

Ferrol en la documentación oficial británica del siglo XVIII¹

MÓNICA AMENEDO COSTA*

Resumen

En la primera mitad del siglo XVIII, los nuevos planes de gobierno en el ámbito de la Marina española con el fin de salvaguardar los intereses del país marcaron la historia y el devenir de Ferrol. Las actividades de construcción naval y las operaciones marítimas que se condujeron en la ría ferrolana despertaron gran interés en Gran Bretaña, que veía cómo el avance naval español podía tener serias repercusiones en su vida económica y en su desarrollo. Por ello, se ofrece un análisis de documentación oficial británica que circuló entre hombres de estado y diplomáticos de aquel país a finales de la década de los años treinta y comienzos de la de los cuarenta. En ella se incluía información que permitiría a los británicos anteponerse a los planes españoles y variar sus propias iniciativas militares y comerciales.

Abstract

During the first half of the eighteenth century, the new government plans had a profound impact on the history and future of Ferrol. They were aimed at transforming the Navy in order to protect the Spanish interests. Information on shipbuilding and naval operations conducted by the Spanish fleet was of vital interest to Great Britain. This was so principally because the Spanish naval development and construction programmes could have serious economic repercussions for that country. Therefore, in this study we analyze official documentation from the British government and diplomacy providing details of maritime activities that took place in Ferrol in the late 1730s and early 1740s. This information would allow British authorities to foresee Spanish plans and to change their own commercial and naval initiatives accordingly.

A comienzos del setecientos se produce el advenimiento de la casa de Borbón al trono español. Sus monarcas se preocupan por favorecer el progreso e impulsar a España hacia el desarrollo. En este sentido, daba comienzo la aplicación de reformas en diferentes ámbitos, tanto en el económico, en el científico y en el social, como en el naval y en el militar. Las obligaciones defensivas de España hacían necesario abandonar el estado de hundimiento y estancamiento en el que se hallaba inmerso el país, resurgir y desarrollar un poder naval que garantizara la defensa de los intereses tanto de la metrópolis como de sus colonias. En el gobierno de Felipe V, el primer Borbón español, se tomaron decisiones políticas de gran relevancia para poner en marcha una serie de medidas internas con el fin de dirigir al país hacia un proceso de cambio y orientarlo hacia el desarrollo que permitiera mejorar la imagen de España en el exterior. John Fisher señala que

[e]l problema fundamental que se le plateaba a la monarquía borbónica de España en las primeras décadas del siglo XVIII era el de cómo sacar a la metrópoli y a las colonias americanas de la decadencia general en que habían caído durante el reinado de los últimos Austrias – [...] – y cómo situar de nuevo a España en la posición dominante que había ocupado a lo largo del siglo XVI con respecto a las demás potencias europeas. (1990: 551).

De acuerdo con estas premisas, la política se desarrolló en torno a una mejor gestión económica y hacia una reorganización naval. La política exterior llevada a cabo por Gran Bretaña se centraba en el comercio. Por tanto, para el gobierno británico era crucial proteger sus intereses comerciales. Una prueba de la política comercial proteccionista llevada a

* Universidade da Coruña.

cabo por aquel gobierno se halla en las Leyes de Navegación de 1651, que posteriormente se perfeccionaron en 1662 y 1663 (Price, 1999: 55). Mediante ellas se favorecía el comercio inglés al impedir la exportación de productos nacionales en barcos que no fueran británicos: «[i]n addition, Parliament had passed Navigation Acts which reinforced the system by forbidding the export of British goods other than in British ships [...]» (Case, Hall, 1990: 68). Asimismo, estas leyes protegían el comercio al asegurar el envío de productos coloniales directamente a Gran Bretaña, para luego, desde allí, ser reexportados a otros mercados: «[t]he provisions of the Navigation Acts ensured that the rising colonial output of primary produce was sent to Britain rather than directly to other European markets.» (Davis, 1979: 31). Sus intereses comerciales y su modelo colonial demandaban la existencia de una Marina poderosa con la que hacer posible la protección de esa parte esencial de su economía así como la expansión del comercio:

The British Navy and its enormous build-up during the period were integral to the rise of British trade hegemony. The Navy captured and maintained a fortified network of bases in the Mediterranean and along the perimeters of the Atlantic, Pacific and Indian Oceans in order to protect British ships and cargoes. Naval convoys defeated long-running piracy supported by the French and at times by the Spanish, Dutch and Americans against British trade. (Berg, 1994: 124).

En España, el ministro de Marina, José Patiño, decidió centrar su atención en América pues sabía que el comercio ultramarino favorecía la expansión económica y aportaba gran poder y riquezas al país. En palabras de Bethencourt, «[p]ara Patiño, las bases de este resurgir se asientan en dos pilares: el comercio y América.» (1954:17). El atraso marítimo de España, y, en general, la ausencia de una flota potente, suponían una desventaja en relación a otras naciones como Holanda o Gran Bretaña. La necesidad de proteger y mantener las relaciones y el comercio con las colonias hizo que la Marina se convirtiera en uno de los principales elementos de reforma borbónica. Por tanto, los objetivos políticos del gobierno se centraron en el desarrollo del poder naval y en la creación de navíos por considerarse una pieza fundamental para acometer tales propósitos. A todo esto, se debe añadir que la presencia española en el continente americano causaba graves amenazas y ataques externos de otras potencias. La construcción naval era, pues, un elemento vital para la defensa de las costas, que además garantizaba la seguridad colonial en un periodo en el que los ataques y los conflictos derivados por luchas territoriales con fines expansionistas y la búsqueda de poder económico eran continuos. No sería posible mantener los vínculos comerciales con los territorios ultramarinos ni tampoco recibir los importantes cargamentos que de allí se traían si no se disponía de una buena flota. El comercio y la Marina quedaban así íntimamente ligados. Según Alonso López

Tres necesidades reunidas parece que debieran animar el empeño de que la España fomentase su potencia naval; gloriarse de la nación enrobusteciendo sus fuerzas, desterrar su pobreza, enriqueciendo el país con el comercio marítimo; y cubrir sus estensas posesiones ultramarinas uniéndolas á la metrópoli con una marina respetable; sin el objeto de abrazar á un mismo tiempo estas diferentes consideraciones, era de presumir que siempre estaría el decoro español insultado, su comercio de mar y tierra destruido, sus posesiones lejanas aventuradas, y toda su felicidad y existencia política dependiente de las miras de las naciones sagaces. (1820: 27-28).

Para tal fin se respondió con un plan de reorganización de la Marina española, que, a principios de siglo, se hallaba en un estado de deterioro bastante grave. Corresponde al periodo de José Patiño la puesta en marcha de importantes medidas encaminadas a esta

reconstrucción naval. Entre los cambios relacionados con la política naval se encontraron el desarrollo de las industrias de lonas, jarcias, artillería, y la reorganización de los cuerpos de la Armada (Béthencourt, 1999: 353). Con las nuevas iniciativas de reforma comenzaron a vislumbrarse las primeras manifestaciones que anunciaban el inicio de una nueva era en Ferrol. En 1726 se realizaba la división de la península en departamentos marítimos. Los puertos escogidos para tal efecto eran los de Cádiz, Cartagena y Ferrol. Este último se convertía en la capital del departamento marítimo del norte. A partir de aquel momento la localidad estaría íntimamente ligada a las decisiones del gobierno, a su política naval y a la coyuntura política y económica internacional.

Las construcciones navales llevadas a cabo en el puerto de Ferrol comenzaron primeramente en A Graña, donde se creó un pequeño astillero (Fort y Roldán, 1908). Allí, en la década de los años treinta se botaron entre otros, la fragata «La Ermiona», de 36 cañones, y los navíos «El Galicia» y «El León», ambos de 70 cañones. La ría ferrolana pronto pasó a ser un enclave de importancia en cuanto a proyectos de carácter naval, lo que propició que las noticias e informaciones sobre lo que acontecía en la localidad en aquel periodo comenzaran a circular entre agentes, diplomáticos y políticos británicos. Sobre esta base, en este estudio se aporta información relevante de su historia, de la misma manera que se dio a conocer en documentos de estado y correspondencia privada que actualmente se conserva en el Archivo Nacional Británico.² El principal receptor de estos escritos en el gobierno británico era el por aquel entonces ministro Thomas Pelham-Holles, duque de Newcastle (1693-1768), quien posteriormente, durante los periodos transcurridos de 1754 a 1756, y de 1757 a 1762, desempeñaría el cargo de primer ministro (*The Compact Edition of the Dictionary of National Biography*, 1975: 1626). Este hombre de estado se comunicaba con diversos personajes influyentes de la época, entre los que se encontraban James O'Hara, el Barón Tyrawley³ (1690-1773), que fue embajador británico en Lisboa hasta 1741 (*The Compact Edition of the Dictionary of National Biography*, 1975: 1535), y el cónsul británico en Oporto John Burnaby Parker.

La documentación que se analiza en este trabajo es una clara muestra de que los planes que el gobierno español estaba poniendo en marcha no eran recibidos con agrado en Gran Bretaña, que se preocupó en averiguar lo que pasaba en Ferrol y en otros puntos geográficos de interés. En estos materiales existe la afirmación implícita de que los británicos veían cómo la política naval española tendría importantes repercusiones para sus intereses económicos y mercantilistas. De ahí, que no era de extrañar que España se situara como uno de los principales enemigos de Gran Bretaña en aquel siglo en el que el conflicto ocupó un lugar protagonista. En palabras de Maxine Berg, «[t]he backdrop to this policy was a century of war. Between 1688 and 1802 Britain declared war against foreign powers eight times, and mobilized its army and navy for half the years of that century. Her great enemies were France and Spain, [...]» (1994: 124). Sin ir más lejos, antes de que la década de los treinta llegara a su fin, España entró en guerra con Gran Bretaña. Sus causas se pueden resumir del siguiente modo. Mediante el tratado de Utrecht (1713), Gran Bretaña había obtenido una serie de ventajas comerciales: el asiento de negros y el navío de permiso. El primero se trataba de un privilegio a través del cual España concedía a los británicos un monopolio de treinta años para el tráfico de negros con las colonias españolas en América. Con el navío de permiso España le permitía a Gran Bretaña comerciar una vez al año con sus colonias americanas. Los intereses comerciales en las colonias, hacia donde Gran Bretaña había centrado su atención, y la falta de cumplimiento con lo acordado

en el tratado generaron un tráfico comercial ilegal que constituía una amenaza para la economía y los intereses de España. Sobre este asunto, Bernardo de Ulloa establecía lo siguiente:

Opónese a nuestro tráfico marítimo el asiento de negros celebrado entre la Corona de España y la Gran Bretaña, y su daño se extiende al comercio español con la América, pues, además de los crudos permitidos para el vestuario, se valen de otras negociaciones ilícitas los ingleses para surtir aquellos reinos de todas mercaderías, cautelándolas con dicho asiento, ya con permiso de los gobernadores y alegando las condiciones de él, y ya con la ayuda de los mercaderes de aquellas provincias, que, por su comodidad, concurren a un comercio mayor que el que dejan para España, [...]. (1992: 139).

Desde el gobierno se reacciona ante esta situación contraria a los intereses de España. Patiño, muy interesado en poner fin a estas irregularidades, responde del siguiente modo:

[p]or ello, a la agresión contesta con agresión, al contrabando con corsarios, a los abusos de la Compañía del Asiento con la suspensión del despacho del Navío de Permiso, y a las notas de protesta sobre medidas de gobierno perjudiciales a los intereses mercantiles extranjeros con hábil empleo de la tradicional «lentitud» de la burocracia española. (Béthencourt, 1954: 24).

El conflicto entre ambos países concluye en una guerra comercial conocida como la Guerra de la Oreja de Jenkins, declarada por Gran Bretaña el 23 de octubre de 1739. Para Antonio Miguel Bernal «[...]», es la primera guerra hispano-británica que enfrenta abiertamente a las dos potencias por exclusivas razones económicas coloniales y fue la primera guerra internacional que tendría a América como causa y escenario.» (2001: 190). A esta guerra se le une la inmediata que estalla en 1740, la guerra de Sucesión de Austria.

La tensión bélica repercutió enormemente en la localidad ferrolana. Desde su puerto se pusieron en marcha operaciones navales de la Armada y salieron escuadras hacia las colonias, el lugar en el que se desarrolló gran parte de la contienda. A pesar de que unos meses antes de la declaración de la guerra se había impuesto un embargo a todos los navíos en las localidades de Santander y Ferrol, con el fin de evitar que informaciones relativas a la llegada de navíos a aquellos puertos salieran al exterior, los británicos conocían de primera mano los movimientos y preparaciones navales que tenían lugar en aquellos lugares a través de informaciones facilitadas por agentes y diplomáticos. Uno de estos colaboradores era el cónsul Parker, que se encontraba prestando sus servicios al gobierno británico en la ciudad de A Coruña (P.R.O. ADM 106/945, 29), y quien daba cuenta a Tyrawley, en el mes de agosto de 1739, del embargo al que estamos haciendo referencia. Tyrawley, a su vez, comunicaba estas noticias al duque de Newcastle en una carta fechada en Lisboa el cinco de septiembre de 1739 (P.R.O. SP 89/40, 66). En ella le exponía lo siguiente sobre el asunto (v. imagen de documento en pág. siguiente):

A la luz de esta correspondencia, en la que se tocan temas relativos a acciones navales en diversos puertos españoles, es posible determinar, por un lado, el alto grado de interés que el gobierno británico mostró por obtener noticias sobre lo que acontecía en España, y por otro, el conocimiento que tuvieron de nuestra realidad. En relación a Ferrol, la inclusión en documentación oficial de datos sobre su acontecer histórico y su participación en actividades estrechamente relacionadas con los planes del gobierno ponen de manifiesto el importante papel desempeñado por la ciudad y la preocupación, por parte de los británicos, por averiguar lo que allí pasaba. Esta afirmación se confirma en el análisis de la documentación que estamos manejando. En otro documento fechado el siete de mayo de 1740, enviado al duque de Newcastle por John Burnaby Parker desde la ciudad de

Oporto, desde donde Parker le mantenía informado, se comunicaba el envío de un agente a Ferrol y a A Coruña con el fin de conocer datos concretos sobre la política del gobierno en estos lugares (P.R.O. SP 89/41, 22). Lógicamente, era una práctica común enviar espías y colaboradores a localidades enemigas extranjeras con el fin de recoger información de interés y recibir notificaciones de última hora. Además de Parker, Robert Jackson (SP 89/41, 27; SP 89/41, 35), y Tyrawley fueron otras de las personas que recibieron noticias a través de sus agentes de lo que sucedía en Ferrol (SP89/41, 35). A la vista de la documentación obtenida, podemos señalar que el envío de correspondencia se realizó durante el periodo en el que se desarrolló la guerra que mantuvo en conflicto a ambos países.

Las noticias que se transmitían sobre Ferrol estaban en estrecha conexión con actividades marítimas, como se puede observar en una carta fechada el veintiuno de abril de 1740, en la que Tyrawley transmitía al duque de Newcastle la información que su informante le proporcionaba sobre la presencia en A Graña y Ferrol de treinta y dos navíos y en A Coruña de treinta y cinco embarcaciones. Se especificaba que de los treinta y dos barcos que se encontraban en Ferrol y A Graña, veintiuno eran navíos de guerra, de treinta, cuarenta, cincuenta y sesenta cañones, mientras que los once restantes eran barcos pequeños. Con referencia a los treinta y cinco que había en A Coruña, se indicaba que se trataba de unos pataches. En la opinión de Tyrawley, los españoles habían dirigido estos navíos de guerra a su puerto más seguro y en caso de que se hicieran a la mar, que era lo que le parecía más lógico, sería con la intención de reforzar La Habana. En cuanto a la posibilidad de que con estas preparaciones los españoles tuvieran la intención de atacarles, proponía enviar una escuadra de barcos grandes a Ferrol, capturar los barcos españoles y destruir sus fortalezas, o hundir algunos barcos en la boca de la ría, de tal modo que el puerto quedara bloqueado y que los barcos no pudieran salir de allí (P.R.O. SP 89/40, 167-168). A través de otro comunicado oficial, en este caso remitido por Compton al duque de Newcastle, se confirmaba la presencia de estos navíos en las localidades de A Graña, Ferrol y A Coruña (P.R.O. SP 89/40, 168).

Los agentes que proporcionaban información a las autoridades británicas recibían una compensación económica por los servicios prestados. Prueba de ello son los pagos que el gobierno británico realizó a sus colaboradores desplazados en Galicia.⁴ En diciembre de

Having no Immediate Command
from your Grace to answer, I have only the
honour to acquaint you, that I have received
a letter of the 17th of August from Consul Parker
at Coruna, acquainting me, that four Arrogue
Ships had arriv'd at Santanders, and that an
Embargo was laid on all Vessels there at Ferrol,
The Purpose of which was to prevent any
accounts of those Ships arrival being carried
out of Spain. I have another letter of the 19th
of August from the same Person and Place,
to acquaint me, that seven ^{more} Ships from the
West Indies were also got into Santanders, I
herewith send your Grace two Letters from
Consul Parker, in which I suppose, he will
give your Grace a more particular Account.

Description	Amount
To the allowance of six months given to two Agents at Ferrol, since the month of June, in the manner mentioned in my former account.	150
To the allowance given since that time to two Agents at the front in the above said manner.	100
To the allowance given to a third Agent at Pontevedra in the above said manner.	25
To purchase of a new pair of shoes for the above said Agent, which has been transmitted to the front by the hands of a private carrier.	10
To purchase of a new pair of shoes for the above said Agent, which has been transmitted to the front by the hands of a private carrier.	10
Total	416.10

Done the 21st Dec^r 1741
Crossed
John Burnaby Parker

1741 John Burnaby Parker daba a conocer el desembolso de 416.10 libras correspondientes al periodo comprendido entre los meses de junio y diciembre (P.R.O. SP 89/43, 6). Se repartían de la siguiente manera: 150 libras era la cantidad que percibirían dos agentes por sus servicios prestados en Ferrol. 100 libras era lo que le correspondía a los dos informantes en A Coruña, mientras que a la persona que se encontraba en Pontevedra se le pagaban 25 libras. Asimismo, entre los gastos se encontraba, por una parte, el importe de 136 libras a diecisiete personas por proveer información sobre las tres localidades

gallegas mencionadas, por otra, la cantidad de 5.10 libras en concepto de gastos de envío de una carta remitida desde Lisboa. Esta es la forma en la que Parker presentó el documento que contiene el informe del desembolso realizado y el desglose de los diferentes conceptos a abonar (v. imagen de documento):

Merece la pena citar el hallazgo de otro informe de gastos relativos, en este caso, al pago de seis meses de servicio a los agentes que Parker tenía desplazados en Galicia (P.R.O. SP 89/43, 178). El documento iba fechado el treinta y uno de junio de 1743 y recogía los datos correspondientes al primer semestre del ese año. Los gastos ascendían a un total de 395 libras, de las cuales 150 eran entregadas a las dos personas que se hallaban en Ferrol, 100 libras a los dos informantes que se encontraban en A Coruña y 25 libras a la persona que estaba en Pontevedra. 120 libras fue la suma de dinero que recibieron quince personas, a razón de ocho libras cada una, como pago por las informaciones brindadas desde Galicia.

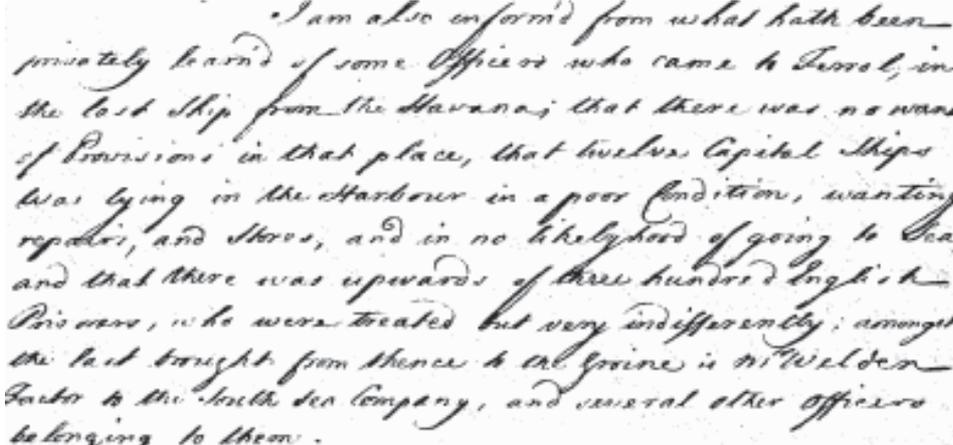
En su mayoría, las noticias que Parker proporcionaba eran concernientes a las actividades marítimas y operaciones llevadas a cabo en Galicia. A este respecto, en una carta fechada el veintiuno de abril de 1742 informaba al duque de Newcastle sobre la

Description	Amount
To the allowance of six months given to two Agents at Ferrol since the 1 st Dec ^r 1742, in the manner mentioned in my former account.	150
To the allowance given since that time to two Agents at the front in the above said manner.	100
To the allowance given to a third Agent at Pontevedra in the above said manner.	25
To purchase of a new pair of shoes for the above said Agent, which has been transmitted to the front by the hands of a private carrier.	10
To purchase of a new pair of shoes for the above said Agent, which has been transmitted to the front by the hands of a private carrier.	10
Total	395

Done the 31st June 1743
Crossed
John Burnaby Parker

llegada al puerto ferrolano de un barco francés procedente de La Habana con rapé, cochinilla y una pequeña cantidad de plata. En su escrito también agregaba que dos navíos, de aproximadamente ciento veinte toneladas cada uno, habían zarpado el día diez del presente mes del puerto de Ferrol con destino a América cargados de pertrechos y provisiones (P.R.O. SP 89/43, 33). A través de informaciones facilitadas por algunos oficiales que llegaron a Ferrol procedentes de La Habana, a Parker se le hace saber que en el puerto había doce navíos en mal estado a la espera de ser reparados y que no había necesidad de provisiones en la ciudad. Parker aprovechaba la misiva en la

que trasladaba estas noticias al duque de Newcastle⁵ para comunicarle además la presencia de un número significativo de prisioneros ingleses en la ciudad y del trato indiferente que recibían.⁶ Entre las trescientas personas que afirmaba se hallaban en esta situación figuraban oficiales de la Compañía del Mar del Sur,⁷ quienes, junto con otros prisioneros, habían sido los últimos en ser trasladados a la ciudad de A Coruña (P.R.O. SP 89/43, 37). A continuación presentamos el fragmento de la carta que contiene estas informaciones:



I am also inform'd from what hath been privately learn'd of some Officers who came to Ferrol, in the last Ship from the Havanna; that there was no want of Provisions in that place, that twelve Capital Ships was lying in the Harbour in a poor Condition, wanting repairs, and stores, and in no likelihood of going to Sea, and that there was upwards of three hundred English Prisoners, who were treated but very indifferently; amongst the last brought from thence to the Gironne is Mr. Wilkes Factor to the South Sea Company, and several other Officers belonging to them.

La liberación de los prisioneros de ambas partes fue un tema de discusión durante la contienda. Un entendimiento entre la corte británica y la española derivó en el deseado trueque de un considerable número de prisioneros británicos que se hallaban en Galicia. En cuanto el canje estuvo negociado —unos trescientos hombres serían llevados a Oporto—, Parker se puso en contacto con Elton, capitán del navío de su majestad británica «Deal Castle», en una carta fechada el día cuatro de julio de 1742. En ella le informaba acerca del intercambio de los prisioneros, del deseo de su majestad de que los hombres liberados fueran trasladados desde aquella costa hacia Lisboa, y le consultaba acerca del número de hombres que podría transportar y de los que se haría cargo. Una vez en Lisboa, embarcarían a bordo de los navíos británicos que se encontraban en aquel puerto. Así se lo hace saber:

A Cartel being settled between their Brittanick, and Catholick Majesty's for a General Release of the Prisoners of war taken on both sides; a large number of Brittish seamen will, in consequence thereof, arrive here from Galicia in a few days; and as it is His Majesty's Pleasure as many of them as possible should be received on Board His Ships on this Coast, agreeable to the inclosed Order, which I send for your perusal; you will please to inform me, what Number you can receive on Board your ship, and dispose of in the Fly Sloop, that proper measures may be taken to send them off to you.

The number expected here is about three hundred, and it is my opinion you would do a benefit to His Majesty's Service, to receive them all, and carry them to Lisbon, where you may put those you are not in want of on Board His Majesty's Ships on that station, concerning which I shall expect to hear from you. (P.R.O. SP 89/43, 118).

Basándonos también en los datos contenidos en los documentos archivísticos consultados, nos parece interesante detenernos brevemente en el transporte marítimo

efectuado entre los puertos de Ferrol y La Habana. Además de la actividad comercial mencionada anteriormente, referida a la arribada de un navío con productos coloniales, tenemos constancia documental de que, unos meses más tarde de producirse esta operación mercantil, había tenido lugar la llegada a Ferrol de un pequeño navío procedente de la capital cubana transportando rapé y cacao: «A few days ago my Correspondents in Galicia gave me advice a small vessell was arrived from the Havana at Ferrol, with snuff, and cacao, [...]»(SP 89/43, 77).⁸ Los análisis de los datos nos permiten señalar que de las colonias llegaban materias primas y metales preciosos, mientras que de Ferrol salían productos para atender a las necesidades de la zona, entre los que se encontraban pertrechos navales. En La Habana se creó un arsenal «donde se construyeron los primeros navíos de guerra de gran tonelaje de toda América, con materiales indígenas, menos lo indispensable que se enviaba desde España.» (Béthencourt, 1999: 353). Los suministros navales que salieron de Ferrol serían utilizados, muy probablemente, para satisfacer las necesidades de aquel arsenal. En una carta fechada el cuatro de enero de 1744, Parker ponía en conocimiento del duque de Newcastle la orden recibida en Ferrol para preparar un navío cargado con pólvora que debía salir con destino a La Habana (P.R.O. SP 89/43, 195). Igualmente, unos meses más tarde, el intendente de marina en Ferrol había recibido órdenes procedentes de la corte española para cargar varios cañones de hierro y otras provisiones navales a bordo del navío que se estaba preparando en el puerto para zarpar con destino a La Habana (P.R.O. SP 89/43, 281).⁹ Además de estas comunicaciones marítimas que Ferrol estableció con las colonias, la localidad también mantuvo relaciones comerciales con otras naciones que estuvieron vinculadas principalmente con la construcción naval. En efecto, a finales de aquel año los británicos tuvieron constancia de la llegada al puerto ferrolano de cáñamo y madera de pino en un navío holandés (P.R.O. SP 89/43, 317).¹⁰

Sin embargo, no sucedía lo mismo con Gran Bretaña puesto que en aquellos años las operaciones mercantiles entre ambos países se vieron interrumpidas a consecuencia de la guerra que los mantenía enfrentados. Por el contrario, los incidentes relacionados con la captura de navíos se convirtieron en algo habitual. En esta línea, la presencia de dos grandes barcos corsarios franceses en Ferrol hicieron levantar la sospecha de John Burnaby Parker que temía que su objetivo no fuera otro que el de interceptar unos barcos mercantes que estaban preparados para hacerse a la mar en Oporto (P.R.O. SP 89/43, 313).¹¹ Estas noticias les daban margen de maniobra para tomar las medidas oportunas con el fin de proteger estos navíos y, por tanto, su comercio.

Por todo lo expuesto, cabe concluir que las estrategias políticas que se implementaron en el siglo XVIII en España estuvieron estrechamente relacionadas con el programa de fortalecimiento del poder naval emprendido por el ministro José Patiño. El desarrollo naval y las operaciones militares puestas en marcha para defender y proteger los intereses del estado resultaron ser unos asuntos de gran trascendencia para Gran Bretaña, especialmente en el periodo en el que ambos países se vieron envueltos en una contienda armada. En los textos analizados en este trabajo se ha podido observar que Gran Bretaña adoptó todas las medidas posibles para asegurarse el conocimiento de los planes y objetivos españoles que se llevaron a cabo tanto en la localidad de Ferrol como en otras localidades gallegas. Para ello, el gobierno británico, tal y como se desprende de las fuentes documentales que hemos manejado, había dispuesto de un aparato de inteligencia y espionaje en diversos puntos de la geografía gallega. El análisis del contenido de estos manuscritos nos lleva a concluir que la diplomacia británica desempeñó un importante papel en la obtención de

documentación secreta, ejerciendo sus funciones con silencio y discreción. Indudablemente, los contactos y agentes que poseía aquel país en España fueron valiosísimas fuentes de información para conocer los movimientos que efectuaba el enemigo, y cuáles eran sus proyectos de defensa. En nuestra opinión, el interés en obtener estas noticias radicaba en la conveniencia de anteponerse a los planes del enemigo, lo cual podría también llevar implícitas posibles alteraciones en sus proyectos. Asimismo, del contenido de esta documentación de estado, en la que han quedado incluidas las aportaciones facilitadas por los colaboradores, subyace el conocimiento que los británicos poseyeron de la realidad ferrolana y que hoy representa el pasado y la identidad de la ciudad.

NOTAS

¹ Este trabajo ha sido posible gracias a la red de investigación «Rede de lingua e literatura inglesa e identidade» (2007/000145-0), financiada por la Xunta de Galicia y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), y al proyecto de investigación «O papel da muller na prensa inglesa no inicio da idade moderna: estudo sincrónico e diacrónico» (PGIDTO7PXIB212149PR), financiado igualmente por la Xunta de Galicia. Se agradecen estas ayudas expresamente por este medio.

² *The National Archives, Public Record Office*; en adelante P.R.O.

³ Se debe señalar que el *Dictionary of National Biography* facilita el apellido Tyrawley para este diplomático. Él firmaba como Tyrawly (P.R.O. SP 89/40).

⁴ Hemos tratado sobre el pago efectuado por John Burnaby Parker en el periodo comprendido entre octubre de 1739 y mayo de 1740 en el trabajo titulado “La guerra, el corso marítimo y sus repercusiones”, en el que también hemos proporcionado información sobre la captura de navíos y sobre el apresamiento y condiciones de vida de los miembros de sus tripulaciones en los años 1740 y 1741.

⁵ Carta fechada en Oporto el día doce de mayo de 1742.

⁶ Parker había negociado anteriormente varios intercambios de prisioneros. En concreto, en septiembre del 1740 se había encargado de iniciar las comunicaciones con el capitán general de Galicia con el fin de llegar a un acuerdo sobre este asunto. Véase «La guerra, el corso marítimo y sus repercusiones», p. 73.

⁷ Esta compañía británica (*The South Sea Company*), fundada en el año 1711, había obtenido el monopolio de las transacciones comerciales con las colonias españolas en América del Sur en la serie de tratados que pusieron fin a la Guerra de Sucesión Española.

⁸ Esta información había sido incluida en una carta remitida por John Burnaby Parker al duque de Newcastle con fecha de 24 de julio de 1742.

⁹ Noticias transmitidas por John Burnaby Parker al duque de Newcastle en una carta fechada el cinco de junio de 1744.

¹⁰ Información facilitada desde Oporto por John Burnaby Parker al duque de Newcastle en una carta con fecha del día 15 de diciembre de 1744.

¹¹ El duque de Newcastle recibía estas noticias en una carta remitida desde Oporto por John Burnaby Parker el día siete de noviembre de 1744.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

Archivo Nacional Británico (*The National Archives*). *Public Record Office* (P.R.O.).
ADM 106/945
SP 89/40; SP 89/41; SP 89/43

Fuentes secundarias

- ALONSO LÓPEZ, José, 1820, *Consideraciones generales sobre varios puntos históricos, políticos y económicos, a favor de la libertad y fomento de los pueblos, y noticias particulares de esta clase, relativas al Ferrol y á su comarca*. Tomo IV. Madrid: Imprenta de M. Repullés.
- AMENEDO COSTA, Mónica, 2009, "La guerra, el corso marítimo y sus repercusiones". Manuel-Reyes García Hurtado, Domingo L. González Lopo y Enrique Martínez Rodríguez (eds.), *El mar en los siglos modernos*. Tomo II. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 67-76.
- BERG, Maxine, 1994, *The Age of Manufactures 1700-1820*. 2ª Edición. London: Routledge.
- BERNAL, Antonio Miguel, 2001, «Borbones por Austrias: cambio de dinastía y papel de la corona en el comercio colonial». José Fernández García, María Antonia Bel Bravo y José Miguel Delgado Barrado (eds.), *El cambio dinástico y sus repercusiones en la España del siglo XVIII*. Jaén: Universidad de Jaén, 181-198.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio, 1954, *Patiño en la política internacional de Felipe V. Cuadernos de Historia Moderna 1*.
—1999, *Relaciones de España bajo Felipe V. Del tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra (1729-1739)*. Alicante: Universidad de Alicante.
- CASE, S. L y D. J. HALL, 1977, *A Social and Economic History of Britain 1700-1976*. 2ª Edición. Londres: Edward Arnold.
- DAVIES, Ralph, 1979, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*. Leicester: Leicester University Press.
- FISHER, John, 1990, «Iberoamérica colonial». Pablo Emilio Pérez-Mallaína et al (auts.). *Historia de Iberoamérica*. Tomo II. Madrid: Cátedra, 549-654.
- FORT y ROLDÁN, Nicolás, 1908, «El Arsenal de la Graña». *Boletín de la Real Academia Gallega*, 19, 20 y 21: 147-150, 163-166, 196-199.
- The Compact Edition of the Dictionary of National Biography*, 1975, Complete text reproduced micrographically. Vol. II. Oxford: Oxford.
- PRICE, Richard, 1999, *British Society 1680-1880*. Cambridge: CUP.
- ULLOA de, Bernardo, 1992, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana.