



XXI.

LA OBRA DE ENSENADA.

1746-1754.

Presupuesto de la paz.—Protección á la industria nacional.—Arsnales.—Contrata de maestros extranjeros.—Fábricas.—Ordenanzas de montes.—Sistema de construcción.—Sus resultados.—Cuenta y razón.—Personal.—Marinería.—Oficiales.—Su instrucción.—Observatorio de Cádiz.—Colegios de Medicina y Cirugía.—Ordenanzas generales.—Libros.—Supresión de las galeras.—Idem del Almirantazgo.

PASO al genio!—exclamaba el académico marino don Javier de Salas, reconociéndose pequeño para discernir sobre la grandeza de los planes del Ministro de Fernando VI ¹, con escrúpulos de que han participado, D. Martín Fernández de Navarrete ² y D. Antonio Rodríguez Villa ³, académicos, investigadores y críticos como él, de dotes excelentes. No necesito decir cuánto más hondos fueran los míos si al modesto papel de relator que desempeño, no satisficiera la enumeración sencilla de disposiciones y de documentos relacionados con la Marina, donde se refleja el espíritu organizador de quien los inspiraba.

¹ *Marina española. Discurso histórico*, ó sea reseña de la matrícula de mar. Madrid, 1865, pág. 158.

² *Noticia biográfica del marqués de la Ensenada*. Apéndice al *Estado general de la Armada del año 1829*.

³ *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*. Madrid, 1878.



Todos tenían origen en el vasto presupuesto de la paz sometido por el Marqués á la consideración del Rey, en los momentos de su ascensión al trono ¹, y formado con memoria del perpetuo apotegma contrario á la guerra. Todos, con íntimo enlace, tendían á crear primero, y ante todo, la Hacienda nacional, con alivio y no con gravamen del vasallo; después una marina de guerra respetable; una armada, no capaz de competir con la de Inglaterra, que fuera delirio deseársela no permitiendo, ni la población de España ni su erario, atender al enorme gasto que traería; mas sí bastante para que, unida á la de Francia, pudiera hacer perder á aquella primera nación el predominio del mar, con lo cual España había de ser considerada y solicitada de ambas y el Rey sería árbitro de la paz y de la guerra.

Ni la impaciencia ni el apresuramiento eran buenos para alcanzar el fin del presupuesto; tenía que procurarse, por lo contrario, con calma, con método y perseverancia, teniendo por averiguado que la marina de los tiempos anteriores al presente había sido fuerza de apariencia, pues careció de arsenales donde está su fundamento, de ordenanzas, de sistema, de disciplina, y abrigando el propósito de que la ideada fuera enteramente nueva en el todo y en las partes.

Aseguraba el Ministro en las exposiciones y Memorias dirigidas al Rey, que con excepción de las perchas de arboladura de grandes dimensiones, todo cuanto es necesario para construir y armar navíos se produce ó se halla en España, y en ella debía de fabricarse, porque tampoco es efectiva ni permanente la marina que no se forma y sostiene por industria del país. Pero en ésta observaba lamentable decadencia, pérdidas, si no las aptitudes, las tradiciones y las prácticas, por faltas de aplicación y demanda que eran consecuencias de la prolongada perturbación del reino, y creía, por tanto, indispensable proceder á la formación de personal idóneo, con preferencia á la obra del material bueno.

Desde la hora en que la paz estuvo asegurada, empezó el

¹ Véase apéndice de este capítulo.



ejercicio de los presupuestos por la inmensa labor de los arsenales, emprendiéndose á la vez el ensanche del de la Carraca, fundado por Patiño y la apertura de las dársenas en los de Ferrol y Cartagena, habiéndose hecho los estudios previos con visita y examen de los mejores de Europa y corregido los defectos advertidos por la experiencia. Dirigió los trabajos en el primero el general D. Cosme Alvarez¹; se confiaron los del segundo al ingeniero D. Sebastián Feringán, habiendo discutido los planes D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria y otros jefes de marina acreditados². Se dió mayor amplitud al astillero de la Habana, pasando á este puerto el Apostadero que radicaba en Veracruz, y con este centro para las Indias y los de la Carraca y Guarnizo para la Península se cubrieron las necesidades ordinarias mientras los nuevos se hacían³.

Para este tiempo preocupaban al Ministro las observaciones propias y las de los jefes comisionados por él para visitar los establecimientos de Francia, Inglaterra, Holanda y Rusia. Habíase persuadido de la inferioridad en que la falta de maestros había puesto á nuestras fábricas, estancadas en el procedimiento rutinario. «Ni constructores ni maestros de jarca y lona hay en Francia ni en España (escribía), y en ambos reinos está muy mal entendida la economía, pues van á lo más barato, que es lo más caro..... En punto á mecánica somos ignorantísimos, sin conocerlo, que es lo peor⁴.

¹ Don José Montero y Aróstegui, *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval de Ferrol*. Madrid, 1859. *Disquisiciones náuticas*, t. v, pág. 246.

² Don José de Vargas y Ponce, *Vida de D. Juan José Navarro*. — *Disquisiciones náuticas*, t. v, pág. 242.—D. Isidro Martínez Rizo, *Fechas y fechos de Cartagena*.

³ No aceptó Ensenada un *Proyecto para construir en diez años veinte buques en el puerto de Jagua* (Cuba), que le presentó D. Juan Tomás Zayas Bazán el año 1750. *Colección Enriquez*.

⁴ Vaya una prueba que estimo curiosa. Don José Foradada, en la *Reseña histórica de la campana grande de Toledo, fundida en 1753*, cuenta que no habiendo en la ciudad ni en las inmediatas quien se determinara á elevar hasta su sitio en la torre la dicha campana, que pesaba 1.543 arrobas, el Cabildo catedral acudió á la Marina, y desde Cartagena pasó el alférez de fragata D. Manuel Pérez con tres guardianes de navío y 22 marineros con cabullería y cuadernales que pesaban 1.451 arrobas, y cuyo transporte importó 31.114 reales. Se verificó la operación con facilidad el 30 de Septiembre de 1755, y reconocido el Cabildo abonó á los marinos los gastos



¿Qué remedio sino buscarlos donde los hubiera? Confiada la dirección de las construcciones al célebre D. Jorge Juan, uno de los comisionados para la medición del arco de meridiano en Quito, favorecido de Ensenada como su compañero D. Antonio Ulloa, que entendió en el estudio de los arsenales de Ferrol y Cartagena, y seguía ocupado en el desarrollo científico de los planes de Ensenada, pasó á Inglaterra facultado para traer los constructores y maestros que estimara indispensables, y contrató secretamente hasta cinco que gozaban de crédito sobresaliente ¹, haciendo venir con ellos ayudantes, contra maestros y capataces de talla de diversos ramos, necesitados de regeneración.

Hallaban almacenadas y dispuestas las primeras materias, objeto del mayor cuidado en el acopio, sobre todo las maderas, experimentado que, curándolas en agua salada por tiempo de dos años antes de labrarlas eran de servicio permanente y muy larga duración, y con cada una de ellas se hacían ensayos comparativos de labra y resistencia, organizada que fué la fabricación donde mejor respondía á las condiciones, política y económica. De jarcia y lonas se montó en los tres Departamentos, preferido el de Cartagena en razón á la bondad de los cáñamos de la vega de Granada, y atendido el de Ferrol por dar vida á la industria de Sada ². Para artillería de bronce se fomentaron fundiciones en Se-

de viaje, gratificando con 12.000 reales al oficial, con 750 á cada uno de los guardianes y 550 por marinero, atendiendo á que emplearon cincuenta días en la Comisión. Importó, pues, la subida 57.364 reales, sólo por los conceptos expresados. *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, t. VI, pág. 9.

¹ Los constructores y maestros que vinieron á España fueron:

En 1749 Patricio Laghi, maestro de lonas y jarcias, con tres oficiales.

En 1750 Eduardo Bryant, constructor, y Guillermo Richards, ayudante de construcción, destinados á Cartagena; Ricardo Rooth, constructor, para Ferrol; Juan de Graaf, holandés, maestro de jarcia, y un hijo suyo, para Cartagena; David Howell, constructor, para Guarnizo, con los ayudantes Juan Hughs y Guillermo Turner; Diego Pepper, maestro mayor de escultura; Juan Loughnan y Tomás Williams, contra maestros de construcción; Guillermo Cahel, maestro de armar y aparejar; Mateo Mullan, constructor, para la Habana; diez y seis maestros más de carpintería, arboladura, velamen, etc., etc. En las *Disquisiciones náuticas*, t. v, he copiado algunos de los contratos y vicisitudes.

² *Descripción de las reales fábricas de jarcias lonas y lonillas establecidas en el puerto de Sada del departamento de Ferrol.*—Año 1757, por D. Alfonso María de Cárdenas,



villa y en Barcelona; la fabricación de armas se conservó en Guipúzcoa; en esta provincia se estableció de nuevo la de anclas y la de balerío, que también tuvo ejercicio en Navarra y en Molina de Aragón.

Los hombres superiores saben rodearse de otros que interpreten y secunden sus iniciativas, y no faltaron ciertamente al marqués de la Ensenada los necesarios á la idea de impulsar la industria nacional. Uno de éstos, D. Joaquín de Olivares, con los principios de fundición de hierro ensayados en Liérganes y en la Cavada por los inteligentes flamencos Juan Curtius y Jorge de Brande, años atrás, montó cinco hornos de fusión, dos de rebervero, máquinas de barrenar y tornear, obteniendo de las venas Pámanes, Cabárceno y otras, en mezclas experimentadas, cañones celebrados por la excelente calidad ¹.

Otro fué D. Juan de Isla, especulador de los que dominan el mundo de los negocios, persona de las más emprendedoras de su tiempo. No encontrando dificultades para promover los proyectos más atrevidos, se ofreció á construir en el término de cuatro años, en Guarnizo, el crecido número de 24 navíos de línea, empresa colosal con relación al tiempo prefijado, que tenía por objeto paralizar el curso de las obras del arsenal del Ferrol y los proyectos de engrandecimiento de esta fábrica, por no ocultarse á Isla, como buen montañés, que una vez realizados, perdería para siempre Guarnizo su importación y cesarían los cántabros en las construcciones, al paso que quedaban sin medios de subsistencia ó pre-

oficial de la Contaduría principal de Marina. Manuscrito en 4.º, en la Biblioteca central de Marina.

¹ Mereció por ello cédula que reza:

«El Rey.—Por cuanto atendiendo á que D. Joaquín de Olivares, marqués de Villacastel, mi gentilhombre de Cámara y mayordomo de semana y sus ascendientes, han promovido el establecimiento de las fábricas de fierro colado de Liérganes y la Cavada, originándola de planta nueva y poniéndola en el estado y aumento que hoy se halla, tuve á bien de concederle privilegio privativo y prohibitivo para que la provisión de artillería y demás municiones anexas de fierro colado se provean perpetuamente por su casa y sus herederos y sucesores, y con otras calidades y circunstancias que se expresan en el real título que se le despachó firmado por mi mano y refrendado del infrascrito secretario, su data en Aranjuez á 12 de Julio de 1755, etc.»



cisados á buscarla en otra parte, los muchos obreros que trabajaban en su astillero. Y no se limitó Isla á aquella propuesta, sino que se ofreció á surtir de madera á los tres arsenales del Rey y de toda la ferretería que pudiera necesitarse en ellos, á real y medio la libra, rebajando un 10 por 100 siempre que el ajuste excediera de nueve años, y para la conducción de aquéllas construyó trece grandes urcas, brindándose por último, á levantar una fábrica de jarcia y lonas por las reglas que acababan de establecer D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa¹.

Sus émulos, que, como comúnmente sucede, se multiplicaban á medida que se aumentaba su fortuna, propalaron diversas especies que no pudieron menos de suscitar en el Gobierno dudas y desconfianzas respecto á las contratas de Isla, las cuales contribuyeron al arresto en la cárcel de Madrid, y por consecuencia se dió comisión al mencionado don Jorge Juan para pasar á Guarnizo y reconocer los bajeles hechos ó que se estaban haciendo por el contratista, y el jefe de Marina, después de cumplimentarle, informó que el peor de los navíos de su asiento era preferible al mejor de los construídos en otros puntos, con lo cual, y la liquidación de cuentas salió de la prisión indemnizado por el Rey con la merced de título de Castilla y denominación de conde de su apellido².

Dentro del presupuesto sistemático dictó el marqués de la Ensenada á 31 de Enero de 1748 la Ordenanza de cría, conservación, plantíos y cortes de los montes, acompañada de una serie de disposiciones complementarias regulando el arrastre, depósito y cura de las maderas con previsión de su empleo, de forma que entrando en el proyecto la construcción de 50 navíos en ocho años, en el de 1752 estaban corta-

¹ Reglamento de 2 de Enero de 1751 para la fábrica de las lonas, formado por D. Jorge Juan y aprobado por S. M. *Colección Vargas Ponce*, leg. III, núm. 144.

² *Disquisiciones náuticas*, t. V, págs. 239 y 301. Hacia el año 1755 circuló escrito de algún enemigo con título de *Copia de una carta escrita por un discreto á un cortesano que deseaba saber por qué era D. Juan de Isla acosado de tantas molestias*. Hállase en la *Colección Zañide*, art. 4.º, núm. 1.



das y labradas las piezas para 70 de línea y 24 fragatas, plantados en sustitución más de dos millones de robles y registrados los pinares con idea de procurar producción semejante á los de Riga, que estudiaba en Rusia el general conde de Bena de Masserano.

Con igual atención se acopiaban y disponían los pertrechos de todo género calculando, una vez emprendidas las obras, que no tuvieran interrupción y se siguieran, empleando diez meses de tiempo desde que se colocaba la quilla de un navío hasta la conclusión del armamento.

Solía repetir el Ministro que «la prodigalidad es vicio tan ejercitado en España como ignorada ó desatendida la virtud de la economía», y no perdonaba medio de inculcar la máxima correctiva en los reglamentos y prevenciones que presidían á la obra de los arsenales ¹. Así consiguió inventariar todos los objetos, grandes y pequeños que componían la nave y determinar su valor minucioso ², resultado satisfactorio al que es presumible contribuyó el marqués de la Victoria con la obra incomparable dedicada al Rey, en que empleó treinta

¹ Por ejemplo:

Prevenciones para la construcción de bajels. Colección Vargas Ponce, leg. 3, número 132. —Disquisiciones náuticas, t. v, pág. 237.

Asiento de primera labra, aserrio y conducción á Cádiz y Cartagena de maderas de los montes de las Andalucías, Valencia y Cataluña, con D. Eugenio de Mena, como apoderado de D. Juan y D. Daniel Meester. Impreso en folio. Año 1749.

Memoria sobre los aparejos de los navios de guerra. Un tomo en 4.º ms., en la Biblioteca Central de Marina. Año 1749.

Reglamento de las maderas de roble necesarias para fabricar un navio de 68 cañones, una fragata de 52 y otra de 44, formado por la junta de constructores, con aprobación de D. Jorge Juan. Ms. Biblioteca Central de Marina. Año 1752.

Reglamento de gruesos de aparejos para los navios de la Armada. Año 1752. Ms. Colección Vargas Ponce, leg. 3, núm. 175.

Reglamento formado por la junta de Constructores de lo necesario para navios y fragatas, de tablonería de roble, tablazón de pino, piezas de cedro, haya ú olmo para la escultura, fierro de todas clases, clavazón con las menas y pesos, anclas y anclotes, artillería y pedreros, piezas de cerrajería, roldanas de bronce, etc., etc. Colección Enriquez. Año 1752.

² El número total de cabillas de hierro que necesitaba un navío de 68 cañones era de 160.000 de todas menas. El costo de uno de estos buques oscilaba entre 1.136.000 á 1.252.000. El nombrado *América* ascendió á 1.136.412 reales 31 maravedis; el *Constante*, á 1.251.738 reales 12 mrs. *Colección Vargas Ponce, leg. 3, número 136.*



y dos años de su vida, dibujando pieza por pieza con los originales á la vista ¹.

Concluídos los trabajos preparatorios de planos y diseños comenzaron los constructores nuevos á ejercer sus funciones, poniéndose en Ferrol las quillas de los navíos *Aguilón* y *Oriente* bajo la dirección de D. Guillermo Turner, al que se expidió carta de gracias porque el primero de aquéllos llegó á echar en las pruebas nueve millas en la posición de bolina, y hasta 12 á viento largo, reuniendo además todas las cualidades que se deseaban, lo mismo que su compañero, que únicamente se diferenciaba de él en ser un tanto de menos vela. Howell en Guarnizo, Bryant en Cartagena, y Mullan en la Habana, construyeron otros por los principios establecidos, si bien procuraban hacer las innovaciones que la ex-

¹ *Diccionario demostrativo con la configuracion ó anathomia de toda la architectura naval moderna, donde se hallan delineados con los nombres propios de nuestra marina todos los principales maderos y piezas de construcción que se emplean á formar un navio desde el corte de los montes asta su total aparejo, Gradas de los astilleros, Arboladuras, etc. Delineacion de Paquebotes, Lanchas, Botes y Faluas y Pontones con todos sus utensilios, todos los instrumentos de los obreros que trabajan en los Arsenales y en la construcción, sean de los Carpinteros y Herreros, como de los Herrages, Perneria y Clauazon, los de los Calafutes, Boyeros, Remolares, Tonereros, Motoneros y toda la Motoneria que se emplea en Navios. Vn tratado de Artilleria por Tablas con diferentes Experimentos, Cureñajes de Marina y sus Vtensilios, Bombardas y sus Morteros con sus Vtensilios, Fabrica de Anclas y todos los Vtensilios que entran en los cuerpos de los Navios, La Delineacion y figura de los Ayustes, Cabies, etc. Aparejos y demas, Jarcia con todas las Gazas, Costuras, Coseduras, Nudos, Gorupos y Balsos, etc., Fabrica de Lonas y Corte de Velas, Parque y Principales Tinglados de los Arsenales. Con una dilatada y prolija descripcion de muchas otras particularidades, empezando desde la delineacion de los monumentos antiguos de las Naves que usaron y se han hallado en mármoles, obeliscos, pinturas y medallas; las Machinas y Cabrias para Arbolar, Disposicion de los Navios para dar la Quilla, y un Diario para arbolarlos, vestir sus Vergas y Aparejarlos, con una adicion de un Reglamento de la Mena (en pulgadas españolas) de la Jarcia Fina que se emplea en los Navios desde 18 hasta 72 cañones; las Piezas que la construcción Inglesa emplea en la Fabrica de un Navio de 68 á 70 cañones, con las Reglas ó Methodo de su Aparejo, demostrado en un Plano de vna Fragata de cincuenta y dos cañones. Lo dedica al Rey Nuestro Señor D. Carlos III el Grande Monarcha de las Españas y de las Indias, el Marques de la Victoria, Capitan general de la Real Armada y Cuallero de la R. Orden de S. Gennaro.—Vide et lege et postea despicias.—Se principiò esta obra en Cadiz en el año de 1719 y se ha puesto en el estado en que se ve en el año de 1756, en 22 de Febrero, dia del glorioso Combate de Cabo Siziè. S. N. D. B.*

Hállase este libro sin par en el Museo Naval de Madrid. El índice de materias publiqué en las *Disquisiciones náuticas*, t. v, págs. 312 á 331.



perencia acreditaba, para irse aproximando á la perfección del sistema.

Éste fué, dice una autoridad en la materia, el segundo conocido de nuestra Marina moderna ¹, en la que se distinguió con el sobrenombre de *inglés*, á causa de la procedencia de los que coadyuvaron á su formación, pues en lo demás, aun cuando se tuvo á la vista el que se seguía en los departamentos británicos, y se adoptó en parte, no lo fué en absoluto, porque D. Jorge Juan no era fácil sometiese su opinión á la de otros en una materia en que tenía fundados motivos para vivir persuadido de que sus conocimientos no eran inferiores á los de los facultativos de su época. Las variaciones que introdujo en aquél tenemos á la vista en cierta correspondencia original de nuestro sabio marino, en que se manifiestan, combinando con ellas los principios sublimes de la ciencia con las reglas prudentes de la práctica, amalgama que no atinaron á hacer los que antes que él han escrito sobre la arquitectura naval, y que el Sr. D. Jorge consideró indispensable, siguiéndose de aquí que él fué realmente quien rasgó el velo que desde su origen tuvo como en tinieblas el arte de construir los bajeles, á pesar del galardón con que hasta entonces ostentó su práctica, siempre útil ó aun precisa, pero insuficiente por sí sola para perfeccionarlo, así como lo es también la teoría cuando la falta el apoyo de aquélla.

Fué, pues, injusto y ofensivo á la alta capacidad de don Jorge Juan privarle del honor de que el sistema que estableció llevase su nombre, pues aun cuando hubiera adoptado exclusivamente el inglés, sin variarlo un ápice, siempre tendría el mérito de haberlo examinado facultativamente y demostrado que, hallándolo arreglado á las mejores reglas matemáticas y mecánicas, no era acertado alterarlo.

Hay que observar tras esto que su sistema se diferenciaba del anterior en que las mayores capacidades, tanto para el buen acomodo de los cargos, de los repuestos y de la tripulación, como para el uso expedito del artillado en todos los

¹ Don Casimiro Vigodet, capitán general de la Armada, *Estudios históricos de la Marina española en el siglo XVIII. Disquisiciones náuticas*, t. v, pág. 173.



puntos, se buscaba aumentando las mangas de los buques, abriéndolos de revés y dando á las cuadernas en su parte sumergida una forma análoga para llenar aquellas miras, y que al mismo tiempo resultasen los navíos estables y militares á beneficio de la altura de sus baterías, con lo que, y la reducción del lanzamiento, se les disminuía también la propensión al quebranto.

La construcción naval, á beneficio de nuestro distinguido marino, recibió mejoras importantes relativamente á las formas y á la disposición de las partes de que se compone la gran masa de los buques, y tuvo adelantos propios para obtener resultados en lo tocante á la duración de los bajeles, ya aligerándolos de madera en la obra muerta, fortaleciéndolos más en la parte sumergida, variando el método de encastrar ó empalmar las piezas, ya aumentando la pernería en sustitución del crecido número de cabillas que se usaban, y ya, en fin, haciendo que los barraganetes calasen hasta el durmiente de la primera batería, al que iban empernados ¹.

Construyéronse en los años de ministerio de Ensenada, á más de los navíos indicados, seis en Guarnizo ², nueve en la Habana ³, y dióse en Ferrol el grandioso espectáculo

¹ Como ejemplar de resultados obtenidos con el sistema de D. Jorge Juan, cita el enunciado escritor el del navío *Guerrero*, construido en Ferrol el año 1755, que no entró en dique hasta el de 1767, y que continuó sirviendo hasta el de 1844; esto es, ochenta y nueve años. No es único: el que esto escribe comenzó la carrera navegando en el navío *Soberano*, uno de los 12 cuyas quillas se pusieron en Ferrol en tiempo del marqués de la Ensenada, y el cual, con excelentes condiciones marineras, prestó servicio hasta quedar inútil resistiendo un huracán sobre la isla de Cuba el año 1854. Constan los particulares de su fin en el *Sermón que en la solemne función consagra-se á María Santísima del Carmen por el Comandante del navío «Soberano» y por los oficiales y tripulación del mismo, predicó el Dr. D. Juan N. Lobo, etc.* Cuba, 1854.

² Nombrados *Serio*, *Poderoso*, *Soberbio*, *Arrogante*, *Hércules*, *Contento*, todos de á 70 cañones.

³ *Fénix* y *Rayo*, de á 80; *África*, *Vencedor*, *Tigre*, *Infante*, *Galicia* y *Princesa*, de á 70; *Flora*, de 24. En este Arsenal requería el casco de un navío de tres puentes 184.700 pies cúbicos de madera, valuados en 145.726 pesos fuertes; 4.180 quintales de hierro cobre y plomo, 73.800. El ramo de carpintería absorbía 55.800 jornales, á peso fuerte uno; los de tallistas, torneros, calafates, herreros y otros oficios, 32.000. Necesitaba además 45 quintales de clavazón, que valían 2.500 pesos; sobre 9.000 las anclas y anclotes, con peso de 467 quintales. Los cables y calabrotos pesaban 1.114 quintales, siendo su valor 27.800 pesos.



de sentar doce quillas en otras tantas gradas paralelas ¹.

Una construcción especial se hizo en estos tiempos: la de *jabeques*, á fin de perseguir á los corsarios berberiscos con embarcaciones semejantes á las que ellos usaban, y de sustituir á las galeras, suprimidas por esta razón el año 1748. No es de callar que terminaron su honrosa carrera con hecho digno de ella, apresando las dos nombradas *San Felipe* y *San Fenaro* el 10 de Junio del mismo año, un pingue corsario inglés de 19 cañones y 10 pedreros y una embarcación mercante española que se llevaba.

Los primeros jabeques se encargaron á la industria particular, resultando muy caros, por lo que se procedió á fabricarlos en el Arsenal de Cartagena con más economía ².

Bastante más difícil que la creación del material de la Marina consideraba el marqués de la Ensenada dotarla de personal suficiente, empezando en la marinería, escasa en el reino, más que por la despoblación general, por la que en el litoral habían producido muchas causas juntas: la postración del comercio, el abandono de la pesca, la falta de seguridad personal en las costas del Mediterráneo por el corso de los berberiscos, el tratamiento en los bajeles de guerra y la irregularidad y tardanza en el pago de los haberes. Esta falta de marineros, que siempre se experimentó en España al ordenar grandes armamentos, tenía por verdadero escollo en sus proyectos, pero no lo creía insuperable, y á franquearlo de-

La arboladura se calculaba en 18.000 pies cúbicos de madera, costo de 39.112 pesos; la jarcía en 1.678 quintales, equivalentes á 42.392 pesos; el velamen en 16.864 varas de lona, y 45 quintales de jarcía, que costaban, con el respeto, 26.768 pesos.

Reunidas estas cantidades, daban por costo del navio de linea de tres puentes puesto en la mar, 454.898 pesos.—Pezuela, *Diccionario geográfico histórico de la isla de Cuba*. Madrid, 1863; t. III, pág. 147.

¹ Apéndice de este capítulo.

² «Presupuesto del caudal que costará la construcción y completo armamento en el puerto de Cartagena de cuatro jabeques, cada uno de porte de 298 toneladas, con 60 codos de eslora, 52 de quilla, 14 y 18 pulgadas de manga, 5 y 18 pulgadas de puntal, y 7 y 12 pulgadas de plan, con fortificación suficiente para sostener una batería de 24 cañones del calibre de á 8.» El coste total de cada uno era 65.638 rs., sin incluir el valor de la artillería.—*Colectión Vargas Ponce*, leg. III, número 137.



dicó la atención. Tal objeto tenía el armamento de los jabeques, para perseguir y encerrar á los de Argel; la concesión de privilegios á las industrias de mar; la rebaja de los derechos impuestos sobre la sal; las licencias de navegación á Indias sin la traba de las flotas; la autorización de exportar oro, plata y moneda como artículos de comercio; la paga puntual, con facultad de consignar una parte en socorro de las familias de los embarcados; la atracción de gente extranjera ¹, y la Ordenanza benéfica de matrículas ².

En atención á más altas esferas, trajo á la dirección de la Academia de guardias marinas á Mr. Luis Godín, uno de los Académicos franceses que midieron el grado del Meridiano en América; pensionó en el extranjero á oficiales distinguidos y á individuos que estudiaran artes, comercio y fábricas; fundó en Cádiz observatorio astronómico ³ y Colegios de Medicina y de Cirujanos, almáciga de profesores y origen de los establecimientos de la misma clase que se fueron implantando en España, organizada la enseñanza por D. Juan Lacomba, cirujano mayor, D. Pedro Virgili, iniciador de la idea, y otros que completaron sus estudios en Leiden, Bolonia y Montpellier.

Fijáronse las obligaciones en nuevas Ordenanzas generales y particulares ⁴ y se procuró el progreso de la enseñanza y la

¹ *Noticia de los sueldos y condiciones que se guardarán con los marineros que entren al servicio de España.*— Colección Vargas Ponce, leg. IV, núm. 134.

El que por su habilidad y buena conducta mereciere la plaza de artillero de mar de preferencia, tendrá al mes 10 escudos, que son medio peso duro cada uno. El artillero de mar ordinario, nueve escudos. El marinero, 7. El grumete, cuatro y medio. No se les despedirá del servicio. Ascenderán á las clases superiores cuando lo merezcan. Tendrán opción á los viajes de América después de tres campañas de Europa. Se les suministrará diariamente ración ordinaria de armada con vino. Gozarán los mismos privilegios que los marineros españoles y todas sus exenciones. Podrán dejar á sus familias la mitad de su sueldo, que cobrarán mensualmente del Ministerio por medio del sujeto que destinaren.

² Real Ordenanza de Matrícula, circulada en 1.º de Enero de 1751.

³ Carta de D. Antonio Ulloa al Secretario del marqués de la Ensenada, anotada por éste, sobre construcción del Observatorio astronómico de Cádiz y formación en él de colecciones de minerales y de antigüedades. Rodríguez Villa, *Don Cenón de Somodevilla*, pág. 357.

⁴ *Ordenanzas de S. M. para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada naval.* Madrid, por Juan de Zúñiga, 1748. Dos tomos en 4.º mayor con gra-



cultura imprimiéndose por cuenta del Erario las obras escritas por D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa ¹ relativas á su viaje por América y á la cuestión debatida de límites con las posesiones de Portugal.

Ensayos prácticos hicieron los oficiales y guardias marinas pasando con el maestro D. Luis Godín á Trujillo á observar el eclipse de sol que había de suceder el 26 de Octubre de 1753, á fin de fijar la longitud de la ciudad, comparando la observación con las que habían de hacer los astrónomos en París y en Lisboa. Con ella, con las conferencias y disertaciones ² se iban reuniendo elementos para levantar la Carta geográfica de España, proyecto de los grandes de Ensenada, cuya ejecución había de emprenderse según plan del referido D. Jorge Juan, pareciendo al Ministro vergonzoso que para conocer la situación y distancias respectivas de nuestros mismos pueblos y lugares, dependiésemos de los franceses y holandeses, quienes por sus mapas imperfectos

bados en las cabezas de los títulos. Las redactó el capitán de navío D. Joaquín de Aguirre y Oquendo, primer Mayor general de la Armada, creado que fué este cargo. El código mereció elogios, y en la parte penal estuvo vigente hasta mediados de este siglo.

¹ *Observaciones astronómicas y físicas hechas de orden de S. M. en los reinos del Perú. De las cuales se deduce la figura y magnitud de la tierra, y se aplica á la navegación.* En Madrid, por Juan de Zúñiga, 1748; 4.º mayor.

Relación histórica del viaje á la América meridional, hecho de orden de S. M. para medir algunos grados de meridiano terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la tierra, con otras varias observaciones astronómicas y físicas. En Madrid, por Antonio Marín, año 1748. Cuatro tomos, 4.º mayor. La trajo al francés Mr. de Mouillon, en París, año 1752.

Disertación histórica y geográfica sobre el meridiano de demarcación entre los dominios de España y Portugal, y los parajes por donde pasa en la América meridional, con forme á los tratados y derechos de cada estado, y las más seguras y modernas observaciones. Impresa de orden del Rey en Madrid, por Antonio Marín, año 1749, en 8.º Traducida al francés, é impresa en París por Antonio Boudet, impresor del Rey, 1776, acompañando carta de M. Green que representa parte de dicha América meridional publicada en Londres en virtud de acta del Parlamento de 19 de Febrero de 1753.

² Carta de D. Jorge Juan á D. Antonio Roselló acerca de los trabajos de la Academia de Guardias marinas de Cádiz. Rodríguez Villa, *Don Cenón de Somodevilla*, página 372. No tardó en salir á luz uno de los trabajos en que él dice se ocupaba, el *Compendio de navegación para el uso de los Caballeros guardias marinas. Por D. Jorge Juan.* En Cádiz, en la Academia de los mismos Caballeros, MDCCLVII. Un tomo en 4.º Dedicado á los guardias marinas, dándoles idea del tratado en once páginas, con fecha 12 de Julio de aquel año.



de la Península extraían de ella sumas considerables. Con este objeto hizo traer de Londres y París los instrumentos necesarios y pensionó en la segunda de estas capitales á don Juan de la Cruz ¹ y á D. Tomás López para perfeccionarse en el grabado de cartas ².

Alguna de las medidas de Ensenada, la supresión del Almirantazgo en 8 de Noviembre de 1748, del Cuerpo á que él mismo dió vida como secretario, y esto al concluir la guerra en que por su dirección hubo felices é inesperados sucesos, maravillaba á uno de nuestros críticos ³, apesadumbrado de que otra vez se entregara á las solas luces y caprichos de un ministro la dirección de los negocios, cesando aquel consejo y tribunal que reconcentraba el saber y la prudencia de los más expertos. El centro en que cualquier pensamiento ó providencia saludable y conveniente no moría con el que le propuso ó la planteó, donde se discutía antes de resolver, y no se abandonaba lo bien resuelto. Foco de las luces de muchos, punto convergente de las líneas de todos, fuego sagrado y perpetuo que purificaba lo que el amor propio é interés de cada individuo pega de escoria al precioso metal de sus pensamientos relativos al procomún, y en donde purificados se elaboran con invariable orden y sistema. Pero el mismo escritor, como tan ilustrado, comprendía que la supresión era consecuencia natural del sistema de buscar empleos para las personas, y no personas para los empleos.

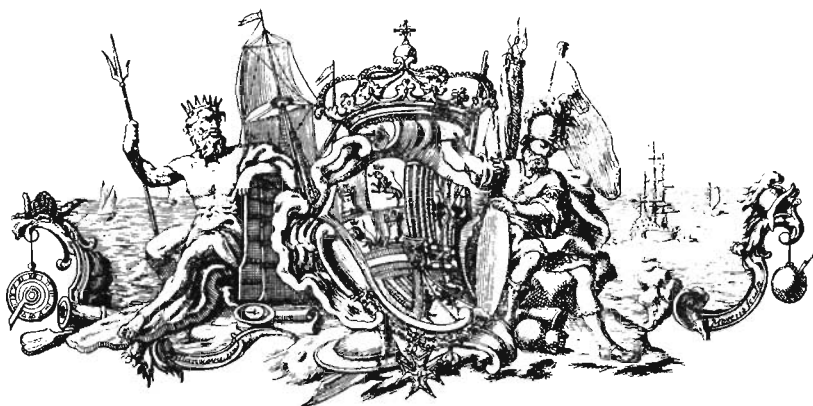
¹ Hermano del popular autor dramático D. Ramón de la Cruz.

² En la Academia de la Historia. C. 25, volumen rotulado «Treinta y una relaciones manuscritas para la historia de España, t. xxv.»

Se comprende, del folio 1 al 33, uno de los trabajos preparatorios con título de *Instrucciones de lo que se ha de observar por las compañías de geógrafos, hidrógrafos y astrónomos en la formación de los mapas generales de España, cartas marítimas de todas las costas de la Península, averiguaciones concernientes á la historia natural, antigüedades y otras noticias de España: y del régimen que han de guardar en estas operaciones para la mayor perfección de esta vasta e importante empresa.*

Es papel de interés, creábanse veinte compañías compuestas de un director, dos ayudantes y cuatro peones. Todas juntas habían de empezar los trabajos de campo en el reino de Toledo, á fin de ensayarse y de determinar el método uniforme, repartiéndose después en las provincias. En cada una de éstas había de medirse con repetición una base, procurando tuvieran todas la misma longitud aproximada.

³ Vargas Ponce, *Vida de D. Juan José Navarro*, pág. 237.



Escudo de armas puesto en la portada de las Ordenanzas de 1748.





El Almirantazgo en España, como queda explicado en el lugar oportuno, no se creó con idea de mejorar el mecanismo del servicio naval; presidía la de que el infante D. Felipe tuviera con su dirección renta desahogada, y así, cuando la guerra concluyó, y por su efecto obtuvo el hijo de doña Isabel los ducados de Parma y de Plasencia, se estimó innecesaria la institución, en la que precisamente tenía Ensenada la lugartenencia, á fin de aplicar los derechos, que eran muy crecidos, á otras atenciones: No tenía el Almirantazgo la tradición, el arraigo ni la popularidad del de Inglaterra, del que fué imitación imperfecta; no subsistió tampoco tiempo suficiente para acreditar su utilidad, al paso que con muy poco tenían los ministros el que les bastaba para medir lo que coartaba sus atribuciones.

En Inglaterra se quiso sacar partido de otra providencia de Ensenada, siendo de las que le enaltecen. Pidió á los dos jefes tan repetidamente mencionados, D. Jorge Juan y don Antonio Ulloa, informe reservado acerca de las cosas y personas de nuestras posesiones de Ultramar, para aplicar la corrección de los vicios ó abusos. El escrito franco y sincero fué sustraído de las oficinas, yendo á parar á Londres, donde se publicó acompañado de comentarios calumniosos¹, como

¹ Navarrete, *Estado general de la Armada de 1829*. El mismo autor, en su *Biblioteca marítima*, t. II, pág. 31, pone el título de la obra en esta forma:

Noticias secretas de América sobre el estado naval, militar y político de los reinos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile: gobierno y régimen particular de los pueblos de indios: cruel opresión y estorsiones de sus corregidores y curas: abusos escandalosos introducidos entre estos habitantes por los misioneros: causas de su origen y motivos de su continuación por el espacio de tres siglos. Escritas fielmente según las instrucciones del Excmo. Sr. Marqués de la Ensenada, primer Secretario de Estado, y presentadas en informe secreto á S. M. C. el Sr. D. Fernando VI por D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa, etc. Sacadas á luz para el verdadero conocimiento del gobierno de los españoles en la América meridional, por D. David Barry. En dos partes. Impresas en Londres, en la imprenta de R. Taylor, 1826. Un tomo en folio menor con los retratos de los autores del informe.

Dos manuscritos del mismo informe al parecer, aunque tienen título distinto, tengo registrados; á saber:

Relación histórica y política del estado actual de los reinos del Perú, por lo tocante á Marina, hecha por los capitanes de navio D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa, sobre las propias observaciones que de orden de S. M. practicaron en aquellos reinos, año 1748. Academia de la Historia, Est. 26, gr. 4, D. 90.



si el confiar un enfermo á su médico las causas y el estado de su enfermedad para que medite y atine en su curación no envolvese en sí la idea y el deseo de recobrar la salud perdida.

Condensa este resumen la obra relativa á la Marina, parte tan sólo de la del gran Ministro, del funcionario patriota que informaba al Rey: «En Flandes ni Italia tiene V. M. estado alguno, ni deseo le tenga jamás, porque de mucho daño y de ningún provecho han servido á España.»

APÉNDICES AL CAPITULO XXI¹.

NÚMERO 1.

Exposición del marqués de la Ensenada á D. Fernando VI, al empezar su reinado, año 1746.

Siempre los primeros pasos del que comienza á mandar son los que deciden del concepto que se debe á sus operaciones; y así nada es más peligroso que el no acertar en los principios, porque ni aun la enmienda sana lo que perjudica el error, por genio injusto de los hombres, que se acuerda más de lo que vió, que da crédito á lo que ve. De aquí se infiere cuánto conviene antes de resolver y ejecutar sobre grandes negocios el reducir á un sistema fijo el objeto de todas las acciones, medidas las circunstancias y proporcionados los medios, para que se evidencie, aun cuando el fin no se consiga, que no faltó la disposición preventiva, sino que lo descompuso la Providencia.

Sentada esta máxima como inexcusable en los soberanos, debe S. M. elegir un punto céntrico adonde paren todas las líneas; y ninguno mejor que

Discurso y reflexiones políticas sobre el estado presente de la Marina en los reinos del Perú: su gobierno, arsenales, maestranzas; viajes, armamentos, plana mayor de sus oficiales, sus sueldos, navios marchantes, régimen particular de aquellos habitantes y abusos que se han introducido en uno y otro, etc., por D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa, año 1749. Un volumen en folio. Biblioteca particular de S. M. el Rey, 2, K, 3.

¹ Fragmentos relativos á Marina, saçados en mayor parte de la interesante colección de documentos formada por D. Antonio Rodríguez Villa y publicada en su libro *Don Cebán de Somodevilla*.



la paz, si se oye el clamor de los pueblos, á que es razón que se atienda; si se mira el dinero extraído; si se numera la gente que se consume; si se trata de hacer tolerables los tributos, de que florezca el comercio, se aumenten las fábricas y no se abandone el cultivo; si se piensa, como importa, en adelantar la marina y que aprovechen á la Corona y no los gocen los extranjeros los tesoros de las Indias, y, en fin, si ha de ser el Rey, como no se duda, propiamente padre de sus vasallos.

El que quiere conseguir la paz, es común axioma que ha de preparar la guerra; y estando hoy con las armas en la mano, no hay arbitrio para la duda. Por la religión, por la honra y por la conveniencia justificada de la Corona, es lícito que se tomen y que con tesón se mantengan, y es evidente que el honor y aun el interés de S. M. se hallan empeñados: el honor, porque no le pierdan los estandartes de España si ceden con precipitación la gloria adquirida, y el interés, porque las ventajas de Inglaterra pueden ser el exterminio de las Indias. Además de estas consideraciones, hay una muy fuerte, y es que no hay paz segura si se compra con indecoro y descrédito del que la ajusta, y conviniendo tanto que sea sólida y durable, es menester afianzarla á costa de algún riesgo y fatiga, y que conozcan las potencias extranjeras, que hay igual disposición en el Rey para empuñar la espada que para ceñir las sienes con la oliva....

Por el origen, curso y estado de las negociaciones que se hizo al presente Rey, habrá visto S. M. la conducta dolosa de la Francia, el ánimo descubierta de los ingleses y el vario parecer de la Gran Duquesa. La novedad sucedida es muy verosímil que altere estos aspectos, en unos en parte y en otros enteramente. La Francia afectará deseos de unión y aun la guerra con viveza en el día, pero será para perfeccionar el logro de sus fines á costa de nuestro daño. Los ingleses se mantendrán en no negarse á ajuste con ventaja y alguna seguridad de menos estrechez nuestra con la Francia. La Gran Duquesa podrá acaso pensar en una buena correspondencia con el Rey, por atraer sus fuerzas á equilibrar con las austriacas las de Francia, superiores por ahora, respectivamente, á las más grandes de cualquier príncipe; y S. M., por estos mismos respetos, parece que debe, no sólo disimular con la Francia, sino mantenerse amigo, aunque independiente, buscar á Inglaterra sin humillarse, y correr de buena fe con esta Corona, y proseguir del propio modo la conversación con los austriacos hasta reglar prudentemente las diferencias que nos tienen contrarios.

Bajo este general concepto del estado presente de las cosas, no hay duda en que es preciso acudir luego á Viena y Londres, porque con la Francia no urge otro paso que el de la disimulación, y á éste ha dado ya principio S. M. con las cartas confidenciales al Christianísimo y al Delfín, y es.



muy fácil continuarla aquí con su Embajador, sin contraer más empeño que el de las buenas palabras. En el modo de abrirse con aquellas dos Cortes ha de ser igual la entereza prudente; han de conocer sus soberanos que el Rey solicita la paz, pero sin temer la guerra; que ama la quietud y el excusar que se derrame más sangre en Europa, pero que no huirá de verterla cuando haya justificado con Dios y con el mundo que no le queda otro arbitrio, sin faltar á la forzosa obligación de Monarca, inseparable de estas precisiones.....

El primer cuidado (con Inglaterra) ha de ser persuadirles lo infinito que se arriesgará si porfían en que se hayan de decidir ahora los puntos pendientes: si sobreesen á la razón una tregua, mientras se examinan ó resuelven por comisarios ó por un Congreso ó un convenio provisional, con las mismas circunstancias, abrirían el paso á salir del ahogo; pero si les parece medio poco seguro, como es natural, no hay otro arbitrio que cortar las pretensiones en esta forma:

Concederles la libre navegación como lo piden, no es posible sin abandonar las Indias; restringirla, como pretendemos, tampoco es practicable, aunque fuera justo; conque entre los dos extremos se ha de procurar alguna senda que nos lleve al término deseado, y mientras se encuentran con maduro examen otras más seguras, acaso se puede reconocer la que se sigue, proponiendo:

1.º Que en los mares de la América, por donde es indispensable naveguen para ir á sus colonias, serán exentos de visita, aunque pasen á vista de las costas nuestras, que pueden ser limítrofes; pero en la inteligencia de que cuando se les encuentre navegando y haciendo ruta á sus colonias, tendrán obligación los capitanes ingleses de presentar á nuestros guarda-costas, si las piden, las patentes y despachos del Almirantazgo ó de los oficios de marina de los diferentes puertos de donde hayan hecho vela, los que habrán de estar en debida forma, y en el caso de que los encuentren anclados en las costas españolas que sean limítrofes, como se ha dicho, por algún contratiempo accidental ú otra igual causa, ó que por lo mismo se hallen precisados á entrar en nuestros puertos, entonces se han de sujetar, no sólo á la más rigurosa visita, sino á no permanecer allí más que 48 horas para proveerse de lo que necesiten, y á hacer vela inmediatamente que expire aquel término para sus colonias, si los vientos lo permitieren, y entonces podrán acompañarlos con el más estricto cuidado nuestros guarda-costas, á lo menos hasta la distancia de diez leguas.

2.º Y en cuanto á los mares americanos, adonde no tienen precisión de navegar los bajeles ingleses, por no ser de los que llevan á sus colonias, quedarán sujetos á ser visitados por nuestros guarda-costas, cualquiera



altura que sea, sin que hagan la menor resistencia, so pena de confiscación.

Por lo que concierne á la Compañía del Asiento, son tales y tan arduas las respectivas pretensiones sobre cuentas, navío de permiso, tiempo de su duración y otros incidentes, que no es posible desenmarañarlas sin un prolijo examen y un largo tiempo; y en esta innegable suposición, es preciso, si se camina de buena fe á la paz, que se remitan á comisarios que las determinen dentro de un espacio oportuno y capaz del logro.

En lo tocante á las 95.000 libras esterlinas que se deben á Inglaterra por la Convención del Pardo, se ofrecerá la más puntual satisfacción, luego que se terminen las dependencias de la Compañía del Asiento, pues nada es más conforme á equidad que el que paguen unos y otros lo que deban, y que no se sacrifiquen tantos millones como consume la guerra por una cantidad que no es comparable con aquel dispendio.

La materia de límites en la Florida y otras partes de la América se ha de proponer que quede *in statu quo*, y que se trate y se resuelva por comisarios con tiempo prefijado para su conclusión, no comprendiendo en ella lo que por ambas partes se haya ocupado en el curso de la presente guerra; y esto, de cualquier calidad que sea, se ha de evacuar dentro de cuatro meses, contados desde la ratificación del tratado que se haga, expidiéndose entonces las órdenes más claras y efectivas para ello, á satisfacción de los contratantes.

La pesca del bacalao en Terranova es otra de las disputas que requieren decisión, y que no puede conseguirse con la celeridad que necesita el actual sistema, y es también punto más proporcionado para comisarios, como los antecedentes.

Sobre revalidar los antiguos tratados insistirán los ingleses, para que sirvan de fundamento al que ahora se estipule. Tiene graves perjuicios esta pretensión por lo que mira al comercio, y es necesario estipular que la España estará religiosamente á lo ofrecido en cuanto no se aparte de los tratados que hubiese hecho después de la guerra con ingleses, ó que hiciese en adelante con cualquier otra potencia, la más favorecida, porque siendo su firme resolución el que se establezca la recíproca en todo lo pactado y que se pactare, no puede proceder á obligación que no embeba este adminículo.

La restitución de Gibraltar es cuerda delicada para que se toque en el día. Un estudiado silencio convendrá más á unos y otros, y el obviar por nuestra parte que no se introduzca cláusula ni expresión, en lo que se conviniere, que estorbe en adelante á los fundamentos que se podrán deducir para reclamarla, cuando se halle la Monarquía con el vigor que



no será difícil que cobre en pocos años de tranquilidad y aplicación....

En la conducta que se debe observar con la Francia, no hay que añadir á lo enunciado, pero sí á lo que es preciso tener presente, tanto en el día, por si se promovieren algunas especies de Corona á Corona, que están dormidas, cuanto después por si se suscitaran para interrumpir la paz; y en este supuesto se ha de advertir que, roto el tratado de Fontainebleau, no hay otro alguno que ligue á la España con aquella nación, y que, no obstante, nos importa conservar su amistad, bien que sin dependencia, para no exponernos al torrente de su poder, mientras no estuviese el de la Monarquía en la consistencia que debemos esperar.

Es de temer que vuelvan á insistir en un tratado de comercio que há años que está indeciso, porque no se condesciende á cuanto piden. En varias ocasiones ha llegado al último examen, y aun á parecer concluido, pero lo han dilatado con uno ú otro pretexto, sin duda con la esperanza de mejorarle; y si hoy lo intentan, será forzoso el persistir en lo que siempre se ha respondido, y no es lo menos contrario, porque no hay artículo en que no se estipule la recíproca, y se ha ceñido á la moderada duración de quince años para renovarle si nos prueba bien, ó para que se cancele si nos perjudica, ya que no lo impide la perpetuidad.

En las cosas de las Indias observa un profundo silencio la Francia, porque lo que allí posee y nos usurpó, jamás lo ha legitimado por convenio ó pacto alguno, como la Holanda y la Inglaterra. Nosotros, de la misma forma, nada les argüimos por no entrar en disputas, pero se procura tenerlos á raya en Santo Domingo, retirándolos con cuidado y tiento de los límites á que se extienden y no les corresponden....

Á lo que queda referido se reduce cuanto merece en sustancia la atención del Rey. Por su contexto se ve claro que lo que importa es la paz, y que se balancee el poder de la Francia, estableciendo nuestra unión con los ingleses y austriacos, que no son menos autorizados en tan saludable fin.

NÚMERO 2.

Exposición dirigida al Rey por el marqués de la Ensenada, en Aranjuez á 18 de Junio de 1747, relativamente á la Hacienda, Indias, Guerra y Marina.

MARINA.

En ésta pocos ó ningunos abusos hay, porque por lo mismo que está apartada de la Corte, ha sido más fácil practicar en ella las reglas posibles



de economía, no obstante importar más lo que se debe de sueldos á sus individuos que á todo el ejército; pero en medio de esto se verá si todavía hay algo que reformar.

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 la pertenecen; y mientras la España no tenga una marina competente, no será considerada de Francia é Inglaterra, sus émulas más inmediatas.

Consecuente á esto es que V. M. atienda, con preferencia á todo, al aumento y mejor régimen de armadas, para las cuales cuantos materiales y pertrechos son menester hay en España.

Yo no diré que pueda V. M. en pocos años tener una marina que compita con la de Inglaterra, porque, aunque hubiere caudales para hacerla, no hay gente para tripularla; pero sí que es fácil tener V. M. el número de bajeles que baste para que, unidos con los de Francia (si no abandona, que no hará, su marina), se prive á ingleses del dominio que han adquirido sobre el mar.

Bajo este concepto expondré á V. M. que, según mis tales cuales experiencias, adquiridas en la profesión en que me he criado, y lo que por mí mismo he reconocido y noticias que he tomado, hallo que en ocho años de paz pueden construirse en España y Habana 50 navíos de línea, y prepararse todos los pertrechos que necesiten para su armamento, como se aplique en cada uno de estos ocho años un millón de pesos fuertes con sólo este destino.

La falta de marinería procede de la escasez de gente, del poco comercio marítimo que se hace y de la guerra contra moros, la cual amedrenta y obliga á que los españoles pongan 25 hombres en embarcación en que de igual porte no ponen los ingleses más que seis, de que procede que ganando éstos mucho en los fletes, aquéllos, con igual paga, no pueden costearse.

No entraré en el discurso de salvar ó condenar esta guerra contra moros, ni en el de si conviene ó no mantener á Orán, á que se puede agregar el punto de redención de cautivos; pero expondré á V. M. que los enemigos de la España embarazarán siempre á toda costa que ésta haga paz ó tregua con los moros, que si la hubiere, sólo Cataluña y Mallorca criarían marinería para tripular 20 navíos de línea; y que si los moros no esperasen redentores, no harían cautivos, de los cuales muchos reniegan, y de los moros esclavos raro se hace cristiano.

Los recursos en el día para tener marinería, son: pagarla puntualmente, lo que no se ha hecho hasta aquí; agasajar la extranjera con preferencia á



la natural; dejar salir de cualesquiera puerto de España todos los navíos y embarcaciones que quieran ir á la América, según leyes y ordenanzas, y fomentar la pesca, conceder exenciones y dar alivios á los que se emplearen en la navegación y comercio, con otras providencias subalternas que no refiero por no dilatarme más.

NÚMERO 3.

**Exposición del marqués de la Ensenada al Rey sobre fomento de la Marina.
Aranjuez 28 de Mayo de 1748.**

Señor: 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. De este innegable principio se deduce que esta parte del gobierno merece la principal atención de V. M.; pero para que se fomenten todo lo que conviene, hay la dificultad invencible en el día de falta de fondos, y el reparo ahora y en lo sucesivo de deberse obrar en este asunto mucho más en la sustancia que en la apariencia, la cual es preciso vestirla de afectada moderación para no despertar la envidia de los enemigos de nuestra felicidad.

En el reglamento ó proyecto adjunto propongo á V. M. de extraordinario, el armamento de seis bajeles para emplearse contra moros y resguardar las costas de España; el de ocho, que son indispensables para que exista, parte en la América y lo demás vaya y venga de ella á Europa; la construcción de seis navíos anuales en Ferrol, Cádiz y Cartagena, y de tres en la Habana, y la fábrica del Arsenal de Ferrol, cuyo departamento debe ser por su situación el más considerable.

Para todo son menester en Europa 3.879.086 escudos de vellón, y en América 782.093 pesos fuertes, cuyo gasto de marina será como una tercera parte del del ejército.

Es cierto que éste, el Ministerio y las Casas Reales deben ser dotados con preferencia; y que siendo así, yo no creo que la Hacienda de España y producto de América alcance para todo; pero como es menester dar un sistema fijo á la Marina y caminar sobre él, ruego á V. M. se digne prescribir el que sea de su Real agrado.

Si fuere el que indico, se sabrá que todos los fondos que quedaren, después de asistidas las demás obligaciones de la Monarquía, se han de aplicar á la Marina, la cual, según ellos, irá en aumento, y su distribución se graduará con conocimiento de la voluntad que V. M. explicare.



En España, hasta que pasen dos años no se podrá construir, porque maderas recién cortadas se pudren, y curadas bien en agua salada son tan permanentes como de corta duración las de Francia, Inglaterra y Holanda, porque V. M. tiene robles en cantidad, y aquellas potencias sólo bernes.

Lo que por economía y por política conviene presentemente es cortar, labrar y curar maderas y preparar herrajes para la construcción de los buques, sin olvidarse de la artillería, municiones, jarcia y velamen, pues teniendo todo esto, aun en guerra logrará V. M. navíos y asegurará su armamento.

Si la España hubiese podido poner una escuadra de 40 navíos de línea sobre el cabo de Finisterre, otra de 15 ó 20 en los mares de Cartagena, fortificando en Galicia puertos de retirada, que los hay por naturaleza, como si el arte los hubiese puesto, y al mismo tiempo se hubiese fomentado y abrigado el corso, no habría querido guerra la Inglaterra con la España.

Teniendo esta marina, será galanteada de la Francia, para que, unida á la suya, se destruya á la de Inglaterra, y ésta obsequiará la España porque no se ligue con la Francia.

Al margen, de mano del Rey:

«Es mi voluntad que, sin perjuicio de las demás obligaciones de la Monarquía, atendáis y procuréis el aumento de la Marina, á cuyo fin daréis las providencias correspondientes con el disimulo posible.»—
Rúbrica.

NÚMERO 4.

Carta del marqués de la Ensenada al Embajador de España en Francia.
Buen Retiro, 24 de Marzo de 1749.

Tenga usted muy mal concepto de todo navío del Norte, y también de Francia, cuanto á su duración, pues las maderas son muy malas; y al contrario las nuestras, como se dé tiempo para curarlas en agua salada. Lo que únicamente falta para nuestra Marina son mástiles de Riga, que es lo que fué á reconocer Bena, y aun éstos se pueden suplir con los de Cataluña, que tienen el defecto de no ser permanentes, pero debemos hacernos pobres. Ni constructores ni maestros de jarcia y lona hay en Francia ni en España, y en ambos reinos está muy mal entendida la economía, pues van á lo más barato, que es lo más caro. Don Jorge Juan ya está en Londres, y muy útil nos será su viaje, porque en punto de mecá-



nica somos ignorantísimos sin conocerlo, que es lo peor. No me asusta la construcción de 17 navíos en ese reino, aunque acá no se pone quilla alguna por ahora. Lo que me martiriza es la poca marinería que tenemos; pero no pierdo la esperanza de que se aumente, y el medio es la paga y la buena fe.

NUMERO 5.

Exposición del marqués de la Ensenada al Rey, acerca del estado general de la Nación. Madrid, 1751.—Parte referente á la Marina.

Proponer que V. M. tenga iguales fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra sería delirio, porque ni la población de España lo permite, ni el Erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente ejército y que no se haga una decente marina, sería querer que la España continuase subordinada á la Francia por tierra y á la Inglaterra por mar....

La Armada naval de V. M. sólo tiene presentemente los 18 navíos y 15 embarcaciones menores que menciona la relación adjunta núm. 6, y la Inglaterra los 100 navíos y 188 embarcaciones de la núm. 7.

La armada propuesta es cierto que no puede competir con Inglaterra, porque ésta es casi doble en navíos y más en fragatas y embarcaciones menores; pero también lo es que la guerra de V. M. ha de ser defensiva, y en sus mares y dominios necesitará toda la suya la Inglaterra para lisonjearse con la esperanza de conseguir alguna ventaja, sea en América ó en Europa.

Por antipatía y por interés serán siempre enemigos los franceses é ingleses, porque unos y otros aspiran al comercio universal, y el de España y su América es el que más les importa.

Seguiráse á esto que estén pocos años en paz y que V. M. sea galanteado de la Francia, para que, unida su armada con la de España, sea superior á la de Inglaterra y pierda ésta el predominio del mar.... Será V. M. el árbitro de la paz y de la guerra, y muy natural que la Inglaterra compre á V. M. la neutralidad restituyendo á Gibraltar, y la Francia demoliendo á Bellaguardia y cediendo parte de sus privilegios sobre el comercio de España....

En la marina no 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 Cartagena, que vuestra Majestad ha aprobado y mandado se construyan, no dudando los inteli-



gentes que serán perfectos, porque se ha copiado lo mejor de Europa y excluído lo malo de ellos. Para la fábrica de los 60 navíos que se proyecta hay ya mucha parte de la madera en el Ferrol, Cádiz y Cartagena y se está conduciendo la restante, y alguna para 24 fragatas menores, que también se ha cortado, debiendo estar el todo en los arsenales en el año de 1752. Son tres los constructores que han venido de Inglaterra, porque en España no los había, y actualmente fabrican cuatro navíos, una fragata y un paquebote, que se han de probar en el mar por oficiales expertos, para que, concurriendo después en la corte con los constructores, se examine lo que hayan observado y se arregle de una vez nuestra marina. Antes de esto estarán perfeccionadas las gradas para fabricar sobre ellas á un mismo tiempo 20 navíos de línea, para lo cual están ya curadas y preparadas las maderas, y á los diez meses de puestas las quillas, se podrán botar al agua. Igualmente se han traído de fuera maestros hábiles para las fábricas de jarcias, lona y otras, porque es menester confesar que la marina que ha habido hasta aquí ha sido de apariencia; pues no ha tenido arsenales, que es el fundamento, ordenanzas, método ni disciplina, pudiendo V. M. creerse autor original de la que hay y habrá, porque es enteramente nuevo en el todo y en sus partes.

De cuantos materiales y pertrechos necesitan arsenales y bajeles, sólo no hay en los dominios de V. M. palos para su arboladura, porque aun que se crían en Cataluña y en montes de Segura, no son de aquella seguridad y duración que conviene, por lo que se recurre por ellos al Báltico, como lo hacen la Francia y la Inglaterra. A su tiempo será menester crear oficiales; pero como será por partes, dará por ahora los suficientes la compañía de Guardias marinas, y para lo sucesivo será necesario formar otras, como también aumentar la tropa, que no faltará gente, porque se observa que hay pasión por la Marina.

El escollo que hay que vencer es el de la marinería, porque es corto el comercio activo de mar que hace la España, y con las últimas guerras se destruyeron los gremios de la pesca, quedando rara embarcación de transporte; pero de dos á tres años á esta parte es mayor el número de navíos particulares que van á la América, algunas embarcaciones á Francia é Inglaterra, y la pesca se ha fomentado en varias provincias. Estas providencias, con las de pagar puntualmente, socorrer las familias de los que se embarcan y tratar bien á los extranjeros que acuden, producen ya sus efectos, pues antes no había marineros en los navíos que no fuesen por fuerza, y hoy hay muchos voluntarios. No es por esto mi ánimo afirmar que no habría en España suficientes marineros para tripular 60 navíos de línea y demás embarcaciones menores que se proponen; pero sí insinuaré



que de los mismos medios de que Francia, Inglaterra y Holanda se valen debe hacerlo V. M. para crear un cuerpo de marinería que se emplee en el comercio y en la Armada, lo cual se conseguirá si se siguen las reglas que se van estableciendo.

Con el ejército y Armada que se proponen y 30.000.000 de pesos de repuesto, dudo que haya hombre instruido en los intereses de príncipes que niegue podrá V. M. ser el árbitro de la paz y de la guerra entre Francia é Inglaterra, y aun de Europa; y pues no se pueden preparar las armas tan prontamente, gánese tiempo en hacer el repuesto referido, porque sólo la noticia de que le hay, causará respeto y contribuirá á la tranquilidad que se desea para aprovecharse de ellas.....

NÚMERO 6.

Plano de las obligaciones ordinarias de la Monarquía, formado á fin de que satisfaciéndose puntualmente, se pueda hacer separación de fondos con que ir pagando, por vía de transacción voluntaria y secreta, las deudas de los anteriores reinados. Aranjuez 18 de Mayo de 1752.

MARINA.

Proseguir la fábrica de los tres arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena, porque sin ellos ni puede haber marina ni economía en ella. Seguir la construcción de navíos, fragatas, paquebotes y jabeques, porque por más que se trabaje y gaste en estas vastas obras, son menester cinco años para tener la mitad de fuerzas de mar que los ingleses. Tener preparados los pertrechos, fabricándose en España, porque sin ellos son inútiles los vasos, y atraer marinería extranjera, porque la de estos reinos es poca. Poner en el Mediterráneo tres escuadras con navíos, fragatas y jabeques, de suficiente fuerza cada una para resistir la de argelinos, dedicándose todas á encerrarlos en su puerto, que es lo que se espera conseguir y no han logrado los reyes antecesores, aunque todos lo han deseado y solicitado. En esto es interesada la cristiandad, el comercio marítimo de los vasallos, la Armada, porque criará marineros y se habilitarán los oficiales, y el Rey se llenará de gloria en este y en el otro mundo. Enviar y remudar guardacostas en la América, y tener preparados bajeles, tropa, artillería y municiones para socorrerla en una urgencia, como las que han ocurrido con frecuencia en tiempos pasados, y aplicádose tarde y mal el remedio.



NÚMERO 7.

Exposición del marqués de la Ensenada sobre puntos de gobierno.—Sin fecha.

CARTAS GEOGRÁFICAS.

No las hay puntuales del reino y de sus provincias; no hay quien las sepa grabar, ni tenemos otras que las imperfectas que vienen de Francia y Holanda. De esto proviene que ignoremos la verdadera situación de los pueblos y sus distancias, que es cosa vergonzosa.

En Francia trabajan continuamente en perfeccionar las suyas, midiendo una y muchas veces los terrenos, en que han adelantado mucho, dirigiendo estas operaciones el famoso Casini, el joven.

Conviene que en España se practiquen bajo las reglas que han proyectado D. Antonio Ulloa y D. Jorge Juan, á cuyo fin se fabrican en París y Londres los instrumentos necesarios, y algunos están ya en Madrid. El beneficio que producirá esta providencia no pára en el conocimiento de la situación puntual de cada lugar; pondrá á la vista la extensión de su territorio, los límites ciertos de cada provincia y la comprensión de cada corregimiento, el curso de los ríos, los términos que pueden regar y la navegación que puede hacerse en ellos, el uso y aprovechamiento de las tierras con los frutos que pueden producir, los caminos reales y particulares, y otras noticias importantes al buen gobierno de la Monarquía y al adelantamiento del comercio. Se sabrá cuántos pies mide la España y cada una de sus provincias, las cosechas que pueden dar, el auxilio y asistencia que pueden sacar una de otra, y en qué parajes hay más proporción que en otros para establecer ciertas fábricas, que es uno de los puntos más delicados que pueden ocurrir.

No basta que se formen y levanten las cartas; es necesario que haya en el reino quien las sepa abrir, sea haciendo venir de fuera grabadores de esta profesión, ó enviando á París artistas mozos que la aprendan.....



NÚMERO 8.

Estado de la Armada en el año 1746 al empezar el reinado de Fernando VI ¹.

DEPARTAMENTOS.	NAVÍOS.	CAÑONES.
Cartagena.	<i>El Real</i>	114
	<i>El León</i>	70
	<i>Constante</i>	60
	<i>América</i>	60
	<i>San Fernando</i>	60
	<i>Hércules</i>	60
	<i>Oriente</i>	60
	<i>Brillante</i>	60
	<i>Soberbio</i>	60
	<i>Neptuno</i>	60
	<i>Alcón</i>	52
	<i>Javier</i>	50
	<i>Retiro</i>	50
Ferrol.	<i>Paloma</i>	50
	<i>Galgo</i>	50
	<i>Aurora</i>	30
Cádiz	<i>San Felipe</i>	70
	<i>Europa</i>	60
	<i>Castilla</i>	60
Habana	<i>Glorioso</i>	70
	<i>Cuatro bombardas</i>	
	<i>Reina</i>	70
	<i>Invencible</i>	70
	<i>San Antonio</i>	60
	<i>Real Familia</i>	60
	<i>Nueva España</i>	60
	<i>Fuerte</i>	60
	<i>Dragón</i>	60
	<i>Conquistador</i>	60
<i>Pizarro</i>	50	
En Astillero	<i>África</i>	70
	<i>Vencedor</i>	70
	<i>Tigre</i>	70
En el Mar del Sur. . .	<i>La Esperanza</i>	50
Son 37 bajeles.		

¹ Del Estado general de la Armada del año 1829.



NÚMERO 9.

«Real de Esteyro. Poema heroyco joco-serio en que á los doce navíos que se están construyendo de orden de su Real Magestad, les echa Clío su guarnición al canto, compuesto por Jacobo Sandacer y Torcás, natural de Galicia, clérigo de Menores, y lo dedica á la muy ilustre señora Marquesa de San Saturnino, señora de Baltar, etc. Dalo á luz un apasionado de el autor. D. V. M. Y. G. En Madrid. En la oficina y Librería de Joseph García Lanza, con las Licencias y Aprobaciones necesarias. Se hallará en Madrid en casa de Mathías Escribano, frente de San Phelipe el Real, y en su Puesto en las Gradadas, y en Galicia, en la ciudad de Betanzos.» En 4.^o 1.

En la segunda foja empieza la dedicatoria

A la muy ilustre señora, mi señora D.^a Josefa Cayetana Pardo, marquesa de San Saturnino, en romance que ocupa seis. Dícela:

Por mi Mecenás os tomo,
Que, aunque aquél un señor era,
Cabe en buena concordancia
Que haya señoras Mecenás.
De las Musas de Galicia
Sois la madre en acogerlas,
Y por eso en vos la mía
Busca una madre gallega.

Las licencias, datadas en Abril y Mayo de 1754 y el prólogo, en que se pone glosario de los términos náuticos, llenan otras tres, ó sean diez en todo, portada y preliminares, empezando la paginación en la undécima. Diez y ocho ocupa el poema, dividido en dos argumentos, conteniendo cien octavas y dos más de títulos.

Todas las páginas están orladas.

Tomando salteadas aquellas octavas de noticia histórica, dicen:

VIII.

Por el puerto del Sol fué conocido
El seno del Ferrol antiguamente,
Título que, sin duda, ha merecido,
Por ser vuestro palacio transparente;
Si entonces tuvo nombre y tan lucido,
Hoy lo debe tener más refulgente,
Pues tal lustre le dan vuestros favores,
Que están de mar á mar sus esplendores.

1 Ejemplar en mi biblioteca.



ARMADA ESPAÑOLA.

XX.

A poco trecho, para más adorno,
El Real de Esteyro, población hermosa,
Extendiéndose va por el contorno
En mucha inmensa fábrica costosa;
Gira la gente en incesante torno,
Y en continua faena laboriosa,
Brotando cada día en aquel caos,
Cuarteles, almacenes y *tinglaos*.

XXVI.

Pero si al Arsenal atender quiero,
¡ Poder de Dios! ¿ quién mira sin espanto
El bullicio, el rumor, el batidero
Que tanto golpe da con golpe tanto?
¡ Oh FERNANDO! por esto ver espero
Coronar tu ministro de Amaranto,
Pues para que la Europa esté asombrada,
El Real de Esteyro basta, y la ENSEÑADA.

XXVII.

Allí se están á un tiempo construyendo
Doce naves de tan bella estructura,
Que aunque á verlas por *gradas* va subiendo,
La admiración no alcanza á su hermosura;
De el arte es cada cual monstruo estupendo,
Que el primor del ingenio tanto apura,
Que si una sombra suya á ser llegara,
Sobre sus ojos Argos lo estimara.

XXXV.

Vencedor es el nombre del primero,
Al segundo llamaron el *Glorioso*,
Al tercero pusieron el *Guerrero*,
Al cuarto el *Soberano*, nombre honroso;
Eolo al quinto; *Oriente*, al que numero
Sexto; *Aquilón* al séptimo furioso;
Al octavo *Neptuno*, y al noveno
Magnánimo, y *Gallardo* al que es deceno.

XXXVI.

El nombre de el undécimo es *Brillante*,
Héctor el del duodécimo, mas viendo
Que el primor es en todos semejante,
Si es que á su perfección hermosa atiendo,
Por más que sus diversos nombres cante,
Diferencia de nombre la comprendo,
Pues todos son, al fin, en todo hermanos,
Vencedores, *Guerreros*, *Soberanos*.



Medalla del combate de Don Pedro Stuart,
Inventada por la Academia de la Historia.





L.

Éstos, monstruosamente portentosos,
Son los doce gemelos, tan hermanos,
Que no están unos de otros envidiosos;
Pues no hay del uno, al otro excesos vanos,
Todos son de una línea primorosos,
Tan iguales, tan fuertes, tan ufanos,
Que en ellos, para empresas singulares,
Tiene España desde hoy los doce pares.

LXXXVIII.

Pacífico FERNANDO, cuya mano
Desde que empuña el cetro y honra el trono
Cerró la puerta al templo del dios Jano
De tu animosidad sin desabono;
En esto, en esto sí que soberano
De tus reinos te ostentas fiel patrono,
Pues aun cuando tu amor de ellos destierra
La hostilidad, estás pronto á la guerra,

XCVIII.

Quiera Dios, gran FERNANDO, que tu gloria
Y la de la fe tanto se adelante,
Que sea cada nave una *Victoria* ¹
Que un giro á todo el mundo dé triunfante
Para que en estas naves tu memoria
Pueda España cantar, y cuando cante
Se hagan alegre el són á todas velas
Sus *tamboretes* y sus *castañuelas*.

XCIX.

Quiera Dios, gran Marqués, que de esta Armada
Las naves en las playas más remotas
Celebrando el favor de la ENSENADA,
Vuelvan de honor cargadas y de flotas;
Porque así como España acrescentada
Te ve tomar tan útiles derrotas,
Tan atento á sus glorias en su porte,
Cortés te adore la española Corte.

¹ A'u liendo á la de Juan Sebastián del Cano.



NÚMERO 10.

Noticia de los caudales que vinieron de la América en un sexenio del Ministerio del Sr. Marqués de la Ensenada, desde 9 de Enero de 1748 hasta 5 de Marzo de 1754, en oro y plata, en moneda labrada y en pasta, con agregación de lo venido fuera de registro y en frutos ¹.

FECHAS.	NAVÍOS.	PESOS FUERTES.
AÑO 1748.		
9 Enero.	Navío <i>Reina</i> y siete registros.	2.486.732
26 Julio.	Jabeques <i>Rosario</i> y <i>Concepción</i>	230.000
		2.716.732
AÑO 1749.		
21 Marzo.	Registro de <i>Lucla</i>	1.232.593
13 Julio.	<i>Vencedor</i> y demás del mando de Reggio.	22.788.913
15 ídem.	<i>San Ignacio</i> y el <i>Rosario</i>	207.906
17 ídem.	<i>Santa Bárbara</i>	1.073
Ídem íd.	Por la vía de Portugal.	6.000.000
		30.230.485
AÑO 1750.		
11 Febrero.	<i>Lidia</i>	1.430.169
24 Abril.	<i>Reina</i> y <i>Guadalupe</i>	4.705.851
2 Junio.	<i>Constante</i> y <i>América</i>	1.339.430
6 ídem.	<i>Saetia</i> y <i>Sacra Familia</i>	77.143
8 ídem.	<i>Fénix</i> y demás al mando de Spinola.	15.847.423
10 ídem.	<i>Castilla</i> y <i>Europa</i>	2.424.129
2 Agosto.	<i>Montserrat</i> y <i>Caridad</i>	1.028.920
14 Septiembre.	<i>Galga</i>	827.195
16 Diciembre.	<i>Begoña</i>	1.869.398
18 ídem.	<i>Perla</i>	139.376
25 ídem.	<i>Remedios</i>	213.187
29 ídem.	<i>Sacra Familia</i>	39.809
		29.942.030
AÑO 1751.		
8 Enero.	<i>Limeña</i>	282.494
20 Febrero.	<i>Santa Elena</i>	745.787
3 Marzo.	En dos ingleses.	97.172
28 Abril.	<i>San José</i> y <i>San Antonio</i>	116.712
8 Mayo.	<i>Milagros</i>	216.710
10 ídem.	<i>Asunción</i>	257.980
7 Julio.	<i>Conde</i> , <i>Loreto</i> , <i>Carmen</i> y <i>San Cristóbal</i>	2.309.823
17 Agosto.	<i>Ángeles</i>	1.147.479
18 Septiembre.	<i>Oriente</i>	1.798.980
22 ídem.	<i>Santo Domingo</i>	25.268
5 Octubre.	<i>Flora de la Habana</i>	3.954.486
31 Diciembre.	<i>Perla</i>	8.000
		10.960.069

¹ Estado general de la Armada del año 1829.



FECHAS.	NAVÍOS.	PESOS FUERTES.
AÑO 1752.		
3 Enero.	<i>Soberbio</i> .	2.299.039
8 idem.	<i>Atocha</i> .	34.388
10 idem.	<i>Liebre</i> .	13.100
31 idem.	<i>Tetis</i> .	1.231.291
2 Junio.	<i>Pilar</i> .	2.066.429
8 idem.	<i>Jorge y Sansón</i> .	4.139.430
6 Agosto.	<i>Rosario</i> .	1.238.698
8 Septiembre.	<i>Buchanam</i> .	18.800
15 idem.	<i>Neptuno</i> .	1.245.991
20 idem.	<i>Fuerte</i> .	7.285.448
14 Octubre.	<i>San Felipe</i> .	144.331
20 Diciembre.	<i>India</i> .	423.801
		20.140.746
AÑO 1753.		
2 Enero.	<i>San Fernando de Sevilla</i> .	313.611
10 idem.	<i>Triunfante</i> .	1.840.622
18 idem.	<i>Brillante y Alcón</i> .	2.041.625
23 idem.	<i>San Joaquín</i> .	15.597
5 Febrero.	<i>San Rosendo</i> .	76.724
28 Marzo.	<i>San Espiridión</i> .	338.557
5 Mayo.	<i>Rosario</i> .	163.804
18 Julio.	<i>San Juan Bautista</i> .	2.372.852
Idem id.	<i>Guadalupe</i> .	135.655
Idem id.	<i>San Raimundo, El Carmen y Santa Ana</i> .	2.292.823
14 Agosto.	<i>San Miguel, San José y Rosario</i> .	2.412.931
Idem id.	<i>El Carmen</i> .	304.264
7 Septiembre.	<i>Sacra Familia</i> .	1.132.787
Idem id.	<i>San Ignacio</i> .	670.839
1.º Octubre.	<i>Pilar y Rosario</i> .	126.029
5 Marzo.	<i>Dragón</i> .	7.187.381
		21.426.101

RESUMEN.	PESOS FUERTES.
En 1748.	2.716.732
En 1749.	30.230.485
En 1750.	29.942.030
En 1751.	10.960.069
En 1752, sin lo buceado del <i>Soberbio</i> .	20.140.746
En 1753 con lo del <i>Dragón</i> de 1754.	21.426.101
115.416.163	
Por una octava parte calculada por inteligentes fuera de registro.	14.428.270
Por cuatro millones anuales de frutos, según se apreció por el Consejo de Indias en expediente reservado.	24.000.000
TOTAL EN LOS SEIS AÑOS.	153.844.433



Sin meter en cuenta los crecidos caudales remitidos en dicho sexenio á la Habana para la construcción de navíos y compra de tabacos que tanto produjeran á la real Hacienda.