EL ARSENAL DE FERROL: UN HITO HISTÓRICO DEL SIGLO XVIII QUE MERECE SER PATRIMONIO MUNDIAL

Jaime ANTÓN VISCASILLAS

(RV)

Se ha erigido aquí la obra más grande del supremo arte que alguien haya visto en el mundo; a fin de que contemple a los que recorren todos los mares, a los navíos, a las armadas, a todos.

¡Oh, feliz España!, y ciertamente feliz. Por ti dichosamente gobierna, dirige y para ti reina con sabiduría Carlos III. Rey ilustre, piadoso y augusto, a quien todo el orbe no alcanza. 1783 (1).

Puerta del Dique del Arsenal de Ferrol.

L conjunto del Arsenal Militar de Ferrol, que sin duda podemos considerar una de las obras más complejas y monumentales del siglo XVIII español desde el punto de vista histórico-patrimonial, representa también el paradigma de lo que fue capaz de hacer la Marina de la Ilustración.

La Real Armada de entonces, imbuida de los mismos valores que representaban los ejércitos de España en el Siglo de las Luces y que se caracterizaban por el «orden académico» basado en la razón, protagonizó en esta época uno de los períodos más brillantes de su Historia.

---

(1) Texto traducido al español —escrito en latín— que figura en la cartela de la Puerta del Dique del Arsenal Militar de Ferrol, inscrita durante el reinado de Carlos III, monarca español principal ejecutor de la magna obra impulsada por su antecesor en el trono —su hermano Fernando VI—, a instancias del marqués de la Ensenada, secretario (ministro) del Despacho de Marina (1743-1754), y en esa condición, el gran artífice político del planeamiento y construcción del arsenal ferrolano.

El Arsenal de Ferrol es uno de sus frutos más emblemáticos, una obra grandiosa que aspiraba a la utopía de situarse en su tiempo como la base naval más importante del mundo, lo que consiguió.

El impresionante y bien definido conjunto patrimonial que constituye el Arsenal ferrolano ha sido y es el resultado final —multidisciplinar— de los trabajos y tareas de multitud de gentes que participaron en su diseño y construcción: insignes gobernantes, militares, técnicos y un número elevadísimo de personal civil de diferente cualificación. Todos ellos contribuyeron a su creación, construcción y desarrollo, legándonos a las generaciones actuales un valiosísimo patrimonio cultural, bello por su estética y útil por su funcionalidad militar-marítima, enmarcado en un entorno geográfico sin parangón —la ría de Ferrol—, de excepcional riqueza y valor.

Por todo ello, reconocido como bien cultural (2), el Arsenal de Ferrol (3) en toda su extensión —elementos inmuebles, muebles relacionados y su patrimonio intangible—, por sus valores de carácter «excepcional-universal», aspira a ser elevado a la categoría de Patrimonio Mundial por la UNESCO (4).

El puerto natural de Ferrol: enclave geoestratégico de interés militar. El Real Arsenal y el Astillero de La Graña

Las privilegiadas condiciones geográficas naturales que presenta la ría de Ferrol, así consideradas desde tiempo inmemorial, fueron descritas en el año 1550 por el licenciado Molina (Bartolomé Sagrario de Molina) en su *Descripción del Reino de Galicia*, con los siguientes versos:

---

(2) El Arsenal de Ferrol está incluido en la Lista de Bienes de Interés Cultural (BIC) a nivel del Estado y en base a la Ley del Patrimonio Histórico Español (Ley 16/1985, de 29 de junio, del Patrimonio Histórico Español. Disposición adicional segunda y en relación con el Reglamento de su aplicación (aprobado por Real Decreto 111/1986), con la consideración de «castillo». Es de destacar también su protección al amparo de la Ley 8/1995, de 30 de octubre, del Patrimonio Cultural de Galicia, y las Instrucciones Generales del Arsenal Militar de Ferrol, referentes al Patrimonio Histórico y su inventario.

(3) El conjunto de construcciones del Arsenal tienen un valor añadido por sus obras de ingeniería portuaria, industrial y logística (reconocimiento del patrimonio «científico o técnico» en «realizaciones arquitectónicas o de ingeniería», según los arts. 1.2 y 15.1 de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español).

(4) La valoración objetiva para llegar a ser declarado Patrimonio Mundial se realiza principalmente en base a los criterios que se aplican por la Convención de Patrimonio Mundial en cuanto a su «óptima representatividad y su forma estética, en este caso de modelo académico racionalista», según las Directrices prácticas para la aplicación de la Convención de Patrimonio Mundial (Centro de Patrimonio Mundial de la UNESCO. Pub. WHC 05/2), arts. 49 y 77.

Luego tras desto vereys a Ferrol
Puerto estremado que a todos ha popa,
pues puede afirmarse que en toda la Europa
podemos a este pintalle por sol.

La fama europea que ya en el siglo XVI tenía el puerto de Ferrol venía lógicamente fundada por sus magníficas condiciones naturales; por su excepcional ría —amplia y abrigada de los vientos, con una estrecha bocana de acceso desde el mar— y una rica configuración geológica de roca dura granítica en su gran ensenada y profundos calados cercanos a sus riberas. Todo ello le dio relevancia para ser considerado un paraje singularmente idóneo para el ámbito naval de interés militar.

Vista aérea de la ría, arsenal y ciudad de Ferrol.

Una buena descripción de la ría (5) ferrolana puede ser la siguiente: «se extiende con una orientación Este a Oeste desde la desembocadura del río Xubia hasta las puntas costeras formadas por el Segaño y el cabo Prioriño, acogiendo en ambas márgenes amplias y seguras ensenadas que fueron contempladas desde siempre como magníficos apostaderos de refugio para las naves. Su entrada se configura a través de una estrecha boca, la llamada comúnmente "canal", que está defendida por escarpados montes. Tal es su

(5) VIGO TRASANCOS, Alfredo; MERA ALVAREZ, Irene: *Ferrol y las defensas del puerto de guerra del rey*. Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, 2008.

Ferrol, junto con las rías de La Coruña y Ares, conforma un múltiple y recortado entrante que ya había llamado la atención de los geógrafos grecolatinos, que lo denominaron golfo de los Ártabros o de los Arrotrebas por estar en él situado uno de los pueblos del noroeste que habitaban entonces en la antigua Gallaecia. Estas fuentes de la antigüedad son los primeros testimonios escritos que dan celebridad a la ría de Ferrol.

angostura que, para salir o entrar, los buques habían de hacerlo de uno en uno, bien enfilados y siempre con los vientos favorables, aunque en su defecto podían todos aguardar en alguno de los fondeaderos que se encontraban cercanos. Este ajustado pasaje, una verdadera muralla natural frente a ataques e invasiones, da paso a una anchurosa ría de aguas tranquilas, que solamente se estrecha hacia su fondo y que, por lo tanto, es apta para la navegación y posee además amplio calado y una capacidad suficiente para albergar una muy numerosa escuadra. Y es aquí, en el centro de esta ría espaciosa, donde se asienta el famoso fondeadero de Ferrol, enmarcado entre las ensenadas vecinas de Caranza y A Malata que lo definen al Este y al Oeste por dos de sus mejores flancos».

Durante la dinastía de los Austrias —siglos XVI-XVII— la Marina del Imperio español estaba formada por diferentes armadas carentes de una unidad de mando y de acción, distribuidas en las zonas geográficas de influencia de nuestra nación: las armadas del Mar Océano, de la Carrera de Indias, de Barlovento o del Caribe, del Pacífico o del Mar del Sur y de las Filipinas, y la conocida como Armada de Galeras, basada en el mar Mediterráneo, de importancia capital para hacer frente a las amenazas turca y africana.

Tras la Guerra de Sucesión a la Corona de España —que se desarrolló entre 1701-1713—, quedó definitivamente asentada la dinastía Borbón, cuyo primer soberano, Felipe V, inició un amplio proceso reformador de las instituciones de gobierno que, dentro del contexto de fomento en todos los órdenes aplicado en Europa por el movimiento de la Ilustración (6), influyó muy decisivamente a la Marina. En una primera fase se creó, en 1714, mediante real cédula, la Real Armada, que aglutinaba e integraba en un ente único a todas las anteriores; se potenció la construcción naval con los astilleros de Guarnizo en Santander y los de Puntales y Matagorda en la bahía de Cádiz, así como el de La Habana en Cuba y se cerró el de Veracruz. Elegida la ría de Ferrol como lugar apto para la instalación de astilleros —circunstancia que llevó a cabo el conde Bergeyck, que por encargo del monarca recorrió el norte peninsular con ese propósito—, se fijó en La Graña, aldea situada en la margen norte de la ría y lugar idóneo para la construcción de un astillero y base naval. Y así, ya en esta segunda fase, por Real Orden de 5 de diciembre de 1726 y a propuesta

(6) Polivalente movimiento cultural e ideológico que estuvo vigente durante el siglo XVIII y se extendió por toda Europa y parte de América. Durante el mismo se manifestaron las nuevas ideas sociales, científicas, políticas y económicas que tuvieron su origen en el último tercio del siglo XVII, coincidiendo con la Revolución liberal inglesa, y se extendió hasta bien entrado el XIX, cuando la Ilustración fue desplazada por las nuevas ideas surgidas y fomentadas por la Revolución francesa (liberal-burguesa). Su base de contenido unitario pero no uniforme supuso un mensaje de progreso, de cambio de mentalidad, con la pretensión de «iluminar» a toda la sociedad, con las luces de la razón, de ahí que se le conozca como Siglo de las Luces, Ilustración e Iluminismo.

del secretario del Despacho de Marina e Indias don José Patiño (7), se crearon tres departamentos marítimos en España: del Norte, Mediodía y Levante, con capitales en La Graña (trasladado a Ferrol en 1750), Cádiz (trasladado a San Fernando en 1768) y Cartagena.

Esta bien diseñada y moderna política naval propició que la bahía de Ferrol (8) se convirtiese durante el siglo XVIII (9) —y principalmente durante su segunda mitad— en un emporio industrial y militar de gran importancia. El primer arsenal y astillero se ubicó en la ensenada de La Graña (10) tras los

Plano del proyecto general del Arsenal y Astillero de Esteiro, del ingeniero Joseph Petit de la Croix, 1751.

(7) Ocupó el cargo durante más de una década, entre mayo de 1726 y noviembre de 1736.

(8) La privilegiada situación geoestratégica de la ría de Ferrol la había convertido durante los siglos anteriores en base y lugar de invernada de diferentes escuadras navales, si bien en los inicios del siglo XVIII, no pasaba de ser una pequeña villa en decadencia debido a la caída del sector pesquero, que era el más importante de su economía en aquella época. Paralelamente a las obras que se llevaron a cabo en los arsenales (primero La Graña y después Ferrol), se modernizaron las defensas de la Ría (castillos de San Felipe y La Palma, a partir de 1726) y se construyeron diversas baterías en la costa; y en el último tercio del siglo XVIII, la muralla defensiva de la ciudad —diseñada por el ingeniero militar Dionisio Sánchez de Aguilera—, provista de baluartes, 200 piezas de artillería, reductos y puertas de mar y tierra. El nuevo Arsenal de Ferrol se dotó, asimismo, de una muralla de piedra y de un foso defensivo de agua, que lo separaban de la urbe, y este último se alimentaba directamente desde el puerto de Curuxeiras.

(9) Este período histórico abarcó los reinados de monarcas de la Casa de Borbón: Felipe V (1700-1746), Luis I (1724), Fernando VI (1746-1759), Carlos III (1759-1788) y Carlos IV (1788-1808).

(10) Las construcciones navales las emprendió el comisario ordenador Jerónimo Domínguez, y el primer constructor fue José Arzueta. Casi todos los operarios de este astillero de La Graña eran de origen vizcaíno, que vinieron por orden de Antonio Gaztañeta, superintendente de construcciones de Cantabria. Se construyeron en gradas y de proa a la mar, siguiendo la antigua práctica de que fuese la parte más robusta del buque la que recibiese su primer embate.

estudios previos del ingeniero director del Reino de Galicia Francisco Montaigú, apreciada por su buena situación resguardada, pero también por motivos económicos, pues se trataba de terrenos cedidos por el Monasterio de Sobrado. Por otra parte, mediante Real Decreto de 21 de septiembre de 1733, las jurisdicciones de Ferrol y La Graña —hasta entonces señoríos del conde de Andrade y de Lemos desde 1371— se incorporaron por compra a la Corona de España. Esto supuso que Ferrol se convirtiera en «villa de realengo», lo que permitió la plena disposición de la ordenación del territorio y, de esta forma, los trabajos de las reales obras de los nuevos arsenales y astilleros, así como la construcción de una ciudad de nueva planta destinada a acoger a la numerosa población (11) que se fue incorporando a lo largo del siglo XVIII.

En este emplazamiento inicial en La Graña, durante algo más de dos décadas —entre 1726-1748— la Real Armada construyó un pequeño astillero que constaba de una única grada, donde se botaron y armaron dos navíos, una fragata y tres buques auxiliares de menor porte. Pero debido a diversas consideraciones y circunstancias, como el pequeño espacio disponible, el escaso calado de su ribera y su difícil defensa frente a un ataque, al estar dominado por el monte de gran altura situado en su parte posterior, en los primeros años de la década de 1740 se decidió la construcción de un arsenal y un astillero más completos en otra zona de la ría de Ferrol.

El nuevo Arsenal de Ferrol y Astillero de Esteiro

Es durante el reinado de Fernando VI cuando, tras los estudios previos efectuados por varios ingenieros, se aprobó el proyecto definitivo para el nuevo Real Arsenal y Astilleros de Ferrol, cuyas obras comenzaron en 1750 en la zona conocida como ensenada de Esteiro.

El impulsor máximo de la nueva obra fue el secretario del Despacho de Marina, de Hacienda e Indias don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (12), que ocupó el cargo entre mayo de 1743 y julio

(11) Marinos, militares, técnicos de diferentes especialidades (ingenieros, arquitectos, proyectistas), comerciantes, molineros, tenderos, sastres, zapateros, artesanos y multitud de trabajadores de oficios diversos (canteros, albañiles, carpinteros, calafates, herreros, etc.) y sus familias.

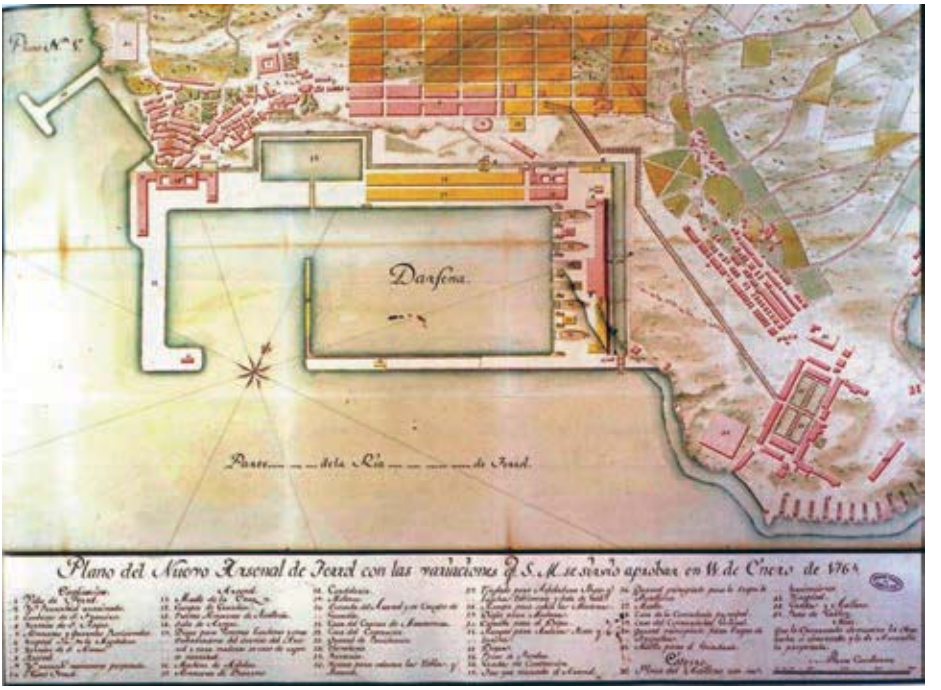
(12) Su gran proyecto unitario para Ferrol abarcó, además del Arsenal Militar y los astilleros, el levantamiento de nuevas fortificaciones defensivas y la construcción de una ciudad de nueva planta para acoger la llegada masiva de una población que llegó a convertir esta villa gallega en la más numerosa de la época. Así, el «Ferrol de la Ilustración» quedó configurado como una urbe modular, formada esencialmente por tres barrios civiles y un cuarto de carácter militar —el situado dentro del Arsenal—, articulado por una gran alameda, que servía de nexo de unión a todo este conjunto. El barrio de la Magdalena ferrolano es considerado uno de los mejores ejemplos del urbanismo del siglo XVIII.

de 1754, durante la última etapa del reinado de Felipe V y casi todo el reinado de Fernando VI. Ensenada, intendente general de Marina, conocía bien Ferrol, pues ya había estado anteriormente destinado en el Arsenal de La Graña como comisario (intendente). Los principales «Directores de las Reales Obras» fueron Cosme Álvarez de los Ríos, Miguel Marín, Francisco Llobet y Julián Sánchez Bort, siendo el sabio y marino Jorge Juan y Santacilia quien llevó la responsabilidad de supervisar todas las obras en varias etapas, directamente comisionado por Ensenada.

Tras veinte años de trabajos intensos, llevados a cabo entre 1750-1770, finalizaron ya durante el reinado de Carlos III con el magnífico resultado de un completo arsenal, formado por una amplia dársena rectangular de 1.000 metros de largo por 600 de anchura, capaz de acoger a un centenar de buques de la época. Durante los reinados siguientes se efectuaron diversas obras de reforma, modificación y ampliación de instalaciones.

Se planeó diferenciando tres partes:

— El Astillero, con la función de construir buques. Tenía su acceso por la Puerta Monumental situada en el cuadro de Esteiro, con amplia explanada cercana a las gradas, distribuidas en un sector circular y construidas en la falda del monte. El dique situado en la ensenada de Caranza recibía las maderas procedentes del norte de España. Disponía de un edificio de dos cuerpos: Sala de Gálibos, destinada al diseño y proyectos de buques, en la planta alta, y talleres y obradores en la planta baja, todo él rodeado de un amplio pórtico.
— El Arsenal de los Diques, con funciones industriales de mantenimiento y reparaciones y carenado de buques, proyectado por Julián Sánchez Bort a partir de 1765. Incluía la monumental Puerta del Dique y el Gran Tinglado de la Maestranza, de más de 370 metros de largo, rodeado de dos amplios pórticos (este edificio fue partido en dos en 1910 para la construcción del nuevo Dique Reina Victoria Eugenia, remodelándose en 1987, convertido hoy en Sala de Proyectos de Navantia), la casa del constructor del Arsenal, los diques secos, el presidio de San Campio, el edificio de Teneduría de Pertrechos y el de Herrerías y Fraguas. En la segunda mitad del siglo XIX, en la zona inmediata a la Puerta del Dique se construyó el Dique de San Julián o de la Campana, inaugurado en 1879.
— El Arsenal del Parque, para armamento y aparejo de buques, con función asimismo defensiva, con el dique de abrigo-batería artillera de La Cortina, el cuartel de alojamiento-Cuerpo de Guardarsenales en la punta del Martillo que cierra la amplia dársena, y el fondeadero interior de Puerto Chico. Esta parte es anterior al Arsenal de los Diques, y se extiende hacia el barrio de Ferrol Vello. Su puerta de acceso monumental —Puerta del Parque— tiene el escudo de armas de Felipe V,



Plano general del nuevo Arsenal de Ferrol, aprobado por S. M., de Julián Sánchez Bort, 1765.

trasladado del anterior Arsenal de La Graña, y reformada durante el reinado de Isabel II. Destaca el Palacio-Sala de Armas, de estilo neoclásico, con patios abovedados y una espectacular escalera, y también los almacenes porticados para la custodia de pertrechos.

Principales hitos y características del Arsenal de Ferrol

«Será perfecto, porque se ha copiado lo mejor de Europa y excluido lo malo...». Así se expresaba el marqués de la Ensenada refiriéndose a él en una de sus «exposiciones» al rey Fernando VI.

En el diseño del Arsenal de Ferrol se tuvo en cuenta multitud de ejemplos e ideas: el conocimiento de los arsenales ingleses (Plymouth, Portsmouth y Chathan), franceses (Brest, Tolón, Rochefort) y de otras naciones europeas; todo ello después de iniciarse la construcción del Arsenal de La Carraca, en San Fernando (Cádiz), y el de Cartagena. Se aplicaron las técnicas más avanzadas de la época, consiguiendo «optimizar» el proceso de planeamiento y

diseño con la utilización de las normas y de los modelos físico-matemáticos de las reales academias de ingenieros (Ejército) y arquitectos (Bellas Artes), con un profundo y riguroso estudio funcional (ordenación del espacio) (13); la ejecución material de las obras, que consiguió la introducción del neoclasicismo en Galicia, fue de la mayor calidad entre las construcciones de la Europa contemporánea, y los recursos financieros posibilitaron su desarrollo, en cuya administración tuvo gran influencia el nuevo sistema de gestión económica por «programas» (intendencias de origen prusiano y francés).

El Puerto-Arsenal de Ferrol, como hemos señalado, se basaba y estructuraba en tres funciones de apoyo logístico militar para la Armada: construir buques (Astillero); aprovisionar y armar (Arsenal del Parque y Puerto Civil); y reparar y mantener (Arsenal de los Diques). El conjunto de instalaciones se caracterizó por su unidad:

— De proyecto (se prepararon simultáneamente los planos del Arsenal, las fortificaciones y el urbanismo residencial).
— De ejecución de las obras (que se llevaron a cabo con solución de continuidad, enriquecidas con las aportaciones de los cambios tecnológicos y estilísticos).

Por extensión, todo el conjunto histórico de Ferrol plasma la solución matemática —fundamentalmente geométrica— que se aplicaba para remarcar la idea unitaria y rítmica del diseño: Arsenal, urbanismo residencial y defensas (baterías costeras y murallas de la ciudad), consiguiendo un «modelo unitario» para este conjunto trazado *ex novo* en el XVIII. Los diseños del segundo cuarto de este siglo incluyen siempre el puerto, la ciudad nueva y las fortificaciones defensivas. Los proyectos del tercer cuarto de centuria reflejan la constante preocupación por la «ordenación del territorio» en su sentido más actual de integrar las infraestructuras.

Otra característica digna de resaltar fue el corto período de ejecución de las reales obras. Siendo un programa tan complejo y amplio, el Arsenal se consolida en algo más de dos décadas (1750-1770). En los años 40 del siglo XVIII ya tenían un gran ritmo de trabajo las obras de fortificación costera (castillos de la boca de la ría), con un estudio preparado del conjunto del Arsenal y ciudad. En la década de los 50, se remató el Astillero y se inició la construcción del Arsenal, empezando por la zona oeste (Arsenal del Parque). Y en la década de 1760, además de finalizar las defensas y cuando la parte del Parque ya tenía toda su infraestructura hidráulica, se inicia la construcción de los diques y la

(13) Se fundamentaba en lo que se refiere en particular al Arsenal, en la finalidad funcional militar-naval que tenía, basada en las Reales Ordenanzas de la Armada, que organizaban la actividad y garantizaban la utilidad de las instalaciones.

Nueva Población (barrio de la Magdalena). Finalmente, en la década de 1770 se terminan las defensas costeras, se remata todo el Arsenal en su conjunto y también gran parte de la ciudad.

Fondos documentales (14)

El conjunto «Ferrol de la Ilustración», en lo que se refiere a su patrimonio histórico mueble, está formado por los «Catálogos documentales históricos». Estos documentos, según su naturaleza, los podemos englobar, dividir y clasificar en tres catálogos diferentes:

— Documentos escritos (selección de expedientes, informes, proyectos y oficios de carácter general relativos a su construcción; 341 documentos fechados entre 1732-1978).
— Planos históricos generales del Arsenal de Ferrol (selección de mapas y planos relativos a su construcción; 98 documentos fechados entre 1723-1908).
— Alzados y perfiles históricos de las construcciones del Arsenal (selección relativa a las construcciones más esenciales; compuesta por 38 documentos —planos— fechados entre 1749-1792. Representan las 26 construcciones que forman parte del conjunto patrimonial, tanto por su belleza artística como por su importancia funcional).

Todos estos documentos históricos constituyen una fuente de información valiosísima, primaria como prueba, y testimonio fehaciente —auténtico y permanente— que nos muestra la evolución y desarrollo de las obras que se llevaron a cabo. Pero esos documentos singulares (en total 477) que engloban los tres catálogos mencionados son solamente una pequeña selección del inmenso conjunto documental histórico que se custodia y conserva del «Ferrol de la Ilustración», y que abarca más de 2.000 documentos escritos y casi 700 planos o dibujos, lo que constituye sin duda una impresionante base de datos.

---

(14) Su descripción completa puede consultarse en RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: *La obsesión por el orden académico. El Arsenal de Ferrol*. Ministerio de Defensa, mayo de 2011 (En el apartado: «Catálogos documentales históricos»). Además de los Planos Generales históricos, esta monumental obra recoge otra «Colección de alzados y perfiles históricos de las construcciones del Arsenal de Ferrol», compuesta de una selección de planos relativa a las construcciones más esenciales, en número de 38 documentos, datados entre 1749-1792 (Sala de Armas, almacenes porticados y plaza; en número total, 10; Teneduría/Almacén General, 2; Gran Tinglado de Maestranza, 3; Herrerías, 3; Dique de abrigo oeste, 4; Dique de abrigo sur y espigón, 2; Muelles y dársenas interior y exterior, 7; Puerto Chico, 2; Foso, 1; Batería La Cortina, 1; Puerta Dique, 1; Cuerpo de Guardia de la Batería, 1; Presidio San Campio, 1).

El Archivo General de Simancas es el custodio de la mayor parte de este conjunto documental, sobre todo y principalmente de los «documentos escritos», por ser la institución que custodia todo lo producido y elaborado por los órganos de gobierno y administración de la monarquía hispánica durante casi toda la Edad Moderna.

Los documentos gráficos, mapas, planos y dibujos, provienen de diferentes organismos, con procedencias muy dispares, en su mayoría de archivos militares, además del de Simancas. La razón de que principalmente se custodien en archivos del Ejército y la Armada es porque fueron ingenieros militares los autores (15) de los proyectos. También provienen de otros archivos nacionales y algunos de extranjeros, surgidos de la acción de espionaje.

Retrato del marqués de la Ensenada y Plano del proyecto del Arsenal de Ferrol, de Joseph Petit de la Croix, 1751. Exposición-resumen, Museo Naval de Ferrol.

Misión cumplida: exposición-resumen en el Museo Naval de Ferrol

Configurar una exposición-resumen sobre el planeamiento del Arsenal ferrolano a lo largo del siglo XVIII fue el principal cometido que me encomen-

(15) Fueron ingenieros militares del Ejército: Joseph Petit de la Croix, Miguel Marín, Francisco Llobet... y arquitectos —algunos también ingenieros militares— formados en la Real Academia de San Fernando: Julián Sánchez Bort, Antonio Bada Navajas, Andrés Sánchez, Francisco Solinis, etc. El gran Jorge Juan y Santacilia (1713-1773), marino y científico eminente, ejerció la coordinación y dirección general de todas las reales obras. Hasta el segundo tercio del siglo XIX no se llevó a cabo la «especialización» de las diferentes ingenierías y de la arquitectura. Los profesionales de estas ciencias y técnicas se formaban fundamentalmente en la Real Academia de Matemáticas de los Ejércitos (Barcelona) —desde 1720— y en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (Madrid) —desde 1744— y en otros centros docentes españoles y extranjeros.

dó el entonces delegado en Ferrol del OHCN (16) durante mi activación en el Museo Naval (17). Esta se sitúa en el pasillo central de la planta baja del edificio que lo alberga, ubicado en el histórico Presidio de San Campio, construido en la segunda mitad del dieciochesco bajo la dirección del ingeniero militar —capitán de navío— Julián Sánchez Bort (Centro de Herrerías, Cantón de Molíns, Ferrol).

La muestra se compone de una selección de doce paneles expositivos, de los cuales dos corresponden a mapas de la ría de Ferrol (Diego Bordick, 1728, y otro de autor desconocido); nueve son diferentes planos generales del diseño del Arsenal, de diversos autores, fechados entre 1732 (Francisco Montaigú) y 1772 (Dionisio Sánchez de Aguilera), y finalmente, un plano parcial de la Dársena, de 1790. También se incluye un retrato del marqués de la Ensenada, principal impulsor político del planeamiento del Arsenal —durante el reinado de Fernando VI—, que es una fotografía en color sobre papel, enmarcada. Esta selección de imágenes y gráficos nos ofrece una visión general resumida y explícita sobre el proceso histórico de diseño y construcción del Arsenal de Ferrol a lo largo del siglo XVIII.

De esta selección de documentos gráficos, un plano es original (Proyecto de Francisco Montaigú, de 1732/03/01), cuya custodia es del Museo Naval de Ferrol, pues forma parte de su colección de fondos; los restantes son copias de documentos y fotografías en alta resolución de los diferentes planos que reproducen, de distinta procedencia.

La relación cronológica de documentos y planos históricos (18) que conforman esta exposición (1732-1790) es la siguiente:

— AUTOR: DIEGO BORDICK. Fecha: 1728. Servicio Geográfico del Ejército. CGE-Gal 96. DENOMINACIÓN: Mapa de la ría de Ferrol.
— AUTOR: DESCONOCIDO/NO CONSTA. Museo Naval Ferrol (copia antigua MNF 1429). Original en ACEG (Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Armario E, Tabla 4.ª, Carpeta 4.ª, n.º 99). DENOMINACIÓN: Mapa-plano de puerto y ría de Ferrol con su entorno inmediato hacia 1750-1751.

(16) Capitán de navío (RE) Guillermo Díaz del Río Sánchez-Ocaña, a la sazón delegado del Órgano de Historia y Cultura Naval en Ferrol, que gestiona el Museo filial y Biblioteca.

(17) Este artículo es un resumen del estudio histórico que realicé durante el mes de julio de 2014. Sin contar con presupuesto alguno para constituir esta exposición-resumen, el trabajo en principio se presentaba como una labor ardua. Gracias a una serie de circunstancias propicias —y oportunas gestiones—, pudimos culminar con éxito el objetivo que nos habíamos propuesto.

(18) Recogidos entre otras obras en: VIGO TRASANCOS, Alfredo (director): *Galicia y el siglo XVIII. Planos y Dibujos de Arquitectura y Urbanismo (1701-1800)*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2011. Y en RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: *op. cit*. Ministerio de Defensa, 2011.

Sistema defensivo de la ría de Ferrol; población, Arsenal de La Graña y Astillero de Esteiro. Escudo Real y leyenda.

— AUTOR: FRANCISCO MONTAIGÚ. Fecha: 1732/03/01. Museo Naval Ferrol. 1430 (original). DENOMINACIÓN: Plano de la Villa del Ferrol y del Proyecto que se ha formado para un Arsenal de Marina.

— AUTOR: COSME ÁLVAREZ DE LOS RÍOS. Fecha: 1747. Museo Naval Madrid. P3A-32. DENOMINACIÓN: Plano proyectado del puerto y Arsenal de Marina del Ferrol. DESCRIPCIÓN: proyectado por el comandante general del Departamento Cósme Álvarez, por orden del marqués de la Ensenada. Aprovechando las antiguas ideas de Francisco Montaigú, y acomodándose íntegramente a la línea de costa, presenta un amplio fondeadero para 60 navíos, con gradas de construcción y varaderos. Su sistema defensivo, una batería artillera, por el oeste. Presenta una distribución funcional de las instalaciones logísticas: gran plaza de maniobras con almacén general (sala de armas) y sus depósitos complementarios; cuatro gradas de construcción y cuatro varaderos; almacenes y talleres.

Vistas de la exposición-resumen en el Museo Naval de Ferrol. (Colección del autor).

— AUTORES: COSME ÁLVAREZ DE LOS RÍOS Y JORGE JUAN. Fecha: 1751. Museo Naval Madrid. P3A-31. DENOMINACIÓN: Plano del Proyecto del Arsenal de Ferrol.
— AUTOR: JOSEPH PETIT DE LA CROIX. Fecha: 1751/10/25. Servicio Geográfico del Ejército. CGE-Gal 111. DENOMINACIÓN: Plano del Proyecto General del Arsenal de Ferrol y Astillero de Esteiro. DESCRIPCIÓN: se respeta la configuración general en el oeste, la Sala de Armas y la batería artillera sobre el dique de abrigo y se reordenan las superficies del norte y este, con tres puertas que comunicaban con los tres barrios de la población: Ferrol Viejo, el nuevo barrio de la Magdalena y el poblado de Esteiro. Al norte se abren unas pequeñas dársenas auxiliares para funciones diversas: desarmes de arboladuras, depósito de maderas y taller de cordelería. Y al este se disponen talleres para diversos oficios de maestranzas al servicio de los diques de carenar en seco y las gradas de construcción.
— AUTOR: COSME ÁLVAREZ DE LOS RÍOS. Fecha: 1752/03/30. Archivo General de Simancas. MPD III-23. Marina, 321. DENOMINACIÓN: Copia del plano original del Proyecto del Arsenal de Ferrol. NOTA: para la dirección técnica de las obras es nombrado el ingeniero Miguel Marín, bajo el mando de Cósme Álvarez.
— AUTOR: MIGUEL MARÍN. Fecha: 1753. Instituto de Historia y Cultura Militar. SH. C-9/11. DENOMINACIÓN: Plano de Ferrol con el Arsenal de Marina y su Astillero, como también el de Esteiro. NOTA: el ingeniero Miguel Marín presenta varias propuestas de reforma del Arsenal en su distribución interior (número y disposición de diques de carenar y gradas, así como la disposición de la línea defensiva terrestre del arsenal y de la ciudad), que incumplían lo diseñado por Jorge Juan y Cosme Álvarez, lo que da lugar al comunicado del marqués de la Ensenada de que «el Rey manda que no se alteren las obras del nuevo Arsenal de Ferrol, sino que se arreglen a las que S. M. tiene aprobadas en el mapa general». Esta actuación provoca la destitución de Miguel Marín, por «perder el tiempo y gastar dinero».
— AUTORES: JORGE JUAN Y FRANCISCO LLOBET. Fecha: 1754/03/10. Archivo General de Simancas. MPD XI-80. Marina, 321. DENOMINACIÓN: Plano del Real Arsenal de Marina principiado en la ría de Ferrol, en el que van expresadas algunas variaciones que se consideran convenientes sobre lo ya aprobado. NOTA: la destitución/cese de Miguel Marín y el fallecimiento de Cosme Álvarez permiten acceder a la dirección técnica a Francisco Llobet y a la Dirección de las Reales Obras a Jorge Juan. Ambos, tras examinar lo actuado, remiten al secretario del Despacho de Marina y Hacienda (ministro), marqués de la Ensenada, planos como el presente para su

Vista de la exposición-resumen en el Museo Naval de Ferrol. (Colección del autor).

consideración. Se trataba de mantener la «solidez, perfección y simetría» del proyecto con «el mínimo gasto».

— AUTOR: JULIÁN SÁNCHEZ BORT. Fecha: 1765/05/11. Archivo General de Simancas. MPD IV-96. Marina, 335. DENOMINACIÓN: Plano del Nuevo Arsenal de Ferrol, con las variaciones que S. M. se sirvió aprobar en 11 de enero de 1765; indica el lugar de la Dársena. DESCRIPCIÓN: levantado por Julián Sánchez Bort en mayo de 1765. Jorge Juan seguía supervisando e informando las obras a ejecutar en el Arsenal, jerarquizando las que había que acometer (escollera y muelle hasta el Martillo, Teneduría, Cuartel de Presidiarios, Tinglado de la Maestranza…). Sánchez Bort elaborará nuevos planos que, tras las correcciones de Jorge Juan, fueron aprobados: General del Proyecto, Teneduría, Presidio, Cuerpo de Guardia, Almacén de Desarme, Cordelería, casas para los jefes del Arsenal, fachada principal del Arsenal, Herrerías y molinos del Foso. Cambios:

- Se reduce el área del Arsenal y se mejora su modulación geométrica con los patrones académicos.
- Se crea el Puerto Chico como dársena auxiliar para varadero de embarcaciones menores.
- Se suprimen los alojamientos de la maestranza en la zona de levante, que serán externos.
- Se ensancha el Foso en la zona de levante para las maderas.
- Sitúa la puerta principal al nordeste de la Dársena, entre Cordelería y Teneduría.
- La consolidación del Astillero de Esteiro permite la utilización única del Arsenal para el mantenimiento de los buques.
- Los patrones de módulos rectangulares de *proporción áurea* se aplicaban también al diseño y a la construcción del nuevo barrio de la Magdalena al norte del Arsenal.

— AUTOR: DIONISIO SÁNCHEZ DE AGUILERA. Fecha: 1772/01/20. Instituto de Historia y Cultura Militar. SH. C-18/5. DENOMINACIÓN: Plano de la Nueva Plaza de Ferrol en que se comprende el Real Arsenal y Astillero de Marina. DESCRIPCIÓN: obra del ingeniero militar Dionisio Sánchez de Aguilera; la protección por tierra del nuevo conjunto urbano de Ferrol y su Arsenal se realizó entre 1769 y

Imagen actual del Arsenal y ciudad de Ferrol (Colección: A. Anca).

1774, con una fortificación perimetral que comprende los cuatro barrios de Ferrol Viejo, Canido, la Magdalena y Esteiro.
Jorge Juan había sido sustituido en octubre de 1770 por el brigadier François Gautier en las responsabilidades de la construcción naval.

— AUTOR: DESCONOCIDO/NO CONSTA. Fecha: 1790. Museo Naval Ferrol (original). MNF 1409. DENOMINACIÓN: Plano parcial de la Dársena, con la sonda y colocación de navíos.

Conclusiones y perspectiva de futuro

La Real Academia Gallega de Bellas Artes «Nuestra Señora del Rosario» es la institución que inició la propuesta (19) para que el conjunto del Arsenal y castillos ferrolanos sea declarado por la UNESCO (organización cultural de Naciones Unidas) como Patrimonio de la Humanidad. Fue en su reunión extraordinaria celebrada en Ferrol el 24 de febrero de 2001 cuando se aprobó esta iniciativa, precisamente porque su entidad como bien cultural concuerda con los criterios aprobados por el organismo internacional. Este reconocimiento mundial en Galicia ya lo poseen la Catedral de Santiago de Compostela —y su casco monumental—, el Camino de Santiago, la Muralla romana de Lugo y la Torre de Hércules de La Coruña.

El 30 de junio de 2006 el Consejo de Patrimonio Histórico Español incluía el Arsenal Militar de Ferrol en la «Lista Indicativa de candidaturas de España» que se tramita a la UNESCO, como parte integrante del conjunto denominado «Ferrol de la Ilustración». Toda la labor correspondiente a los estudios de identificación, descripción, valoración y gestión del Patrimonio Histórico del Arsenal Militar, junto a sus bases de datos, conforma parte del expediente presentado al Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO, trabajos en los que ha participado el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), en su calidad de órgano asesor.

Nobleza obliga a agradecer el ingente esfuerzo y entusiasmo que en este proyecto han puesto instituciones y personas —cabe hacer una mención especial de elogio a quien ha sido su principal impulsor, el ferrolano Juan Rodríguez-Villasante Prieto (20)—, con el loable objetivo de alcanzar el reconocimiento internacional que Ferrol se merece.

---

(19) Compartida con las instituciones ferrolanas y el presidente de la Xunta de Galicia. Se presentó el informe técnico y se establecieron las conclusiones pertinentes para su sucesiva tramitación.

(20) Comisario municipal para el estudio y valoración del Patrimonio Histórico de Ferrol.