas circunstancias, que los esfuerzos de los grandes impulsores: Patiño, Ensenada o Mazarredo y de los marinos verdaderamente sabios, como los repetidos Jorge Juan, Sánchez Bort, Antonio de Ulloa, Tofiño, Remero, Casado de Torres, y tantos otros, estuvo muy por encima de los medios materiales.

Ciertamente los arsenales padecieron más de la cuenta de los vaivenes de la política y de la rivalidad personal de burócratas, marinos y constructores. No es menos verdad que tal vez no desarrollaron suficientemente su capacidad hacia el exterior, de cara a un mercado privado, para convertirse en los motores de una industrialización necesaria. Pero, en gran medida, respondieron a los afanes racionalizadores, esperanzadores y optimistas, del universo de la Ilustración.

Hay un soneto del siglo XVII, a mi parecer bellissimo, debido a Don Francisco de Borja y Aragón, gentilhombre de Cámara de Felipe IV, príncipe de Squilache y virrey del Perú, titulado «A la primera nave» que no me resisto a citar, por cuanto alguno de sus versos, aunque escritos un siglo antes, son especialmente aplicables al tema que nos ocupa:

Aquel tan venerable atrevimiento
con que domó, vagando el corvo pino
la cerviz de las olas, peregrino.
A la injuria del sol, fuerza del viento;
cuando del monte el natural asiento
dejó fijado en la amistad del sino
y *cómplice de la industria* abrió camino
al más osado y codicioso intento.
Por nuevos campos extranjero errante,
llevando por ejemplo su osadía.

Desprecia el miedo que llevó delante
¡Oh ambicioso poder! ¿Qué valentía
puede haber en peligros que te espante
pues se rindió el mayor a tu porfía?

Desde luego las estructuras de la organización naval en el Setecientos, los departamentos y los arsenales hicieron mucho porque la industria, en todas las acepciones del término, abriera camino a una marina más poderosa y a un mundo mejor comunicado.