

EXTRANJEROS AL SERVICIO DEL REY. LOS INMIGRANTES INGLESES EN EL FERROL DEL SIGLO XVIII

Alfredo Martín García
Universidade da Coruña

CARACTERÍSTICAS DEL PROCESO MIGRATORIO HACIA FERROL E IMPORTANCIA DE LA COLECTIVIDAD BRITÁNICA¹

Los movimientos migratorios constituyeron para las ciudades de la edad moderna el elemento demográfico más importante a la hora de marcar su evolución; las altas tasas de mortalidad de los centros urbanos del antiguo régimen demográfico imposibilitaban que las localidades creciesen con el simple empuje de los nacimientos, por lo que los flujos migratorios, y fundamentalmente entre ellos los desplazamientos campo-ciudad, constituían el elemento esencial para inclinar la balanza a favor o en contra del crecimiento poblacional². Sin lugar a dudas, el caso ferrolano es un vivo ejemplo -si se quiere un tanto exagerado debido a sus características de población de nuevo cuño- de esa dependencia que los centros urbanos tenían de los movimientos migratorios. De hecho, el fuerte crecimiento demográfico que experimentará la real villa durante la segunda mitad del siglo XVIII no puede explicarse sino por el denso y constante flujo migratorio que alimentó sistemáticamente a la población hasta la gran crisis de comienzos del XIX.

Pero el caso ferrolano tiene una serie de particularidades que conviene resaltar; si bien es cierto que es el trasvase campo-ciudad el principal canalizador del

¹ Abreviaturas empleadas: A.G.S. Archivo General de Simancas
A.H.N. Archivo Histórico Nacional
A.M.F. Archivo Municipal de Ferrol

² DE VRIES, J.: *La urbanización de Europa. 1500-1800*, Barcelona, 1987, p. 259.

flujo migratorio hacia la sede de los arsenales³, no hay que desdeñar otros mecanismos de alimentación que son mucho menos comunes en el panorama urbano gallego del momento. Por ejemplo, las tan denostadas en la época levas de trabajadores, utilizadas con cierta asiduidad por la administración borbónica en los momentos de más necesidad de mano de obra, si bien no pueden considerarse en sí un movimiento migratorio, lo cierto es que significan en muchos casos el punto de contacto entre futuras zonas emisoras y el foco de atracción. Asimismo si es innegable que de entre los varios miles de trabajadores desplazados, la gran mayoría retornarán a sus hogares una vez concluidas sus obligaciones en las instalaciones militares, tampoco deja de resultar evidente que ese importante desplazamiento forzado dejará en la villa algún poso de su presencia, personificado en aquellos trabajadores que opten por la residencia en la localidad ante las interesantes condiciones económicas que se les presentaban. Esta relación entre desplazamientos más o menos forzados y futura instalación en la nueva capital departamental también se encuentra en otros campos socio-laborales como por ejemplo el militar, en donde a la obligación que deriva de un destino por parte de los altos mandos puede seguir un deseo de residencia en el lugar, ya sea una vez terminado su periplo castrense, o a pesar de un cambio posterior, optando por la ubicación de la sede del hogar –mujer, hijos, parentela, servicio doméstico...- en la villa.

Todas esas particularidades distancian un tanto el caso ferrolano del resto de centros urbanos del reino de Galicia durante la segunda mitad del siglo XVIII⁴. Pero sin duda alguna, el caso más ajeno a lo que podría resultar en otras ciudades de la región es el proceso migratorio que bajo contrata efectuarán una serie de técnicos en la construcción naval junto con sus familias a finales de la década de los cuarenta y que los trasladarán desde la cuenca del Támesis hasta las faldas del monte Esteiro. Es evidente que desde el punto de vista cuantitativo el proceso no tiene apenas relevancia, pero desde el cualitativo despierta un gran interés al contemplar un auténtico ejemplo de migración selectiva de individuos. Ciertamente,

³ Ver MARTÍNEZ, E., BURGO, M. C. y GONZÁLEZ, D.L.: *Inmigración urbana en la Galicia del Antiguo Régimen: Santiago, Tuy y Ferrol a finales del siglo XVIII*, pp. 389-402, en EIRAS ROEL, A. y REY CASTELAO, O.: *I Conferencia Europea de la Comisión Internacional de Demografía Histórica*, Santiago 1993; MARTÍN, A., “Inmigración y estructura profesional en el Ferrol de finales del Antiguo Régimen”, en *Obradoiro de Historia Moderna* 6, Santiago, (1997), pp. 193-218.

⁴ Si bien la ciudad de A Coruña albergaba una importante población castrense, el peso de ésta en el contexto general herculino no puede compararse con el dominio ejercido por los individuos dependientes del fuero castrense en el caso ferrolano. No olvidemos el mayor grado de diversificación de las actividades económicas con las que contaba la primera (Real Audiencia, comercio ultramarino, etc.) frente al “*monocultivo*” económico ferrolano, dependiente en todo momento de la construcción naval.

la “*importación de talentos*” no era nada novedoso para la Corona Católica a lo largo de la Edad Moderna⁵, pero las particulares características de ésta en el caso ferrolano la hacen de gran interés. Precisamente este último tipo de desplazamiento va a ser el principal conducto difusor de la colectividad británica en Ferrol, aunque no podemos olvidarnos –como más tarde veremos– tampoco de los desplazamientos más comunes protagonizados por comerciantes ávidos de enriquecerse en una ciudad con tan alta demanda de productos, tanto de primera necesidad como de lujo.

Como ya se ha demostrado en trabajos anteriores, el peso de la colectividad extranjera en general y de la británica en particular en el contexto general de las procedencias del proceso migratorio ferrolano no va a ser nunca comparable, ni con el de la gallega, que es el auténtico dominador, ni tampoco con el del resto de regiones españolas⁶, pero su importancia radica en la posición que algunos de los miembros de este grupo conseguirán en la sociedad de acogida, así como en el monopolio que llevarán adelante en algunas profesiones. Tal afirmación queda fielmente reflejada en los padrones de extranjeros custodiados en el Archivo Municipal de Ferrol⁷. Mandados elaborar al concejo ferrolano por el Consejo de Guerra con el fin de tener perfectamente controlados a los extranjeros residentes en una plaza de la importancia estratégica de la gallega, así como para presionar su conversión en súbditos de la Corona Católica, son una interesante fuente para el conocimiento de esa minoría de hombres que jugó un papel destacado en el esquema sociolaboral de las instalaciones bélico-industriales gallegas.

Desde el primer padrón, que data de 1765, al último, fechado en 1792, va a haber un número considerable de recuentos, algunos de ellos exhaustivos y reple-

⁵ Podríamos citar un importante número de casos de ese tipo ocurridos tanto en tiempos de los Austrias como de los propios Borbones. Por ejemplo, conocida es por todos la presencia en tiempos de Felipe II de expertos en variadas materias procedentes de los territorios no peninsulares de la monarquía (ingenieros militares italianos, jardineros flamencos, etc.). De la misma manera, hubo en el reinado de Felipe IV notables intentos por potenciar las manufacturas castellanas con la contratación de técnicos extranjeros, flamencos fundamentalmente, labor continuada en el reinado de Carlos II por la Junta de Comercio que atrajo hacia la península un destacado número de especialistas foráneos, fundamentalmente también flamencos, en diversos campos de las manufacturas -lana, vidrio, seda....-. La Casa de Borbón continuó con esa ya secular costumbre de conseguir una rápida modernización tecnológica de su industria a través de la importación de técnicos y maquinaria extranjera, actuando sus embajadas en los países más desarrollados como auténticos centros de espionaje industrial; Ver, ELLIOT, J.H.: *El conde-duque de Olivares*, Barcelona, 1998; KAMEN, H.: *La España de Carlos II*, Barcelona, 1987, p. 129; LYNCH : *El siglo XVIII*, Barcelona, 1991, p. 193.

⁶ MARTÍN, A.: *Opus cit.*, p. 200.

⁷ A.M.F., *Padrones de extranjeros*, Carp. 1016. Agradecemos públicamente al profesor Baudilio Barreiro la deferencia que ha tenido hacia nosotros al darnos a conocer esta fuente y, sobre todo, al permitirnos su vaciado y análisis, aún a pesar de haber comenzado él ya con esa labor.

tos de datos, como el de 1791⁸, y otros muy poco fiables –como los de 1766, 1781 o 1792⁹-, pero a pesar de sus deficiencias nos sirven, sin lugar a dudas, para marcar la evolución de la procedencia británica en la real villa. Los datos obtenidos de los recuentos a nuestro juicio más fiables son los siguientes:

	1765		1767		1768		1769		1778		1791	
Francia	61	67,0	70	71,4	78	61,4	94	67,2	106	60,3	95	50,3
Italia	15	16,5	11	11,2	33	26,0	31	22,1	36	20,5	48	25,1
G.Bretaña	14	15,4	16	16,3	15	11,8	12	9,3	3	1,7	3	1,6
Alemania	1	1,1	1	1,1	1	0,8	2	1,4	8	4,5	6	3,1
Portugal	-	-	-	-	-	-	-	-	17	9,7	24	12,6
P.Bajos	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1,1	3	1,6
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1,1	3	1,6
Bohemia	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1,1	6	3,1
Suiza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,5
Hungría	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,5
TOTAL	91	100	98	100	127	100	140	100	176	100	191	100

Los padrones nos hablan de una importancia secundaria de la colectividad británica en el contexto general extranjero departamental, muy por detrás de la colonia francesa, la auténtica dominadora del proceso a lo largo de la segunda mitad de la centuria. Asimismo dejan entrever un paulatino retroceso de su presencia a medida que nos acercamos a los últimos años del siglo XVIII, pasando de un 15'4% del total de procedencias foráneas al exiguo 1'6% de 1791. Es evidente que ambos elementos derivan de las especiales condiciones del movimiento migratorio británico, que aparece de repente a finales de la década de los cuarenta, tras las gestiones de los agentes de la Corona Católica en Gran Bretaña, y que no se realimentará con nuevas adquisiciones humanas tras la caída en desgracia del método inglés de construcción naval frente al francés, que se convertirá en el preferido por el gobierno borbónico desde la década de los sesenta.

⁸ El padrón de 1791 ofrece sistemáticamente no sólo el lugar de naturaleza de cada extranjero, sino también su edad, profesión, tiempo de residencia en la villa, estado civil – indicando incluso en el caso de estar casado si lo está con una española o una extranjera-, e incluso se puede hacer un análisis del nivel de firmas de la colonia extranjera.

⁹ El recuento de 1766 es mandado repetir por el capitán general de Galicia por sus manifiestas incoherencias con respecto al del año anterior. A pesar de ello, el recuento saliente de ese retoque estadístico ofrece datos muy poco fiables con respecto a los padrones anteriores y posteriores. Algo similar acontece con los de 1785 y 1792.

LA INMIGRACIÓN BRITÁNICA

Aunque en el título del presente trabajo hablamos de inmigración inglesa a Ferrol, lo cierto es que es más correcto denominar a este movimiento migratorio como británico, ya que no sólo serán ingleses los técnicos que se desplazarán a la capital departamental, sino que también habrá una nutrida representación de trabajadores irlandeses, en aquellos momentos súbditos de la Corona Británica, pero con unas características culturales y religiosas muy diferentes a las de sus vecinos. El motivo pues de mantener en el título del trabajo el término "*ingleses*", cuando de hecho no lo son todos, viene dado por el respeto a la documentación manejada en el Archivo General de Simancas que así los denomina.

Las relaciones entre las Islas Británicas y Ferrol, desde la creación de las instalaciones navales en el siglo XVIII hasta comienzos del siglo XX, han sido de gran importancia, quizás no desde el punto de vista cuantitativo pero desde luego sí desde el cualitativo. La ubicación en la rada gallega de los principales astilleros de la península y la posición de Gran Bretaña como la nación puntera desde el punto de vista tecnológico en el campo de la construcción naval, hicieron que no fueran pocos los técnicos ingleses que recalaron en las instalaciones ferrolanas para desplegar sus conocimientos a lo largo de los siglos XVIII, XIX y XX, en aquellos momentos de especial dinamismo en la actividad constructiva de los astilleros gallegos. El inicio de esta fecunda relación comenzó prácticamente desde la creación en Esteiro de los importantes astilleros que servían como punta de lanza a la ambiciosa política de reconstrucción naval ideada por el marqués de la Ensenada. De hecho, se podría decir que antes de estar finalizadas las obras de acondicionamiento del monte Esteiro se habían comenzado ya los contactos en Gran Bretaña para atraer a las nuevas instalaciones a un selecto grupo de especialistas en el campo de la construcción naval que vendrían a desarrollar sus actividades a los astilleros reales¹⁰. Acompañados en la mayoría de los casos por sus propias familias y con un contrato de por medio -que les garantizaba una envidiable posición económica e incluso jerárquica dentro de la pirámide laboral del departamento- los ingleses desarrollaron un papel destacado en la dinámica actividad de las instalaciones ferrolanas en la década de los cincuenta, para pasar

¹⁰ Si bien antes de la creación del astillero de Esteiro ya se habían construido en las gradas de A Graña un pequeño número de embarcaciones, lo cierto es que el despegue de Ferrol como centro neurálgico de la construcción naval española no se producirá hasta la erección de esas nuevas instalaciones. El profesor Vigo Trasancos ha demostrado en su momento que las obras del enclave se desarrollaron entre 1749 y 1753, por lo que es evidente que las contrataciones de los expertos británicos se produjeron cuando éstas estaban en sus comienzos. Ver, VIGO, A.: *Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del siglo XVIII*. Vigo, 1985, p. 177.

luego a un segundo plano tras el cambio de preferencias por parte del gobierno español del sistema inglés personificado en el todopoderoso constructor Rooth, al francés, liderado por el no menos influyente Gautier. Precisamente Ricardo Rooth, un inglés católico de origen irlandés, será la punta de lanza, el emblema, de las contrataciones borbónicas en Gran Bretaña.

La incontestable hegemonía británica en los mares durante el siglo XVIII derivó en la corte de Fernando VI en un acentuado prestigio de todo lo inglés a lo que, por supuesto, no quedó indiferente el propio marqués de la Ensenada, visiblemente interesado en hallar el secreto del éxito de la potencia rival. Así, el gobierno borbónico decidió llevar adelante una política de atracción hacia España de miembros altamente cualificados en el campo de la construcción naval, en donde se creía radicaba precisamente la base del poderío marítimo inglés¹¹. Para lograr un objetivo tan difícil y delicado —se requería la absoluta ignorancia del gobierno británico— se preparó sigilosamente un viaje de un agente de la Corona a la cuenca del Támesis para tantear el terreno y tentar a aquellos individuos que fueran más apetecibles por sus habilidades para llevar adelante el ambicioso proyecto de reconstrucción naval ideado por el ministro. Ensenada designó para la misión a un hombre de toda su confianza, el marino y experto en materia de construcción naval, Jorge Juan. Su estancia en Inglaterra, de riguroso incógnito¹², duró aproximadamente un año, período en el que consiguió cierta confianza con constructores de la zona londinense, percatándose pronto de la imposibilidad de atraer a España a los más diestros, por lo que habría de conformarse con hombres de valía menos contrastada. Efectivamente, cuando en la Pascua de 1749 el espía español entre en contacto en Londres con dos constructores ingleses, Mr. Bith (“*sin contradicción el mejor que tiene la Inglaterra*”) y Mr. Rooth (“*muy buen católico sin embargo de ser hijo de esta ciudad*”)¹³, desechará por completo la posibilidad de contratar al primero de ellos, el hombre ideal para los planes de Ensenada, ante la holgada situación económica que disfrutaba ya en su tierra:

“a Mr. Birth no lo podemos conseguir, siendo hombre de muchos millares de libras esterlinas de caudal, hallándose con varios diques propios y fabricando muchos navíos de su cuenta.”¹⁴

¹¹ MERINO, J. P.: *La armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, p. 49.

¹² Durante su periplo británico se hizo llamar M. Jagues.

¹³ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233, Carta de Jorge Juan a Ensenada. Londres, 9 de abril de 1749.

¹⁴ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233, Carta de Jorge Juan a Ensenada. Londres, 9 de abril de 1749.

Será pues el segundo el objetivo prioritario del marino español, seguramente más que por su pericia, por la imposibilidad de encontrar a otro que decidiese marcharse de su patria, aún a pesar de las excelentes condiciones económicas ofertadas, y de los engaños con los que el marino intentaba atraerlos, como el de actuar de agente para las colonias inglesas en América¹⁵. Los resultados cosechados en las negociaciones de Jorge Juan dejaban a Rooth como la única salida posible:

*“... la qual tengo por cierto es la sola (persona) que puede sacarle de su patria: pues habiendo solicitado otros maestros, tanto de su profesión como de fábrica de jarcia con el disfraz de que les pedían de la Nueva Inglaterra, con partidos aún más ventajosos que los que he hecho a Rooth, todos reúsan el abandonar su patria: de tal suerte que por lo presente aún no veo apariencia de poder prometer a V.E. otros maestros constructores que lleguen a la habilidad de Rooth, no obstante no pierdo las esperanzas, pues algunos días más nos pueden ofrecer algo.”*¹⁶

Así pues, el constructor de origen irlandés se convertirá en la pieza fundamental de las contrataciones españolas en Gran Bretaña, una vez pasado el, al menos en apariencia, riguroso examen de sus habilidades que Jorge Juan le impuso a petición del propio Ensenada¹⁷. No se quería correr ningún riesgo, el ministro exigía que el hombre que se habría de encargar de la dirección de las obras en los astilleros de la Corona fuera un individuo no sólo con un importante bagaje teórico, sino también con experiencia contrastada en la construcción de bajeles; había que evitar errores en un punto tan crucial para el futuro de la Armada, errores que se habían cometido con demasiada frecuencia, según Ensenada, por parte de la administración española¹⁸ y que los propios portugueses habían sufrido recientemente, confiando en la palabra dada por un inglés sobre sus habilidades en el campo de la construcción naval y que terminó en la mayor de las decepcio-

¹⁵ En junio de 1749 Jorge Juan informaba a Ensenada de la toma de contacto con otro maestro de construcción, D. Alexandro French, “que se hallaba algo disgustado” en su país, pero a pesar de los engaños con los que fue el marino español, proponiéndole una hipotética marcha a Nueva Inglaterra, el inglés rechazó tajantemente la oferta “sin embargo de haver bevido antes un poco”. A.G.S., Secretaría de Marina, Leg. 233.

¹⁶ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233, Carta de Jorge Juan a Ensenada. Londres, 9 de abril de 1749.

¹⁷ Jorge Juan una vez visto el interés mostrado por Rooth a su oferta le pidió la realización de un plano de un navío y otro de una fragata para conocer sus habilidades teóricas.

¹⁸ “porque la experiencia nos ha enseñado con no pequeño gasto y perjuicio del servicio que en vez de útiles, hemos admitido sobre su palabra extrangeros innútiles que nada han hecho de quanto avian ofrecido”, A.G.M., *Secretaría de Marina*, Leg. 233, Carta de Ensenada a Jorge Juan. Aranjuez, 24 de abril de 1749.

nes cuando ya en Lisboa se comprobó que “no había jamás construido ni la menor lanchara”¹⁹. Si Rooth demostraba ser el hombre que la Corona necesitaba, ésta no repararía en gastos para hacerse con sus servicios. Y a este respecto, las conclusiones de Jorge Juan no podían ser más favorables al constructor inglés; Rooth había convencido al marino español tanto en el campo teórico como en el práctico y se hacía merecedor de los favores de España:

“pues además de estar instruido de lo mejor que he visto en la fábrica de planos y theórica, saca los más hermosos navíos del río, que los prácticos aseguran son de muy buenas propiedades en el mar. Esto practica 14 años ha: por ello se halla tan adelantado que tiene astillero y dique propio, y mucho en que trabajar, sin embargo de la mancha de ser cathólico que es tal en este país”.²⁰

La decisión estaba pues tomada: aún reconociendo la imposibilidad de sacar de Gran Bretaña a las cabezas más visibles de la construcción naval de aquel país, parecía que la contratación de Rooth iba a resultar de gran utilidad a la Corona, por lo que ésta accedió sin apenas oposición a las condiciones impuestas por el inglés, que exigía para desplazarse a España con su familia un sueldo de una libra esterlina diaria, más entre 50 y 60 para el viaje, además de la contratación -con un sueldo de unas cien libras anuales y algo para los gastos de desplazamiento- de sus oficiales de confianza junto a un carpintero de lo menudo “que es trabajo separado de el de constructor en este país y muy preciso que aprendan los nuestros, porque de él depende la hermosura del navío”.²¹ Las condiciones económicas, muy gravosas, no representaban ningún problema para una monarquía que con tanto empuje se había lanzando a la reconstrucción de la marina de guerra, y en cuanto a la contratación de ayudantes más que un obstáculo era un punto a favor, dadas las imperiosas necesidades de mano de obra especializada para los arsenales de la Corona. Ni siquiera la condición de Rooth más cuestionable, que consistía en “ser expótico en su departamento y que no ha de haver otro que le supedite”²², es decir, en asumir el mando completo de los trabajos en los astilleros sin intromisiones de ningún tipo, fue cuestionada por Ensenada. La contratación del constructor de origen irlandés sería pues complementada con la adquisición de oficiales primeros de construcción, mucho más fáciles de conseguir que los maestros y según Jorge Juan tan hábiles como ellos.

¹⁹ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233, Carta de Jorge Juan a Ensenada. Londres, 19 de mayo de 1749.

²⁰ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233.

²¹ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233, Jorge Juan a Ensenada. Londres, 9 de abril de 1749.

²² A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233.

Sin duda alguna, Ricardo Rooth era la pieza clave del entramado de contrataciones españolas en Gran Bretaña pero, por supuesto, no fue la única. Otro de los objetivos del marino español en Inglaterra era la localización de un buen maestro de lonas, lo que se consiguió mediante la contratación de Patricio Lahey, “*irlandés católico, hombre de mucha razón y habilidad*”. Con ella se lograba a todas luces el deseo de Jorge Juan de conseguir precisamente los servicios de un irlandés, dada la fama que tenían los operarios de ese país en la confección de lonas. Las condiciones económicas eran también en este caso ciertamente interesantes, y le acompañaría su mujer y dos operarios cualificados, además de varios telares y un número importante de instrumental. A partir de estos dos hombres y de sus operarios se irá configurando el programa de recluta de técnicos ingleses para los astilleros españoles.

Para la marcha de todos ellos y sus familias a España se habían de tomar las máximas precauciones. No era recomendable ni agruparlos a todos en una misma embarcación, por las sospechas que ello podía generar ante las autoridades británicas, ni contratar los servicios de una embarcación inglesa, sobre todo tras el incidente del Metcafe²³. Por ello se dispuso su salida en cuentagotas, así Rooth y los suyos no se marcharían de su hogar hasta después de concluir con la construcción de la fragata que estaba realizando; para tal fin, Jorge Juan había localizado una fragata vizcaína que los alojaría “*a corta ventaja que se le de*”, llevándolos hasta Bilbao, desde donde el corregidor les daría transporte hasta Ferrol. Por su parte, los ayudantes y demás operarios serían embarcados en diferentes navíos, ya fuera con destino a Bilbao o incluso a Oporto, con el fin de disimular aún más si cabe el verdadero: la ciudad departamental. Aún a pesar de todas estas prevenciones, el propio Jorge Juan, junto con los últimos integrantes de las contrataciones españolas en Gran Bretaña estuvieron a punto de acabar con sus huesos en la cárcel cuando las autoridades británicas descubrieron las actividades de los agentes de la Corona española, lo que obligó al marino a hacerse pasar por marinero y embarcarse en una buque de Santoña con el que logró escapar a Boulogne junto con los últimos técnicos.²⁴

Indudablemente, el principal aliciente para la marcha de estos técnicos a España era el económico, aunque no había duda que podía haber determinadas circunstancias que en algunos casos facilitaban esa marcha; por ejemplo, en el caso del propio Rooth encontramos una serie de motivaciones relacionadas con

²³ Aquella tensa situación vivida motivó la renuncia por parte de Jorge Juan a volver a contratar un barco inglés, “*porque bastará que uno de los marineros sea infiel a su capitán para que se haga declaración de ello*”, A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233.

²⁴ MERINO, J.P.: *Opus cit.*, p. 50.

su credo religioso. De hecho, antes de conocer las verdaderas intenciones de Jorge Juan ya le había comentado “*lo disgustado que estaba del trato que le dieron en la entrada del Pretendiente, y el gusto con que recibiría pasar a otro reyno, como lo hiciessen algún partido acomodado*”²⁵. De todas maneras, tales circunstancias no puede obviar lo evidente: los ingleses que llegan a Ferrol lo hacen principalmente por unas condiciones económicas muy beneficiosas y esa es la causa principal de este movimiento humano, sin ella dicho desplazamiento no se produciría.

La gran mayoría de los ingleses llegados a Ferrol estipularon las condiciones de su venida con los agentes de la Corona de manera oral, a excepción de Eduardo Bryant, otro de los constructores contratados, y su compañero Guillermo Richards, maestro de lo menudo, que quizás temiendo algún tipo de engaño por parte de la Corona Católica o simplemente para tener un aval en caso de problemas, redactaron de acuerdo con Jorge Juan una convención que, de hecho, ejemplifica de manera palpable las condiciones con las que viajaron todos.²⁶ El acuerdo, que comenzaba con la promesa de realizar su trabajo en el astillero en donde fuera asignado “*según el mexor y más nuevo método que se practica en Ynglaterra*”, se componía de nueve capítulos. En ellos se estipulaba el sueldo - en este caso 300 libras esterlinas mensuales²⁷-, comprometiéndose además la Corona a proporcionar al contratado una casa en el mismo astillero “*libre de todas imposiciones*” para él y su familia, amén de los privilegios de criados y demás que gozaban los constructores en los astilleros británicos. Asimismo las autoridades españolas se comprometían al pago de los gastos del viaje tanto de él como de su familia hasta su definitiva colocación en el astillero a determinar y a surtir a su familia del dinero necesario para sobrevivir en Inglaterra hasta su partida a España, saliendo estos últimos fondos del propio sueldo de Bryant.

Sin duda un capítulo importante era el sexto, pues deja a las claras lo beneficioso del acuerdo para los técnicos ingleses que no sólo gozaban de un sueldo elevado sino que podían disfrutar de él de por vida.²⁸ Asimismo había otros por los que el constructor inglés y los suyos se aseguraban ciertos márgenes de libertad; por ejemplo el capítulo séptimo, remarcaba la imposibilidad de ser destina-

²⁵ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 233.

²⁶ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 236.

²⁷ En el caso de Richards el sueldo era de 150 libras esterlinas al año.

²⁸ “*Que el dicho Eduardo Bryant tendrá la libertad de gozar de dicho empleo de constructor y de su sueldo con todos los privilegios que le son anexos y gozan en el Reyno de España los constructores por toda su vida, o por todo el tiempo que el dicho Bryant gustase*”. A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 236.

do a alguno de los dominios de la Corona Católica fuera de la península “*sin que preceda su libre consentimiento*”. En la misma línea estaría el octavo que les daba absoluta libertad para regresar a Inglaterra o a cualquiera de los dominios de su rey “*sin que ninguno de los vasallos de S.M. Católica les ponga el menor impedimento en ello*”. Por último, el capítulo noveno preservaba la libertad de culto de los ingleses “*sin ser por esto o cualquier otra cosa maltratado por ninguno de los vasallos de S.M. Católica ni extranjeros*”.

Ferrol fue el punto geográfico acordado por Jorge Juan y Ensenada para reunir a todos los trabajadores, con el fin de, una vez llegados todos, procederse a su repartición por todos los astilleros españoles; así, Rooth – el más cualificado de todos los maestros de construcción- se quedó en el Real de Esteiro mientras Eduardo Briant era destinado a Cartagena, Matheo Mullin a Cádiz, David Howel a Guarnizo y Almond Hill a la academia de guardia marinas. El hecho es pues que los mejores y más diestros especialistas contratados en Gran Bretaña se quedaron en las instalaciones gallegas.

A partir de ese repartimiento de técnicos entre los astilleros peninsulares comenzará la verdadera labor de los ingleses en las instalaciones, gozando de un gran poder en sus actividades. En 1760 trabajaban en las obras de Ferrol un total de 15, entre ellos el propio Rooth que recibía un salario de 94 reales y 29 maravedíes diarios, desde el primero de septiembre de 1749 en el que ocupó el puesto de maestro constructor en el departamento. La importancia jugada por Rooth en los planes navales de la Corona se manifestaron asimismo en su designación desde 1752, en el puesto de capitán de la maestranza, cobrando ambos sueldos a pesar de ir contra las ordenanzas²⁹. Además de Rooth existía en el astillero otro maestro de construcción, David Howell, que había estado anteriormente sirviendo en Guarnizo y que no contaba con la confianza de las autoridades de marina ni por su pericia en la construcción de bajeles, ni por su forma de ser. Junto a ellos, había dos ayudantes de construcción -Guillermo Turner y Tomás Hewet-, un contramaestre de construcción, Tomás Willians, que había venido de Guarnizo junto a Howell y del que el intendente Perea desconfiaba en sumo grado acusándolo de ser “*caviloso con inquietud y disimulo y dictador de las inconsecuencias del constructor Howell*”³⁰.

Tenemos también constancia documental del número y estado laboral de los británicos tres años más tarde cuando por vía reservada de Marina, Arriaga –Madrid, 22 de diciembre de 1762- pedía a los intendentes de los tres departa-

²⁹ Por el puesto de capitán de la maestranza cobrará un total de 190 escudos mensuales, 80 de sueldo y 110 de gratificación. A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 236.

³⁰ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 236.

mentos peninsulares que le facilitasen un listado de trabajadores ingleses, haciendo distinción de los irlandeses, con un dictamen sobre su habilidad, así como del grado de confianza del que gozaban, atendiendo a las circunstancias bélicas del momento³¹. El objetivo era despedir a aquellos no necesarios o de los que pudiera haber sospecha de escasa lealtad a la monarquía. En el caso de las instalaciones ferrolanas, la respuesta vendría firmada por el intendente Francisco Nuñez Ibáñez el 2 de enero de 1763, aunque, eso sí, movido por los remordimientos de poder dañar a algún inglés inocente por sus sospechas, suplicaba al ministro que aquellos tachados por él de poco fiables no recibieran por ello ningún perjuicio más que el de retirarse, mientras se mantuviese el conflicto armado, del puerto ferrolano³².

En ese momento se encontraban trabajando en el Real de Esteiro un total 21 trabajadores de aquella procedencia, 14 irlandeses y 7 ingleses. Del total de irlandeses aparece tan sólo uno del que el intendente desconfiaba, Jaime Pepper, carpintero de blanco, ya que, según palabras de Nuñez, era *“saturnino y de corazón inglés”*³³. Asimismo de otro, Don Sebastián Creagh, que era médico no se desconfiaba, a pesar de ser también de *“corazón inglés”* y se subrayaba la importancia de no perder sus servicios dada su habilidad. Había por otro lado 4 de ellos cuya aportación a los trabajos en los astilleros no se consideraba necesaria.

Más difícil era la integración de los operarios ingleses; de los siete que disfrutaban de pagas del rey en Ferrol había dos, David Howell –constructor- y Tomás Willians –contramaestre de construcción- que mantenían sus creencias heréticas. Tales eran, por cierto, los dignos de mayor desconfianza por parte del intendente ferrolano. El primero porque aún mantenía a su familia en Inglaterra además de ser *“digno de notar su empeño de no aprender una palabra española”*, y el segundo porque no sólo no había renegado de su fe, sino que persuadía a sus compatriotas para que no abjurasen. Asimismo, se citaba a Doña Juana Rooth, la viuda de Ricardo Rooth la cual, explicaba el intendente, sería conveniente mandarla a vivir a otro lugar *“por que de ordinario hay yngleses en su casa”*³⁴. Por su parte, otros tres se habían catequizado en Ferrol y un último ya era católico antes de llegar a la sede de los arsenales.

³¹ No olvidemos que por aquellas fechas las potencias borbónicas se encontraban en guerra precisamente contra Gran Bretaña.

³² *“... me es indispensable suplicar a V.E. que mi dictamen de ningún modo se encamina sino a que algunos de ellos por los corrillos que suelen formar para celebrar las cosas de su nación o otras señales que hayan dado, pasen a otros departamentos sin que recivan perjuicio de esta Providencia que la miro precisa para la seguridad del puerto”*. A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 237.

³³ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 237.

³⁴ A.G.S., *Secretaría de Marina*, Leg. 237.

La Corona, una vez analizado el informe de Nuñez, decidió despedir a ocho de esos operarios –entre ingleses e irlandeses–, un deseo que en la mayoría de los casos chocaba con los ventajosos contratos firmados con los susodichos y que imposibilitaban la acción de la Corona sin la anuencia de los propios afectados. Por ello posiblemente las autoridades de marina comenzarán unos diálogos con aquellos operarios no necesarios con el fin de llegar a un acuerdo monetario para rescindir el contrato. Así, poco a poco, la presencia británica se irá diluyendo a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII como confirman los padrones de extranjeros, de 16 en el de 1767 a tan sólo 3 en 1792³⁵, no volviéndose a producir un fenómeno de estas características hasta la década de los cincuenta del siglo XIX con el plan naval del marqués de Molíns, en la que aparecen un número considerable de técnicos británicos trabajando en las instalaciones³⁶.

CONCLUSIONES FINALES

Así pues, la característica fundamental del proceso migratorio británico hacia Ferrol, vino dada por su íntima relación con los planes borbónicos de reconstrucción naval; fue un proceso un tanto particular en el contexto general del movimiento migratorio hacia Ferrol durante el siglo XVIII y se inició por unas gestiones secretas de agentes de la Corona en la cuenca del Támesis que posibilitó un movimiento, en la mayoría de los casos familiar, y bajo unas condiciones económicas y laborales muy ventajosas. Cuando los gustos del gobierno se desviaron hacia el modo de construcción francés, los “*ingleses*” comenzaron a perder peso en el organigrama laboral de los astilleros de la Corona y ello motivó la paulatina desaparición de la colonia británica en Ferrol, bien porque tras negociaciones con ésta, algunos optaron por su regreso a las Islas Británicas, bien porque al no haber nuevas incorporaciones, los descendientes de británicos quedaron ya difuminados entre la masa de trabajadores nacionales.

Tan sólo hay un caso diametralmente opuesto a esta generalización realizada; se trata del vicecónsul británico en Ferrol, Don Luis Meagher O’Brien, un irlandés que vivirá junto con su familia en Ferrol alrededor de treinta años. En este excepcional caso, la razón de la venida del inmigrante es también económica, pero muy alejada de los intereses del resto de sus compatriotas. Como él

³⁵ De los 16 de 1767, 15 dependían del erario público, mientras que en 1792 aparecen una irlandesa que ha jurado fidelidad al rey de España, D^a. Marcelina Ansel, y dos súbditos de su Graciosa Majestad que mantienen su fidelidad a la Corona británica: el también irlandés D. Luis Meages O’Brien –teniente cónsul de Gran Bretaña en Ferrol– y el inglés Tomás Willians, maestro fundidor en la Real Fábrica de cobre de Jubia. A.M.F., *Padrones de extranjeros*, Carp. 1016.

³⁶ En el padrón de 1857 aparecen como vecinos de Ferrol un número importante de ingleses que trabajaban en los talleres de los arsenales como técnicos maquinistas.

mismo explicará a la Sala de Gobierno del Consejo de Castilla en septiembre de 1793, su decisión de instalarse en la década de los sesenta en la real villa dada porque pensaba que “*este pueblo ofrecía por su comercio algunas ventajas que le proporcionasen en él su establecimiento a perpetuidad*”³⁷. Era pues, O’Brien un comerciante ávido de enriquecerse con las posibilidades que ofrecía una nueva y populosa población necesitada de un sin fin de productos que no le podía ofrecer su pobre hinterland; y parece que sus negocios no le fueron del todo mal, al menos antes de que la localidad entrase en la aguda crisis finisecular que precipitaría una larga decadencia de casi medio siglo. En ese momento, el comerciante británico optará por marcharse a otra localidad con mayores expectativas de futuro³⁸.

³⁷ A.H.N., *Consejos*, Leg. 1546, Exp. 27.

³⁸ D. Luis Meagher O’Brien pedirá desde Ferrol el 18 de septiembre de 1793 al Consejo de Castilla que le permitan realizar la rifa de sus propiedades en la calle de Dolores de una espaciosa casa con sus almacenes y huerta, tasadas en 246.030 reales de vellón, para pagar a sus acreedores y saldar sus cuentas en Ferrol antes de partir a su nuevo destino en Santander, ya que si no se vería obligado a venderla a un valor mucho menor del real. El Consejo responderá el 28 de noviembre con la dene-gación de tal propuesta. A.H.N., *Consejos*, Leg. 1546, Exp. 27.