

EL REFORMISMO BORBÓNICO Y EL CONTROL DE LA INDUSTRIA ESTRATÉGICA: EL TRASLADO DE LA REAL FÁBRICA DE JARCIA DE PUERTO REAL A LA CARRACA

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ
Licenciado en Historia Moderna

El reformismo en España concebía la Marina de guerra como uno de los pilares que sustentarían el ideal de Estado con el que sus partidarios soñaban. En este sentido se aprecia que, desde los primeros años del siglo XVIII, las medidas de los gobernantes borbónicos mostraban un especial hincapié en la economía marítima española (1). Estaban influidos, sin duda, por las prácticas arbitristas y las ideas *colbertistas* del Seiscientos. Dichas tesis consideraban que las fuerzas navales, militares y mercantes eran un elemento fundamental del proceso de enriquecimiento de los países y, por lo tanto, debían ser apoyadas con total determinación por los gobiernos. El objetivo que cubrirían dichas fuerzas se vislumbraba claro en estas teorías: las marinas de guerra se responsabilizarían de asegurar las rutas comerciales, permitiendo así, un eficaz intercambio de mercaderías. La existencia de un intercambio mercantil seguro entre las plazas comerciales fomentaría un clima de seguridad —lo que significaba a corto plazo el abaratamiento de seguros marítimos y reducción de

(1) Cito algunas obras sobre reformismo de reciente aparición: GUIMERA, A.: *El reformismo borbónico*, Madrid, 1996; MOLINA CORTÓN, J.: *José de Carvajal: un ministro para el reformismo borbónico*, Cáceres, 2000; FRANCH BENAVENT, R.: *La sedería valenciana y el reformismo borbónico*, Valencia, 2000. En el comercio tenemos un buen resumen en MARTÍNEZ SHAW, C.: «El comercio, pieza clave del reformismo económico del siglo XVIII», en MELÓN JIMÉNEZ, M. A. (coord): *Los antecedentes de la Cámara de Comercio de Cáceres: sociedades mercantiles y comerciantes a finales del Antiguo Régimen*, Cáceres, 1999, pp. 13-30. Respecto a los Borbones y el mar tenemos las aproximaciones de ALFONSO MOLA, M.: «El reformismo borbónico y la flota colonial ¿éxito o fracaso?» en R. FISHER, John (ed.): *Actas del XI Congreso de AHILA*, Liverpool, 1998, vol. II, pp.100-132 y una visión de conjunto de la flota mercante por la misma autora en «La flota colonial española en la Edad Moderna, Una visión panorámica», en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología*, San Fernando, 1998, pp. 13-49.

los fletes, etc.— que redundaría positivamente en la extensión del propio comercio.

Fruto de esta doctrina político-económica irá naciendo durante el Setecientos un amplio abanico de propuestas de mejora de la Armada (2), originadas en los pasillos de las instituciones administrativas borbónicas «nuevas», las Secretarías o Intendencias. En muchos casos, estas medidas se enmarcan en la línea del arbitristo teórico del siglo anterior, pero en esta época dejan de plantearse desde presupuestos meramente especulativos, y comienzan a tomar forma gracias a las acciones de hombres como Patiño, Campillo o Ensenada.

Así pues, es de justicia enumerar algunas de estas medidas para poner de relieve este interés especial que el reformismo borbónico manifiesta por la Marina. Entre estas disposiciones la más importante sería, probablemente, la propia creación de la Armada Real en 1714, sustituyendo a las antiguas Escuadras de los Reinos. Desde su fundación en el seno de la Armada Real se regulan muchos aspectos organizativos imprescindibles de los que destacamos: la creación de los departamentos marítimos en 1726; la institución del Almirantazgo en 1737; la promulgación de una ordenanza para la reforma de los arsenales, en este mismo año; y también el redactado, en 1748, de las Ordenanzas generales de la Armada. Al mismo tiempo, se redactaron reglamentos y normas que responden a una función regulatoria de orden interno para el servicio cotidiano de la Marina. Entre éstas encontramos las ordenanzas de Montes de 1748, la institucionalización de la Matrícula del Mar en 1751, la creación del cuerpo de Ingenieros de Marina en 1770, la ordenanza de pertrechos de 1772 y la ordenanza de Arsenales de 1776. El empeño ordenatorio reformista roza a veces la obsesión por el detalle, manifestado en las elaboraciones de puntillosos manuales y exhaustivos reglamentos. Se llegaría a reglar de forma muy ajustada todos los aspectos cotidianos de la actividad en la Armada. Para citar algunos a modo de ejemplo podemos destacar: la ordenanza de arqueo de embarcaciones de 1737, las reglas de fabricación de jarcia estipuladas por Jorge Juan en 1750 (3), reglas de la arboladura, artillería, etc.

Uno de los puntos más importantes del nuevo programa naval reformista basculaba en torno a la seguridad en el abastecimiento de los efectos navales definidos como «estratégicos». Bajo esta etiqueta se aglutinaban géneros tan

(2) GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida, 1996. Pág. 47 «El comienzo de las reformas no fue sólo consecuencia de la introducción de ideas nuevas. Muchas de ellas rondaban por los anquilosados consejos y por las cabezas de los más capaces, pero no tenían posibilidad de abrirse paso...».

(3) Cfr. DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «La fabricación de jarcia en España. El Reglamento de Jorge Juan, 1750». pp. 395-426 en MARTÍNEZ SHAW, C.: (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Universidad de Granada. Granada. 1995. Págs. 395-426.

disparos como cañones, anclas, faroles, arboladuras, cadenas, salitre, velas y jarcia. Los sucesivos ministerios reformistas asumirán como una tarea primordial el garantizar que la Armada pudiera obtenerlos de forma segura. Según estas directrices los esfuerzos reformistas se orientaron siguiendo dos líneas maestras sobre cómo se debía producir dicho abastecimiento: basado en el sector privado o por el sector público. Por un lado, los que abogan por la iniciativa privada consideran que la solución más idónea sería la contratación de asientos con particulares (4) o la creación de compañías de comercio privilegiado con unas condiciones (5) muy determinadas; y por otro lado, los partidarios de la iniciativa pública sostienen que la garantía más eficaz de asegurar el suministro radicaba en la fundación y mantenimiento de manufacturas reales.

Entre estos materiales estratégicos encontramos la jarcia que, evidentemente, obligó a una singular planificación de su suministro industrial. La cordelería representaba una compleja industria caracterizada por su dependencia del cultivo del cáñamo, la obtención de los alquitranes necesarios para su impermeabilización y la atenta supervisión de las calidades de ambos géneros. Para organizar todo este entramado de suministro de cabuyería naval, la Secretaría de Marina calculó detalladamente las necesidades globales de jarcia para la Marina de Guerra. En esta cifra se englobaron las cantidades precisas para los armamentos de los buques en construcción, más la que se suponía se gastaría en las reparaciones de los barcos, más la que sería destinada a garantizar los repuestos de los buques en servicio, más la que debía existir como repuesto en los almacenes de las bases navales y, por último, aquellas cantidades destinadas

(4) Cfr. DE LA VEGA BLASCO, A.: «La Infraestructura naval en el siglo de las luces» en *Revista de Historia Naval*, n.º 71, pp. 31-45, Madrid, 2000. Pág. 33. Hablando sobre José Patiño: «su talento organizador y su honradez le permitieron establecer un sistema de contratos para el acopio de materiales...». Los asientos de jarcia ya fueron objeto de mi atención en DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «El Reformismo Borbónico y el suministro de jarcia para la Armada española. 1720-1740» en *XII Congreso Internacional de AHILA. «América Latina: Outro Occidente? Debates do final do milénio»*, 21 a 25 de Septiembre de 1999. Porto (en prensa).

(5) Las Compañías de comercio de la época incluían en sus normas fundadoras la cláusulas que las obligaban, bajo petición expresa del Estado, a suministrar materiales estratégicos o a transportarlos donde se les indicara. Una aproximación a la amplia bibliografía de este tema: MATILLA, M. J.: «Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen», en ARTOLA, Miguel: *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982, Vol. IV, pp. 269-401; OLIVA MELGAR, J. M.ª.: *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, 1987; HUSSEY, R. D.: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Caracas, 1962; GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, 1990; GÁRATE OJANGUREN, M.: *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, 1993. DELGADO BARRADO, J. M.: *Fomento portuario y compañías privilegiadas*, Madrid, 1998.

al servicio de la construcción naval en los arsenales de la Marina (grúas, cabrestantes, carros de hilar, amarres, barcazas, etc.) (6).

Ensenada desde sus cargos de gobierno, primero como Secretario del Almirantazgo y más adelante como titular de la Secretaría de Marina, se convertiría en un acérrimo defensor de las tesis de apoyo a las manufacturas reales. En su programa, el ministro reformista abordará la cuestión del suministro de jarcia apoyándose en tres grandes acciones: el análisis de lo que se hacía en las industrias extranjeras de cordelería; la experimentación de estos sistemas foráncos adaptados a las particularidades españolas en los arsenales nacionales y, por último, su control de la producción para permitir la mejora continua del sistema de abastecimiento.

Para principiar este plan contó con la ayuda de los marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa (7). Después del regreso de ambos de su expedición para la medición del meridiano les ordenó que visitaran y consiguieran informes completos sobre las infraestructuras industriales navales de los países europeos. Esta misión debía realizarse en el más absoluto de los secretos para que se tomaran «prestadas» las prácticas en construcción naval extranjeras sin levantar sospechas. Fruto de estas misiones de espionaje industrial se recopilarán grandes cantidades de ideas, máquinas, proyectos, técnicas, herramientas, etc.; pero, además servirán para reclutar de forma «discreta» a maestros, operarios y técnicos cualificados extranjeros especialistas en la construcción naval.

Al finalizar su «peligrosa» estancia en Londres, Ensenada ordenó a Jorge Juan que se trasladara al arsenal de Cartagena. De esta forma, el marqués, daba comienzo a la segunda parte de su proyecto de fabricación directa. Hombre práctico por naturaleza, el ministro quería que su tesis fuera probada exhaustivamente antes de su puesta en práctica en toda la Armada. Estas pruebas se realizarían aprovechando las recientes experiencias adquiridas por Jorge Juan en su misión en Inglaterra, pero el marino alicantino además debía adaptarlas a los recursos y circunstancias españolas. Lo que Ensenada perseguía era

(6) Además se tenían en cuenta pequeñas cantidades destinadas con fines bien distintos del servicio bélico. En concreto se suministrarán durante el siglo algunas partidas de jarcia para puentes en la Granja y en Aranjuez, además de velas para las embarcaciones de recreo de la Casa Real.

(7) LAFUENTE, A. y PESET, J. L.: «Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748-1751)», *Melanges de la Casa de Velázquez*, 1981, 17, pp. 223-262. HELGUERA QUIJADA, J.: «Las misiones de espionaje industrial en la época del marqués de la Ensenada y su contribución al conocimiento de las nuevas técnicas metalúrgicas y artilleras a mediados del siglo XVIII», *Estudios sobre Historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid, 1988, pp. 671-695. Como colofón de estos viajes Antonio de Ulloa preparará unos años después un informe sobre sus observaciones y que son sumamente importantes para establecer la comparación de las marinas europeas de la época. Esta memoria ha sido editada bajo la dirección de Luis Enciso. Cfr. ULLOA, Antonio de: *La Marina. Fuerzas navales de la Europa y costas de la Berbería*. Cádiz. 1995.

que se abandonara el plano de la pura teoría y que se estudiaran detenidamente los costos, medios, recursos e infraestructuras necesarios para fabricar la jarcia de forma directa. En este sentido Juan y el intendente de Cartagena, Francisco Barrero, realizarán durante los últimos tres meses de 1750, multitud de ensayos con los operarios y los cáñamos de los asentistas. Acabados los experimentos de forma muy positiva, a finales del año, Ensenada no disimuló su alegría por la buena marcha de su proyecto. Consideración que realizamos tras observar el optimismo generalizado que se desprende de las numerosas circulares que expidió a los arsenales de La Carraca y Ferrol ordenándoles que siguieran fielmente las instrucciones de Juan para fabricar la jarcia de forma directa. La medida siguiente sería concluyente: Ensenada pidió a los intendentes de los tres departamentos navales que prepararán un completo programa de consolidación de estos establecimientos industriales. Es decir, los intendentes y sus subordinados tuvieron que componérselas para disponer de los edificios, las herramientas, las materias primas y, sobre todo, encontrar los operarios experimentados necesarios para establecer directamente esta fabricación.

Es necesario que hagamos especial referencia a la ubicación de la fábrica real de jarcia de Puerto Real, fuera de las instalaciones del arsenal de la Carraca, ya que su tardío traslado a éste en 1773 motiva el presente trabajo. Esta situación fue provocada por las diferentes soluciones que los intendentes de los departamentos navales adoptaron para cumplir el encargo de fabricar directamente la jarcia. Es fácil comprender que estos tuvieron serias dificultades para implantar rápidamente esta producción industrial en los arsenales, a pesar de que la urgencia de este género fuera cada vez más acusada por el aceleramiento del programa de construcción naval de la Armada. En Cartagena, Francisco Barrero, convenció a Joan Buxó, maestro del asiento que estaba en vigor en aquel momento (8), y a varios de sus operarios para quedarse al servicio del Rey. No tuvo que apropiarse de edificios o construir nuevos ya que los asentistas estaban utilizando provisionalmente algunos cobertizos del propio arsenal. En Ferrol se ocupó el edificio de los asentistas en Sada y se contrató a algunos de los operarios que trabajaban allí desde hacía años. ¿Y en Cádiz? En el arsenal gaditano el intendente convenció a algunos operarios del asiento de los Buxó y ordenó la ocupación de las antiguas dependencias de los asentistas, alquiladas por la Marina, en Puerto Real. Con esta medida el intendente conseguía ahorrarse como mínimo la construcción provisional de los edificios necesarios para la manufactura de la jarcia en el arsenal, hasta que se acabaran los proyectados para la cordelería definitiva en el diseño de La Carraca.

(8) DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «La burguesía catalana y el comercio con América. El asiento de jarcia» en R. FISHER, John (Ed.), *Actas del XI Congreso...* Págs. 156-183.

Que la fábrica de jarcia continuara en Puerto Real y que la manufactura de lonas se realizara en Puente Zuazo no sólo respondía al ahorro en infraestructuras, sino que el propio departamento marítimo de Cádiz se encontraba en plena situación de “provisionalidad”. Ésta tenía su origen en los diferentes intentos de trasladar el departamento marítimo de la ciudad de Cádiz, al completo, a una nueva ubicación más defendible y adecuada. Este proyecto había sido tomado y retomado en diversas ocasiones desde el siglo anterior, aunque normalmente los elevados costos acababan haciendo desistir su realización. Pero, a mediados de 1750, se reiniciaban de la mano de Juan José Navarro unos firmes estudios de cálculo de los costes y recursos que harían falta para acometer el traslado del departamento de Cádiz a Isla de León.

Siguiendo adelante con el proyecto de manufacturas reales de jarcia la Marina desplegó un sistema complejo de suministro de cordelería. En las zonas productivas de cáñamo de la península se destinaron agentes y comisionados; mientras que en las zonas productivas del extranjero (Rusia e Italia principalmente) se utilizaron normalmente los servicios de firmas comerciales con oficina en España, o se recurriría a los funcionarios reales que desempeñaban sus servicios en dichas plazas. Estas personas contarían con el apoyo de técnicos que supervisarían las calidades de los cáñamos y cuya función última sería aconsejarles sobre su compra. Se montó también un circuito fijo de envío de los cáñamos entre las zonas productoras y las instalaciones transformadoras. Los cáñamos, alquitranes, lejías, trapos, jabón, etc., tendrían que transitar por una serie de etapas perfectamente establecidas en este circuito: almacenes de reconocimiento en las zonas productoras (Granada, Calatayud y Barcelona); establecimientos intermedios de almacenaje en los puertos de tránsito hacia las fábricas (Málaga, Valencia, Barcelona, Bilbao y San Sebastián); almacenes finales para la concentración previa a la manufactura (en los arsenales); centros de transformación (las propias fábricas reales) y; finalmente, se dedican edificios para almacenar las jarcias manufacturadas (depósitos de efectos navales) en los arsenales, astilleros y puertos.

En los años siguientes y en el marco de los nuevos retos de la política española, inmersa en los sucesivos conflictos del siglo, la Secretaría de Marina asumió que un sistema industrial tan extenso y complejo debía ser controlado en todo lo posible. Con este fin se llevaron a cabo acciones continuas de control del circuito de suministro de jarcia que hemos descrito anteriormente. Añadiéndose, para ello, reformas a los reglamentos de Jorge Juan, iniciándose nuevas experimentaciones técnicas, continuando con el espionaje industrial en el extranjero para copiar si fuera necesario, etc. En definitiva, la acción de gobierno desde el propio ministerio y desde los funcionarios de los arsenales, tendía a controlar al máximo la producción de jarcia. La tercera parte del proyecto

ensenadista para el suministro de cordelería naval comenzaba a tomar cuerpo. Una vez experimentado sobre el sistema de fabricación y después de ser adoptado el sistema directo en la fabricación de jarcia en los arsenales, se trabajaría continuamente en mejorar los sistemas de control y de producción de jarcia.

Pero la acción política de los reformistas no se podía desligar del contexto nacional. Sus iniciativas chocarán, mayoritariamente, con las propias carencias del país –la penuria secular de la Real Hacienda española, el escaso desarrollo industrial del país, las dificultades en el sistema de transporte interno, el bloqueo de las rutas marítimas durante los sucesivos conflictos, etc.–. Elementos cuya acción conjuntada irán desfigurando el aspecto inicial de las propuestas reformistas moldeándolas para adecuarse a la realidad de aquella época. El caso de la fábrica de Puerto Real puede servir perfectamente de ejemplo para demostrar la desviación entre el ideal programa propuesto por la Marina y el verdadero alcance de la acción reformista. Esta instalación como hemos comentado se había convertido en un enclave provisional en Puerto Real a la espera de la edificación del pabellón de cordelería del arsenal de La Carraca. Pero, realmente se encontraba funcionando a pleno rendimiento a finales de los años sesenta del siglo.

Las estrecheces presupuestarias con las que tenían que contar los intendentes de Marina les habituaban a trabajar entre la provisionalidad y la improvisación. Era normal que se repusieran las jarcias de un buque con las de servicio de otro que estaba reparando pequeños daños, quedando éste a la espera de recibir su dotación de cordelería; los buques salían a la mar con cantidades ínfimas de repuesto; la preparación de escuadras convertía a los funcionarios en verdaderos magos que conseguían la jarcia necesaria de particulares, de almacenes oscuros y más que sospechosos, de buques extranjeros pagándola con la remisión de derechos de entrada a sus capitanes, etc. Se habían acostumbrado a sacar literalmente fondos de «debajo de las piedras»(9) y a acudir a solucionar las urgencias con otras medidas provisionales aumentando, al final, la sensación global de inseguridad. Es comprensivo, por lo tanto, que en este marco de improvisación estos mismos funcionarios concedieran una importancia secundaria a la edificación de la cordelería en los arsenales. Esta decisión se vería reforzada, sin duda, por la caída de Ensenada en 1754 y su sustitución por Julián Arriaga al frente de la Marina con la consiguiente desaceleración de todo el proyecto de potenciamiento de la Marina y en especial de la fabricación directa de la jarcia. En este panorama no es de extrañar que la «temporalidad»

(9) No es infrecuente encontrar en la documentación una petición de aclaración de un intendente de un departamento sobre un pago a efectuar en su cuenta por un género entregado en otro arsenal.

del establecimiento cordelero de la villa gaditana se hubiera convertido en fijo hacia finales de los años cincuenta. De la misma forma se paralizó el traslado del departamento marítimo a la Isla de León hasta el año 1768.

El proyecto de fábrica real de jarcia en La Carraca se retomará de nuevo a principios de la década de los sesenta. Entre enero y febrero de 1761 Julián Arriaga (10) parece ocuparse del emplazamiento de la fábrica en el arsenal gaditano ya que por estas fechas expidió órdenes a Agustín de Urrutia, maestro mayor de la fábrica real de jarcia de Cartagena para que realizara una visita de inspección a Puerto Real y un informe para su mejora. El técnico llegó a Puerto Real, en marzo de 1761, y como primera misión se dedicó a visitar la fábrica dónde se entrevistó con el funcionario real que estaba al cargo, los maestros y algunos técnicos. Más tarde, visitó La Carraca dónde se le mostró el lugar que estaba destinado en el diseño del arsenal para edificar la cordelería. Tras varias visitas Agustín de Urrutia redactó, entre marzo y mayo de aquel mismo año, un informe para Arriaga en el que resumiendo podemos destacar que la fábrica de Puerto Real se caracterizaba por: estar muy mal situada; los productos no fabricaban con técnica deficiente pero la exposición a las aguas, vientos, arenas y salitres que perjudicaban; estaba muy lejos de La Carraca lo que incidía en el aumento de los costos de la producción y en la falta de supervisión ágil de la producción; y, por último consideraba que la ubicación de la cordelería en el arsenal podría ser válido (11). Junto a estos dictámenes Urrutia incluía un plano, realizado a medias con Cipriano Aufrán, que contenía el alzado y los detalles que consideraban tendría que tener la fábrica de jarcia de La Carraca. El coste presupuestado se cifraría, según la opinión de Aufrán, en unos 2.181.142 reales (12) de vellón.

La cantidad necesaria para la obra de los edificios de la cordelería no debió entusiasmar excesivamente a Arriaga. Éste decidió consultar una segunda opinión, sobre el asunto en cuestión, en la persona de Jorge Juan. En julio, ordenó al marino alicantino que estudiara el plano realizado por Urrutia y Aufrán y que a continuación informase de lo que le pareciera más conveniente. Juan manifestó, desde un buen principio, que compartía plenamente las ideas de Enseñada con respecto al plan de promoción de la Marina: «es innegable la necesidad de fabricarse semejantes edificios en todos tres arsenales, puesto que no los

(10) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Varias órdenes de Julián de Arriaga a Cartagena en enero y febrero de 1761.

(11) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Cádiz, 3.3.1761 Agustín de Urrutia a Julián de Arriaga.

(12) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Carraca, 7.5.1761 Ciprián Aufrán a Julián de Arriaga.

hay, y que se trabaja la jarcia sin resguardo ningunos de soles y aguas» (13). Al mismo tiempo, recordaba a Arriaga que el rey, bajo los consejos de Ensenada, ya tenía aprobados en los arsenales las correspondientes cordelerías, tan sólo, pendientes de que se realizaran los alzados de los edificios. Juan seguirá estudiando el proyecto de Urrutia y Aufrán, durante el mes de agosto, concluyendo que el edificio estaba bien ideado a grandes rasgos, pero, que tenía especiales deficiencias en la cimentación propuesta. En su informe del 2 de septiembre, el marino alicantino entregaba un nuevo diseño de la cordelería que agradó lo suficiente a Arriaga, con lo que éste daba por definitivo el nuevo diseño de la fábrica de jarcia. Desde la Secretaría de Marina Arriaga remitió a La Carraca el nuevo plano que recogía las correcciones redactadas por Juan en un cañón de hojalata. En el informe que acompañaba al plano se le encargaba al intendente de la Carraca, Juan Gerbaut, que destinara a la obra al ingeniero Silvestre Abarca:

«Cuyo edificio, a diferencia del que había propuesto don Ciprián Aufrán acorde con Agustín de Urrutia, debe distribirse en quatro naves altas, y bajas de solas quatrocientas y treinta varas de longitud, que es el intermedio correspondiente desde uno a otro pavellon de sus extremos, donde ha de colocarse el alquitrinado, aljibe de alquitrán, y todo lo demás preciso a estos ejercicios» (14).

Prueba de ello es que Puerto Real seguía remitiendo a la Secretaría de Marina esporádicos «estados» de producción que indican que continuaba ejerciendo como suministradora de cordelería para La Carraca. En concreto, el 10 de marzo de 1772, Arriaga ponía al corriente a Juan Gerbaut que había recibido una propuesta de Jerónimo Jacinto de Aranda ofreciendo la venta de los almacenes y edificios que conformaban en aquella época el cuerpo principal de la fábrica de Puerto Real. Estas dependencias estaban todavía alquiladas «provisionalmente» por la Marina. Aranda realizó una proposición concreta: sus representados cederían la propiedad a cambio de un pago único por un importe de 120.000 reales. Como argumento de valor añadido en su propuesta, Aranda explicaba que el valor real de la propiedad se acercaba a los 143.000 reales, con lo que concluía que ofrecían un más que generoso ahorro de 23.000 reales a la Real Hacienda. Esta deferencia en las condiciones de la venta se realizaba en

(13) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Ferrol, 22.7.1761 Jorge Juan a Julián de Arriaga.

(14) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. San Ildefonso, 15.9.1761 Julián de Arriaga a Juan Gerbaut.

atención al dilatado tiempo que la Marina tenía alquilados los edificios (pagaba unos 6.000 reales anuales). En su misiva Arriaga encargaba al intendente de Cádiz que realizara un estudio de esta transacción, averiguando lo ajustado de los precios, aunque igualmente le recordaba que la voluntad de la Secretaría de Marina era que al final la fábrica se ubicara en el arsenal de La Carraca (15).

Gerbaut, a su vez, recurrirá al escalafón destinando a realizar el estudio a Antonio Prieto, encargado de la fábrica de Puerto Real en aquel momento. Prieto abordó el encargo del intendente centrándose en analizar los precios que se pedían en la venta de los edificios. Decidió que era preciso realizar un exhaustivo inventario de los edificios y anexos para, luego, dejarlo en manos de los tasadores profesionales que ajustarían el precio más razonable. Fruto de este inventario tenemos una imagen muy detallada de la fábrica de jarcia de Puerto Real previa a su traslado al arsenal (16).

- Patio de 43,5 varas de largo y 23 de ancho rodeado en sus 3 ½ ángulos de corredores cubiertos de 5,5 y 7 varas de ancho y en el ½ ángulo restante un almacén de 23 varas de largo y 6 de ancho. Donde se almacenan los cañamos antes de su entrega a los rastrilladores.
- Otro patio de 32 varas de largo y 25 de ancho donde está puesta la máquina de alquitranar y su caldero, con dos almacenes; uno de 23 varas de largo para recoger la filástica alquitranada y 6 de ancho y el otro de 15 varas de largo por 6 de ancho donde están los recipientes del alquitrán.
- Un almacén de 22 varas de largo y 6,5 de ancho para cuartel de vagabundos.
- Otro almacén de 17,5 varas de largo y 5,5 de ancho. Cuartel de la tropa de resguardo de la fábrica.
- Otro almacén de 14,5 varas de largo y 5 de ancho. Obrador del carpintero.
- Otro almacén de 21 varas de largo y 8 de ancho. Almacén de la jarcia fabricada.
- Otro almacén de dos naves con la puerta anexa a un tinglado de 24,5 varas de largo por 12,5 de ancho para acopio de cañamos.
- Otro almacén con 18,5 varas de largo por 5 de ancho para guardar las herramientas de la fábrica.

(15) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Madrid, 10.4.1772 Arriaga a Juan Gerbaut.

(16) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Puerto Real, 28.4.1772 Antonio Prieto a Juan Gerbaut.

- Una casa compuesta de Zaguán, dos salas y en ellas tres habitaciones, un comedor, dos pequeños cuartos, una despensa, una cocina, dos patios (uno es un corral con caballeriza, carbonera y poza).
- Un campo de 350 varas de largo y 80 de ancho. Se encuentran los hiladores y la carrera del colche.

Gerbaut, después del análisis del inventario realizado por Prieto convocó a una reunión al maestro mayor de jarcia Agustín de Urrutia, al constructor Autrán y al Ingeniero General de Marina, Francisco Gautier. Como resultado de ésta se emitió un firme dictamen: la Armada debía rechazar la propuesta de Aranda. Se basaba esta conclusión en que lo realmente importante para acabar con los defectos de los productos de Puerto Real era acondicionar el lugar donde se realizaba la manufactura o, en su defecto a lo que se mostraban más inclinados, trasladar la fábrica al arsenal «se haze mas urgente la plantificacion de la fabrica en arsenales quantos crecidos y excesivos son los gastos y perjuicios de su existencia en Puerto Real». Para dar más peso a su opinión el intendente Gerbaut enumeró las carencias de Puerto Real: pérdida de una cuarta parte de calidad por los perjuicios derivados de las condiciones ambientales de la fábrica (azotada por los vientos, salpicada por el mar y sin protección para el sol); los gastos producidos por los transportes, por tierra o por mar, de las jarcias manufacturadas al arsenal; la pérdida de géneros y materias primas en el tránsito entre el arsenal y la Puerto Real; los gastos de la manutención de la tropa encargada especialmente de su custodia; los gastos de mantenimiento de las embarcaciones que mantenían la correspondencia entre arsenal y Puerto Real; los gastos producidos por el pago de alquileres de los edificios; y finalmente la falta de control del número y del trabajo (17).

Arriaga se contentó con el informe elaborado, en mayo, por el intendente de La Carraca y el asunto parece quedar relegado durante unos meses. La siguiente noticia la encontramos en un expediente dirigido por el jefe de Escuadra e Inspector General de almacenes, Pedro de Castejón, el 7 de octubre de 1772. El oficial advertía a Arriaga que el subinspector de pertrechos de La Carraca, Antonio Valcárcel, había detectado numerosos robos de cáñamo y jarcias manufacturadas en la fábrica de Puerto Real y que, por esta razón, era de suma importancia trasladar definitivamente el establecimiento a las dependencias del arsenal:

(17) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Isla de León, 29.5.1772 Juan Gerbaut a Julián de Arriaga.

«Lo que además de otras razones que persuaden el quitar se fabrique la jarcia en Puerto Real por no poderse fabricar sin muchos defectos, por la arena que con los vientos se le introduce, y la corta; el reflejo ardiente de los soles las aguas quando las hay, hacerse siempre con apuros: el extrabio, maior gasto ay esta mas para que se lleve inmediatamente ala carraca...» (18).

Castejón volvió a reiterar su petición el 26 de diciembre aconsejando que, al menos, se lleve la jarcia al arsenal donde «hay almacenes para depositar la jarcia» (19) y que la fábrica se podría instalar «provisionalmente» en un tinglado de ladrillos y madera de la misma forma que se realizaba en Ferrol en aquel momento. Arriaga tomó nota de las peticiones de Castejón volviendo a desempolvar el consabido proyecto de la cordelería del arsenal de La Carraca. Pidió de nuevo a Gerbaut que le remitiera el plano y el informe, aprobado como vimos en septiembre de 1761, para la edificación definitiva (20). De febrero a marzo de 1773, Castejón, Inspector General de almacenes, Gautier, Ingeniero General de Marina, y Manuel Florés, Comandante General del arsenal de Ferrol, se reunieron para estudiar la solución más adecuada para aplicarla al traslado de la fábrica de Puerto Real (21). El 7 de abril Manuel Florés informa a Arriaga que han llegado a un acuerdo sobre el traslado que, aunque esté firmado por los tres realmente ha sido idea de Gautier y los restantes se han limitado a apoyarle por considerarle el más capacitado técnicamente para decidirlo. Nos guiaremos, pues, por el informe de Gautier que está fechado el 5 de abril. Es un documento técnico que estudia los terrenos dónde estaba previsto la edificación de la cordelería en el proyecto original del arsenal. En él, Gautier resalta que los terrenos de La Carraca son enormemente débiles y que si se construía el

(18) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Ferrol, 7.10.1772, Pedro de Castejón a Julián de Arriaga.

(19) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Ferrol, 26.12.1772, Pedro de Castejón a Julián de Arriaga.

(20) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Isla de León, 26.1.1773 Juan Gerbaut a Julián de Arriaga. El intendente advierte a su superior que envía el informe que le pidió pero que el plano es una copia y que no es original de 15.9.1761 debido a que: «por que passado desde aquella fecha a la contaduría de arsenales se pegó con engrudo a una tabla en que se conserva y seria dificilísimo quitarle, sin que se inutilizase o rompiese».

(21) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. El Pardo, 5.2.1773 Julián de Arriaga a Manuel Florés. Le manda la carta expedida al intendente de Cádiz en 15.9.1761 sobre la construcción del edificio de la cordelería en la Carraca según el plano que le acompañaba. Ordenándoles que lo discuta con Castejón y Gautier para informar de lo que les parezca más conveniente. AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Ferrol, 13.2.1773, Manuel Antonio Florés a Julián de Arriaga. Acuse de recibo de la orden en que se le informa debe facilitar a Castejón y a Francisco Gautier el acceso a los planos sobre la cordelería proyectada.

edificio como se diseñó en 1761 no habría forma de cimentarlo adecuadamente. Para solucionar este problema el ingeniero aboga que la cordelería se sitúe en los terrenos de Isla de León, concretamente, al lado de la explotación de cantería para el arsenal, y que dada la suma urgencia en trasladar la fábrica de jarjía de Puerto Real al arsenal considera que lo más eficiente sería:

«antes que se proceda a levantar de firme la cordelería en el parage arriba señalado, (cuya obra debe durar muchos años) se construya en la carraca, y en el mismo sitio de antes señalados para la cordelería, dos tinglados provisionales como el del ferrol» (22) .

El 9 de julio, Castejón insistía en el traslado de la fábrica al arsenal haciendo hincapié en que, al fin y al cabo, la fábrica de Puerto Real era un simple tabique con unos tejados y que un tinglado así de sencillo, se podría edificar en el seno del arsenal con un gasto mínimo. Castejón justificaba sus prisas en realizar el traslado porque pretendía aprovechar el verano para realizar las obras de adecuación de los terrenos y cimentación del tinglado provisional. Si no se comenzaba inmediatamente la edificación, la temporada de lluvias la retrasaría ineludiblemente con el consiguiente perjuicio que acarrearía a la producción de jarjía (23). Pero si de algo no se le puede culpar a Julián Arriaga sería de precipitado. Una vez enterado de los informes que Castejón y los otros funcionarios le han enviado sobre los edificios provisionales, Arriaga seguía apostando en firme por la obra de la cordelería. Por esto ordenó a Castejón que antes de seguir en su intención de trasladar la fábrica de Puerto Real a La Carraca analizará con detenimiento la obra de la cordelería proyectada en el arsenal. Se le pedía que prestara especial interés a los problemas que se habían detectado en cuanto a la solidez de los terrenos donde estaba previsto levantar el edificio de la cordelería. Para resolver estas dudas, la Secretaría le proponía que Castejón revisara los cálculos realizados por el constructor Mateo Mullán (24) .

El 31 de agosto, Castejón comunicaba a la Secretaría de Marina que había calculado de forma estimativa los gastos que supondría la edificación de la cordelería. Su impresión era muy negativa y creía firmemente en que de momento no era viable:

(22) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Ferrol, 7.4.1773 Manuel Florés a Julián de Arriaga y dentro el informe de Francisco Gautier del 5.4.1773.

(23) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Ferrol, 9. 7.1773, Pedro de Castejón a Julián de Arriaga.

(24) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Madrid, 16.7.1773, Arriaga a Pedro de Castejón

“veo que solo podría conseguirse, a fuerza de inmensos gastos, aun maiores, que los que se hicieron para solidar las gradas de este arsenal; por ser mucho maior el terreno, que se necesita; y porque ha de mantener constantemente, un peso tan grande como es el del proyectado edificio» (25).

Castejón sentenciaba que los gastos eran tan elevados que convendría, en todo caso, mantener la fábrica en Puerto Real. Pero seguía abierto a la posibilidad del traslado a La Carraca recurriendo a la construcción del tinglado provisional. Para reforzar su opinión comentaba que había seleccionado en el arsenal un terreno no tan arenisco, que facilitaría la cimentación. Además, su situación era ventajosa dado que estaba al lado de los actuales almacenes de depósito del cáñamo. Con el traslado se podrían ahorrar los alquileres de los edificios de Puerto Real. Castejón destacaba que con la inclusión de la fábrica de jarcia dentro del arsenal de Cartagena la manufactura estaría más a la vista permitiendo la supervisión de la producción, además se disminuirían las pérdidas maliciosas de géneros que se había producido últimamente en Puerto Real. Incluso llegó a manifestar que él ya habría realizado el traslado sino fuera porque necesitaba la aprobación real.

Los argumentos de Castejón acabaron decidiendo a la Secretaría a realizar el traslado sin esperar a la edificación definitiva de la cordelería del arsenal. Así, el 14 de septiembre de 1773, Arriaga emite la siguiente orden: “el rey ha resuelto, que como V.S. propuso en 31 del pasado se trasladen bajo la dirección de V.S. las fábricas de jarcia y lona de ese departamento al arsenal de La Carraca” (26). En la misma orden se especificaba que se debía construir un tinglado provisional que sirviera para la manufactura de jarcias. Se informaba que en Ferrol ya existía un tinglado de estas características que podría servir como ejemplo del que se construyera en La Carraca.

El 21 de septiembre Castejón reporta a la Corte que ya ha iniciado las acciones necesarias para trasladar rápidamente la fábrica (27). En la misma carta Castejón advertía que había encargado la obra del tinglado al ingeniero José Romero y que las tejas y ladrillos necesarios para la edificación los pediría al intendente. Este mismo día, el marqués de Castañar en calidad de Director

(25) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Isla de Ferrol, 31.8.1773, Pedro de Castejón a Julián de Arriaga.

(26) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. San Ildefonso, 14.9.1773 Julián de Arriaga a los tres anteriores.

(27) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Isla de León, 21.9.1773 Pedro de Castejón a Julián de Arriaga.

General del Arsenal se daba por enterado (28) de la orden de la Secretaría para que ayudara a Castejón en el traslado de la fábrica. Entre los dos acuerdan que el tinglado se realizaría con madera adicionada con tabiques de ladrillos y que apoyaría, para mayor seguridad, uno de sus lados sobre el muro que formaba el dique de madera.

Las obras de traslado ocuparon todo el mes de octubre y noviembre. El día 30 de este último mes, Castejón comunicaba a Madrid que había terminado con el traslado de los utensilios, máquinas, materiales y operarios desde Puerto Real a La Carraca. De momento pondría a los operarios a beneficiar el cáñamo, hilar la filástica y corchar las jarcias en un terraplén cercano a las gradas de construcción de navíos. Para garantizar su seguridad la había rodeado con una valla alta de madera con el fin de evitar además: «el extravío de los operarios, y el continuo paso de la gente, a fin de que no les impidan el trabajo» (29). Las obras del tinglado provisional continuaban a buen ritmo y Castejón manifestaba encantado que preveía que la fabricación de jarcia se podría comenzar desde primeros de diciembre. A partir de 1774, la fábrica de jarcia quedaba establecida firmemente en el arsenal de La Carraca, pendiente de la edificación del tinglado «provisional» y con muchas expectativas de la edificación definitiva de la cordelería según estaba establecido en el proyecto original del arsenal. Nos tocaría valorar, ahora, los resultados beneficiosos o no de esta política de fomento del sector público en el suministro «estratégico» en detrimento de la iniciativa privada, aspecto éste en el que estamos trabajando en la actualidad.

(28) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Isla de León, 21.9.1773 marqués de Castañar a Julián de Arriaga. En esta fecha el intendente Andrés Reggio también acusa recibo de la orden de traslado del 14 de septiembre.

(29) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 350. Isla de León, 30.11.1773 Pedro de Castejón a Julián de Arriaga.