

Fecha de recepción: 10 octubre 2011
 Fecha de aceptación: 20 diciembre 2011
 Fecha de publicación: 25 enero 2012
 URL: <http://oceanide.netne.net/articulos/art4-3.php>
 Oceánide número 4, ISSN 1989-6328

Importación de cañones en el Ferrol del siglo XVIII: fuentes británicas para su estudio

Dra. Mónica Amenedo Costa
 (Universidade da Coruña, Spain)

RESUMEN:

En el siglo XVIII, uno de los arsenales marítimos más importantes del mundo fue, sin ninguna duda, el de Ferrol. Comenzado a construir a mediados de siglo, su asentamiento en la ciudad supuso un importante cambio socioeconómico en la misma. No es difícil imaginar las profundas implicaciones culturales que esta peculiar circunstancia histórica conllevó para Ferrol y el activo papel que desempeñó el arsenal en el desarrollo de la población. La economía local giró en torno a la Armada por lo que el comercio estuvo también íntimamente ligado a las instalaciones militares que fueron un elemento decisivo para la realización de operaciones mercantiles con otros países. En los años 1775 y 1776, se establecieron vínculos comerciales entre España y Escocia sobre la base de las necesidades del momento, especialmente marcadas por la demanda de cañones de hierro fundido en la industria naval. Ferrol se convirtió en el principal puerto para la importación de estas piezas de artillería procedentes de la fábrica escocesa *The Carron Iron Works*.

Palabras clave: Relaciones comerciales, Escocia, Ferrol, Siglo XVIII.

ABSTRACT:

Undoubtedly, in the Eighteenth century Ferrol royal dockyard had become one of the most important dockyards in the world. Its construction, which began by the middle of the century, laid the foundation for the socio-economic transformation of town. It is not difficult to imagine the profound cultural impact of this phenomenon and the significant role played by the naval establishment in the growth of the community. The local economy was dominated by the dockyard and much trade was connected with the demand for naval goods which, in turn, stimulated imports. In 1775 and 1776, commercial relations were established with Scotland as they were vital to meet the Spanish Navy's requirements for cast iron cannon. Ferrol was the main port for the importation of these artillery pieces which were manufactured by The Carron Iron Works in Scotland.

Keywords: Commercial relations, Scotland, Ferrol, XVIII century.

En el siglo XVIII, Ferrol experimentó un importante dinamismo que ha quedado reflejado en determinados ámbitos como el cultural, económico, demográfico o social. La creación de un destacado arsenal de la corona fue un factor determinante para el crecimiento de la floreciente localidad en aquella época. El desarrollo industrial se gestó alrededor de las reales obras que, como principal motor de la economía local y fuente de subsistencia, abrieron nuevas posibilidades de intercambios comerciales con otros países ante la creciente necesidad de disponer de materiales y suministros navales.

Fuentes documentales británicas custodiadas en *The National Archives* (TNA) guardan información relativa a la llegada a Ferrol de importantes partidas de cañones, procedentes de Escocia, para uso de la Marina española en los años 1775 y 1776. Estos manuscritos ofrecen información historiográfica local que proporciona la llave para conocer actividades portuarias puntuales en aquella sociedad del Antiguo Régimen. Así pues, a través del análisis de estas fuentes, en este trabajo se estudian las nuevas empresas y las oportunidades de vinculación e incorporaciones

socioculturales que brindó el arsenal a la ciudad. Asimismo, también se ofrece una interrelación entre las noticias contenidas en ellas y el contexto histórico de aquel periodo y se analiza el respeto e interés de las autoridades británicas por este tipo de comercio.

Fueron diversos los lazos comerciales mantenidos entre Ferrol y otras naciones durante el siglo XVIII (Meijide, 1971, 1960; Rodríguez, 2003; Labrada, 1971; Alonso, 1820), siendo la industria naval un factor importante a tener en cuenta en las actividades portuarias. [1] Rodríguez Maneiro señala que "[...], los nuevos arsenales ferrolanos, creados años antes del reinado de Carlos III, dieron sensible impulso al tráfico por mar, dado el notable abastecimiento que aquellas instalaciones navales requerían." (2003: 9). En este marco político y económico, las actividades comerciales en la ría de Ferrol contribuyeron al nacimiento de un colectivo local dedicado al comercio, en el que también desempeñaron un papel destacado algunos de los ciudadanos británicos e irlandeses residentes en la localidad. Lógicamente, el acercamiento a diferentes realidades no sólo favoreció la introducción de nuevas ideas,

actitudes y tendencias, sino que también estuvo presente en la estructura social de la población.

Las necesidades de artillería naval y los escasos avances que se producían en España conllevaron a estrechar y mantener un comercio exterior con Escocia con la finalidad de importar armamento de la fábrica escocesa *The Carron Iron Works*, fundada en 1759 (Lenman, 1981: 7):

A partir de los últimos años del reinado de Carlos III, la industria metalúrgica española, tanto la militar como la civil, se sumió en una crisis generalizada, cuyo carácter no fue meramente coyuntural, sino estructural y de muy larga duración, pues desembocaría en un proceso de desindustrialización, que a comienzos del siglo XIX la haría retroceder a los niveles productivos de mediados del siglo anterior. (Helguera, 1995: 451)

A finales de la década de los años setenta, *The Carron Iron Works* fabricaba unos cañones, conocidos como carronadas, que fueron los causantes del importante prestigio que se le otorgó a la compañía (Mackie, 1978: 294). Este momento fue coincidente con la firma de un contrato entre el Almirantazgo y la fábrica escocesa para su suministro a la Marina británica (Mitchison, 1971: 347). La carronada tuvo una importante repercusión en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos (1775-1783) y, con su eficacia, su reputación comenzó a verse en plena expansión (Lavery, 1987: 106). Posteriormente, personajes de gran relevancia histórica como el duque de Wellington (1769-1852) (Glover, 1977: 217) y el almirante Nelson (1758-1805) hicieron también uso de este cañón en las Guerras Napoleónicas (Ames, 1980: 11). Estos datos son un claro indicador de que la fama de estas piezas de artillería se extendió por Europa, a donde se enviaron considerables cantidades para su utilización en diversos ejércitos y marinas del continente (Masson y Raeside, 1999: 13).

En España, el secretario de estado de Marina, Pedro González de Castejón y Salazar (1719-1783), en un intento de reducir la escasez de armamento y de favorecer el desarrollo de la industria española, se centró en el aspecto técnico y optó por el envío de hombres a fábricas extranjeras. El plan era aprender todo lo

necesario sobre los avances realizados en ellas para aplicarlos posteriormente en las fábricas españolas (Velamazán, 2003: 58). De este modo, se llevó a cabo un programa con similares características e intenciones al que había emprendido el marqués de la Ensenada (1702-1781) a mediados de siglo en la misión de espionaje industrial encomendada a Jorge Juan y Santacilia (1713-1773) con el propósito de lograr una evolución en el ámbito tecnológico para favorecer el reforzamiento del poder naval y su proceso de expansión (A.M.N. MS 2139, 56). En el proyecto de Pedro González de Castejón se encuentra involucrado Montalbo, quien se traslada a Edimburgo "[...], desde donde (14/octubre/1781) logra entrar en contacto con el director de la fábrica de Carron como comisionado de un asentista para el examen y en su caso compra de unos cañones, [...]" (Velamazán, 2003: 61).

Años antes del traslado de Montalbo a la fábrica escocesa, se realizaron compras de importantes partidas de artillería naval desde España con el fin de solventar la insuficiencia que se había venido generando en la Armada y que ya había sido manifestada a través de un informe redactado en Ferrol en 1773 en el que se hacía constar la necesidad acuciante de cañones en sus instalaciones militares (Gil, 1974: 95). En consecuencia, en los años 1775 y 1776 se desarrollaron actividades comerciales entre Escocia y Ferrol para importar piezas de artillería, a las que los documentos originales se refieren como *cast iron guns*.

Desde Escocia se mantuvo informado al gobierno británico sobre cada una de las exportaciones efectuadas al puerto gallego. Prueba de ello son las cartas remitidas desde la aduana de Edimburgo en las que se observa la existencia de un requerimiento oficial por parte del *Privy Council* para que le fueran transmitidas estas misivas con el fin de dárselas a conocer a los *Lords Commissioners of His Majesty's Treasury*. [2] En estos documentos oficiales normalmente se adjuntaban copias de los informes recibidos desde la aduana de Borrowstoness (Escocia) y de los certificados emitidos por Luis O'Brien, comerciante irlandés y vicecónsul británico en Ferrol (A.M.F. C-1016, exp. 1, 29), que acreditaban su desembarco en el puerto de esta localidad.[3]

Port. Borrowstoness. An Account of Ammunition Exported from this Port for Great Brittain.

Day of sailing	Ships Names	Of what Place	Masters Names	Tons	Men	Whither Bound	Dates of the Orders of Privy Council	Ammunition Exported
1775 February 15 th	<i>Fishes of Aithol</i>	Borrowstoness	George Hart	100	8	Ferrol	1775 October 11	140 Cast Iron Guns 16 ^{lb} 22 Guns 24 pound 100 lbs, 20 Guns 18 pounders, 30 Guns 12 pounders, 30 Guns 6 pounders, 40 Guns 4 pounders
1776 June 16 th	<i>Lady Glasgow</i>	Limekilns	Adam Boyle	100	7	ditto	1776 Decr. 20	97 Cast Iron Guns 16 ^{lb} seventeen 24 pound Guns, thirty 18 pounders, thirty 12 pound Guns & thirty 8 pounders

Suppones Borrowstoness 16th February 1776.

Henry Stirling Clerk
Secy. to the Board

John Buchanan
for the Board

MS. All the said Ammunition is for the use of his Catholic Majesty

A través de estas fuentes se han podido conocer datos relativos a las fechas de salida de los cargamentos de los puertos escoceses, los nombres de los capitanes y de los barcos que los transportaron y los lugares desde donde habían partido. En ellas también se facilita información detallada de los cañones embarcados y se especifica que su uso estaba reservado para el monarca español, tal y como se puede leer en el documento anterior.^[4]

El envío de estos informes a organismos oficiales británicos permite suponer que las operaciones mercantiles mantenidas entre la fábrica escocesa y Ferrol resultaron de suma importancia para Gran Bretaña, que se mantuvo al tanto de todas las cuestiones relativas a este comercio. Un comunicado remitido a la aduana de Londres es un claro reflejo de ello. Había sido enviado desde Falmouth (Inglaterra), el día dos de noviembre de 1775, con el fin de notificar que en aquel puerto, y debido a las condiciones meteorológicas adversas, se hallaba un gran balandro capitaneado por John Miller que transportaba cañones desde Escocia con destino a Ferrol. Cinco días más tarde, la aduana de Londres expedía copia de esta carta para dar cuenta de su contenido a los *Lords Commissioners of His Majesty's Treasury*. Este dato constata la importancia que se le otorgó al escrito en el que se hacía alusión también al ambiente de hostilidad que se vivía en Falmouth a consecuencia de la guerra que enfrentaba a Gran Bretaña contra sus colonias en América.^[5] El conflicto se ponía de manifiesto a través de los actos que los americanos estaban realizando en aquellas costas mediante los cuales certificaban su completo rechazo hacia los *tories*:^[6]

[...] there is a large Sloop put into this Harbour with a foul wind the Masters name John Miller from Carron in Scotland, declares to be bound to Ferrol in Spain loaden with Cannon we have a great many Americans take their Cargoes out in this port and make so free as to send the Casks on shore to the Keys with ins-criptions on some of them Damnation to all Red Coated Tories, [...]. (TNA T 1/516, 319)

En la correspondencia oficial recopilada han quedado registradas noticias acerca de diez importaciones de cañones. El primer registro se corresponde con una carta enviada desde la aduana de Edimburgo el día veintinueve de enero de 1776.^[7] En este documento se adjuntaba un certificado del vicecónsul británico en Ferrol, fechado el veintitrés de noviembre de 1775, en el que se comunicaba la llegada al puerto ferrolano de ciento treinta y dos cañones a bordo del navío británico *Hercules* capitaneado por William Burnet. El número de piezas recibidas y sus calibres se clasificaban del siguiente modo: veintidós eran de veinticuatro, cincuenta de dieciocho, cuarenta de doce y veinte de ocho (TNA T 1/521, 346).

El doce de marzo de 1776, el *Privy Council* recibía noticias de la aduana de Edimburgo sobre la recepción de otro certificado emitido por Luis O'Brien en el que se informaba acerca del desembarco en Ferrol de ciento treinta y un cañones a bordo del barco *Charming Janet* para servicio del rey (TNA T 1/521, 305).^[8] En la carta enviada desde Edimburgo se hacía referencia a otra anterior, del día once de diciembre de 1775, en la que emitían noticias referentes al embarque y salida de este cargamento de cañones.^[9]

Ante estos datos, cabe preguntarse cuál fue el propósito de informar nuevamente sobre una exportación de cañones que ya había sido puesta de manifiesto en un documento anterior. Parece probable que dos fueron los motivos. Por un lado, hacía falta realizar unas correcciones en las informaciones que habían sido facilitadas sobre esta operación comercial y exponer la razón por la cual la cantidad de ciento treinta y un cañones no se correspondió con el número de piezas que finalmente se embarcaron en el navío que transportó la carga a Ferrol. La causa del desajuste se había debido a que el *Charming Janet* no podía llevar tal cantidad, por lo que se vieron obligados a embarcar seis cañones menos de los establecidos. La cantidad inicial había sido la comunicada a España, razón por la cual se explica que Luis O'Brien hubiera indicado en su certificado que ciento treinta y uno fue el número de cañones recibidos. Por otro lado, los datos muestran que la carta también se remitió con el fin de averiguar si, a pesar de este error, la factura y el conocimiento de embarque, que contenían la cantidad de ciento treinta y un cañones, iban a ser aplicados como descuento de la fianza depositada anteriormente para el desembarco de los cañones en Ferrol (TNA T 1/521, 305).

Tal y como se puede observar, las exportaciones de este armamento desde Escocia a Ferrol así como determinados temas vinculados a las mismas estaban sujetos a las decisiones del gobierno británico. En un nuevo documento, del veintinueve de diciembre de 1775, se vuelve a constatar este dato. En aquella ocasión, la compañía de Carron realizaba una petición al monarca británico con el fin de solicitar permiso para el envío de ciento veinte cañones de hierro fundido hacia el puerto gallego. En el documento también se comunicaba que el cargamento sería exportado en el navío *Lady Glasgow* capitaneado por Adam Boyle (TNA PC 1/10, 103).

Aún no transcurridos dos meses desde que se había realizado esta solicitud, se llevaron a cabo dos operaciones mercantiles con destino a Ferrol, lo cual parece indicar que el monarca no pasó por alto la petición de la fábrica escocesa. En ambas operaciones se exportó un cargamento de doscientos treinta y nueve cañones.^[10] El día quince de febrero, a bordo del *Duke of Athol*, habían partido ciento cuarenta y dos. Al día siguiente lo hicieron los noventa y siete restantes en el *Lady Glasgow*. Los primeros salieron del puerto de Borrowstoness, los segundos del de Limekilns. Ocho eran los hombres que componían la tripulación del *Duke of Athol*, que iba capitaneado por George Hart. Su carga era de cien toneladas y las cantidades transportadas se indicaban del siguiente modo: veintidós cañones eran de veinticuatro, veinte de dieciocho, treinta de doce, treinta de seis y cuarenta de cuatro. Por su parte, en el *Lady Glasgow*, que llevaba una tripulación de siete hombres comandada por Adam Boyle, se exportaron diecisiete cañones de veinticuatro, treinta de dieciocho, veinte de doce y treinta de ocho. Su carga era de cien toneladas.

En los meses siguientes, estas actividades comerciales siguieron la misma trayectoria descrita anteriormente. Dos cartas expedidas desde la aduana de Edimburgo en marzo de 1776,^[11] volvían a poner en conocimiento del *Privy Council* el transporte de estas mercancías desde Escocia a Ferrol. La primera establecía la salida de noventa cañones del puerto de Borrowstoness el día cinco a bordo del na-

vio *Elizabeth* con cien toneladas de carga. Ocho eran los hombres que lo tripulaban al mando del capitán William Kay, que iba en lugar de John Kay. En esta ocasión se exportaron veinte cañones de veinticuatro, cuarenta de dieciocho, veinte de doce y diez de ocho (TNA T 1/521, 301). La segunda carta proporcionaba información sobre la nueva partida de cañones que había salido del puerto de Leith en el navío *Earl of Denbigh* el día veintiuno. Este barco transportaba una carga de ciento cincuenta toneladas y nueve hombres, capitaneados por William Rhind que iba en sustitución de John Brown. El cargamento consistía en treinta cañones de veinticuatro, treinta y dos de dieciocho, diez de doce, veinte de ocho, veinte de seis y catorce de cuatro, que hacían un total de ciento veintiséis (TNA T 1/521, 319).

En el mes de abril ha quedado registrada otra exportación de suministros navales que también se condujeron al entonces departamento marítimo de Ferrol. Su transporte se efectuó el día veinte desde la localidad de Leith a bordo del navío *Charming Janet*, cuyo capitán era Peter Douglas.^[12] La cantidad de sesenta y dos cañones aparece reflejada en este nuevo informe. De ellos, treinta eran de veinticuatro, dieciséis de dieciocho y dieciséis de ocho. El barco llevaba una carga de ciento veinte toneladas y una tripulación de siete hombres (TNA T 1/521, 330).

Dos nuevas comunicaciones sobre este tráfico marítimo vuelven a notificarse desde la aduana de Edimburgo en el mes de julio.^[13] En el primer comunicado se presentan los datos de dos embarques de cañones que habían salido los días seis y once de aquel mes con destino a Ferrol y a Cork, respectivamente. Doscientos cuatro cañones habían sido enviados a la ciudad irlandesa en el navío *Mercury* (TNA T 1/521, 350). Veintisiete de aquellos cañones eran de seis, noventa y uno de cuatro, sesenta y cuatro de tres, nueve de dos y trece de medio. El navío iba tripulado por diez hombres y llevaba una carga de cien toneladas. Con destino a Ferrol, se habían embarcado noventa y ocho cañones, cuarenta y tres de los cuales eran de veinticuatro, veintidós de dieciocho, dieciocho de dieciséis, seis de doce y nueve de ocho. Habían salido del puerto de Leith a bordo del navío *Earl of Denbigh*, que llevaba nueve hombres y cien toneladas de carga e iba capitaneado por John Brown (TNA T 1/521, 351). En el segundo

comunicado se informaba sobre la exportación hacia Ferrol el día veinticuatro, y también desde el puerto de Leith, de setenta y tres cañones más. El navío que los transportaba era el *Martha & Mary*, con ocho hombres al mando de Adam Turnbull y con una carga de cien toneladas. En este nuevo envío, las cantidades de los cañones y sus calibres se distribuían de la siguiente forma: cuarenta y cinco eran de veinticuatro, veinte de dieciséis, dos de doce y seis de ocho (TNA T 1/521, 312).

Únicamente en estos dos comunicados, de todos los que se ha recopilado, se indica el embarque de cañones de dieciséis. Dieciocho de estos cañones habían sido mandados en el primer envío y veinte en el segundo. Hacían un total de treinta y ocho. Las cifras aportadas por Gil Ossorio indican que éstos no fueron los únicos cañones de dieciséis que se recibieron en España pues en octubre de 1776 llegaron y se aceptaron treinta y seis cañones de este calibre que no era "reglamentario entonces y que no figuraba en ninguno de los pedidos." (1974: 101). Esto se debía a que "[d]espués de la Guerra de Sucesión se adoptaron en la Marina Española los calibres franceses de 36, 24, 18, 12, 8, 6 y 4 cuyas cifras indicaban el peso en libras de la bala, [...]." (Juan-García, 1998: 77).

La exportación de las últimas piezas de artillería que se incluye en la documentación que se está analizando se realiza el día dos de agosto.^[14] En aquel momento se exportaron a Ferrol cincuenta cañones de los cuales treinta eran de veinticuatro, diecinueve de dieciocho y uno de doce. Este cargamento había salido del puerto de Leith a bordo del navío *Hannah* con siete hombres y ochenta toneladas de carga. Su capitán era James Christie (TNA T 1/521, 338).

Si se hace un recuento final de la artillería naval que se especifica en la correspondencia de carácter oficial emitida desde Escocia al gobierno británico, resulta un total de novecientos noventa y cinco cañones transportados hacia Ferrol entre los meses de noviembre de 1775 y agosto de 1776. No obstante, esta cifra ha de tomarse con cautela puesto que parece probable que el número de envíos que se recibieron en aquellos meses fue mayor al presentado en este estudio. Esta conclusión se refuerza con el dato de que en esta cantidad no se contemplan los 120 cañones que la

TABLA DE IMPORTACIONES REALIZADAS DESDE ESCOCIA A FERROL 1775-1776

Fecha salida		Puerto	Navío			Cañones de hierro forjado								
Día	Mes año		Nombre	Ton.	Hombres	Capitán	Cantidad	Calibre						
								24	18	16	12	8	6	4
	Nov.	1775	Hercules			William Burnet	132	22	50		40	20		
	Dic.	1775	Charming Janet				125							
15	Feb.	1776	Borrowstones	Duke of Athol	100	8	George Hart	142	22	20		30		30 40
16	Feb.	1776	Limekilns	Lady Glasgow	100	7	Adam Boyle	97	17	30		20	30	
5	Marzo	1776	Borrowstones	Elizabeth	100	8	William Kay	90	20	40		20	10	
21	Marzo	1776	Leith	Earl of Denbigh	150	9	William Rhind	126	30	32		10	20	20 14
20	Abril	1776	Leith	Charming Janet	120	7	Peter Douglas	62	30	16			16	
6	Julio	1776	Leith	Earl of Denbigh	100	9	John Brown	98	43	22	18	6	9	
24	Julio	1776	Leith	Martha & Mary	100	8	Adam Turnbull	73	45		20	2	6	
2	Agosto	1776	Leith	Hannah	80	7	James Christie	50	30	19		1		

empresa de Carron solicitaba exportar al rey en 1775 ni tampoco los embarcados en el navío que se detuvo en Falmouth a causa del mal tiempo.

Las fuentes documentales analizadas en este trabajo han contribuido de manera significativa a la reconstrucción de unos acuerdos comerciales mantenidos con la fábrica escocesa de Carron a través de los cuales se pone de manifiesto una interesante conexión entre Ferrol y Escocia en una dimensión en la que se recogen actividades de comercio exterior. En concreto, en las fuentes analizadas en este trabajo se proporciona información detallada sobre diez operaciones mercantiles en las que se importaron casi mil piezas de artillería con las que se pretendía favorecer el desarrollo de la Armada española. A través de estos manuscritos se han podido recopilar datos relativos a estos suministros navales y conocer que partieron de diversos puertos escoceses en barcos británicos, en los que operaban tripulaciones entre siete y nueve hombres, capitaneados por ciudadanos británicos.

Asimismo, el estudio realizado sobre este comercio ha permitido arrojar luz acerca del colectivo británico e irlandés residente en Ferrol. La emisión de certificados por parte del vicecónsul británico en la ciudad, Luis O'Brien, en los que se avalaba el desembarco de los cañones procedentes de la fábrica de Carron en el puerto ferrolano, constata su participación en estas actividades comerciales, en las que también dejó su impronta otro inmigrante en la ciudad, Diego Goold.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fuentes primarias citadas:

The National Archives (TNA) T 1/521, T 1/516, PC 1/10
 Archivo Municipal de Ferrol (AMF) C-1016
 Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN)
 Manuscrito nº 2139

Fuentes secundarias citadas:

ALONSO LÓPEZ, J. (1820). *Consideraciones generales sobre varios puntos históricos, políticos y económicos a favor de la libertad y fomento de los pueblos, y noticias particulares de esta clase, relativas al Ferrol y á [sic] su comarca*. Tomos III y IV. Madrid: Imprenta de M. Repullés.
 AMES, A. (1980). *Collecting Cast Iron*. Ashbourne: Moorland.
 GIL OSSORIO, F. (1974). "Artillería británica para la Marina española del siglo XVIII." *Revista de Historia Militar* 37, 93-104.
 GLOVER, J. R. (1977). *The Story of Scotland*. London: Faber and Faber.
 GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1977). *Bajo las Luces de la Ilustración. Galicia en los reinados de Carlos III y Carlos IV*. Sada: Ediciones del Castro.
 HELGUERA QUIJADA, J. (1995). "Las fundiciones de artillería y la industria metalúrgica española en el siglo XVIII." *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Eds. Emilio Balaguer y Enrique Jiménez. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert».
 JUAN-GARCÍA AGUADO de, J. M. (1998). *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*. A Coruña: Universidade da Coruña.
 LABRADA, J. L. (1971). *Descripción económica del Reino de Galicia*. Vigo: Galaxia.

LAVERY, B. (1987). *The Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*. London: Conway Maritime Press.

LENMAN, B. (1981). *Integration, Enlightenment, and Industrialization. Scotland 1746-1832*. London: Edward Arnold.

MACKIE, J. D. (1978). *A History of Scotland*. Segunda edición. London: Allen Lane.

MASSON, R. y R. RAESIDE. (1999). "Quality in Scotland." *The TQM Magazine* 11, nº 1, 12-16.

MEIJIDE PARDO, A. (1971). *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid: Universidad de Valladolid.

---. (1960). "El comercio marítimo de los países del norte con Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII." *Estudios geográficos* 81, 443-453.

MITCHISON, R. (1971). *A History of Scotland*. London: Methuen.

NADAL i FARRERAS, J. (1978). *Comercio exterior y subdesarrollo. España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: política económica y relaciones comerciales*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.

PEARSAL, J. y B. TRUMBLE, eds. (1996). *The Oxford English Reference Dictionary*. Segunda edición. Oxford: Oxford.

RODRÍGUEZ MANEIRO, M. (2003). *La economía marítima en la Galicia del Antiguo Régimen: Siglos XVIII y XIX*. A Coruña: Monllor y Gey Editores SL.

VELAMAZÁN, Marqués de. (2003). *Don Pedro González de Castejón y Salazar: Marqués de González de Castejón, Ministro de Marina de Carlos III*. Zaragoza: Centro de Estudios Borjanos.

Title: Importing guns in Ferrol during the XVIII Century: British sources for a case study.

Contacto: mamenedo@udc.es

NOTAS AL PIE

[1] A partir de estos estudios se obtiene una visión general de las actividades comerciales de Ferrol y su estrecha relación con las reales obras, pero en ellos no han quedado reflejadas las actividades mercantiles que se efectuaron con la fábrica escocesa de Carron. Una contribución interesante que aporta datos sobre este comercio es el artículo titulado "Artillería británica para la Marina española del siglo XVIII". Asimismo, Juan-García Aguado habla de la importación de carronadas en 1784 (1998: 79). Desde un ámbito geográfico más amplio, se conocen datos sobre el comercio mantenido entre España y Gran Bretaña a través de los trabajos de Nadal i Farreras (1978) y Zabala Uriarte (1983). Ambos autores coinciden en señalar el lugar destacado que ocupaban las importaciones de manufacturas de lana pero no aportan novedades acerca de las importaciones de cañones desde Escocia, quizás porque éstas tuvieron un distintivo comercial concreto que se distingue por elementos comunes como la Armada, localidades estrechamente ligadas a la construcción naval y ciertos acontecimientos históricos.

[2] TNA guarda documentos clasificados bajo las series T 1/521, T 1/516 y PC 1/10 en los que se integran unos informes que ponen de manifiesto las operaciones mercantiles realizadas entre Ferrol y la fábrica de Carron en conexión con la compra de cañones. Asimismo, también aparecen unos materiales bajo la serie T 1/520 en relación al mismo tema pero, lamentablemente, no se han podido consultar por no hallarse incluidos dentro del expediente correspondiente. Parece probable que estas fuentes primarias se encuentren extraviadas dentro de otra serie.

[3] No obstante, O'Brien no fue el único ciudadano extranjero que realizó una contribución a este comercio en Ferrol. El también inmigrante en la ciudad Diego Goold fue representante de la compañía de Carron para la importación de estos cañones (Gil, 1974: 96).

[4] Informe enviado desde la aduana de Borrowstoness el dieciséis de febrero de 1776 (TNA T 1/521, 327).

[5] En 1775 las colonias americanas habían comenzado a sublevarse contra la metrópoli, declarando en julio del año siguiente su independencia como respuesta al sometimiento al que se veían sometidos: "A Inglaterra se le abrió un frente inesperado e insospechado cuando las colonias empuñaron las armas contra ella (1775); y más aún cuando un improvisado Congreso de las 13 colonias inglesas, declaró la independencia de la metrópoli el 4 de julio de 1776." (González, 1977: 79).

[6] Durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos un *tory* era "[...] a colonist loyal to the British [...]." (Pearsall y Trumble, 1996: 1521).

[7] Las noticias incluidas en estas fuentes documentales se ofrecen clasificadas por orden cronológico de salida de los diversos cargamentos exportados desde Escocia, desde la más antigua hasta la más reciente. En los casos en los que no se dispone de este dato, debido a que no todas las cartas contienen el informe procedente de la aduana de Borrowstoness en el que se daba a conocer la fecha de salida del navío, se han tomado como referencia las informaciones sobre su desembarco en Ferrol, obtenidas a partir de los certificados oficiales escritos de puño y letra del vicecónsul británico, Luis O'Brien, y avalados por el cónsul en A Coruña, H. Katenkamp. En su defecto, se han tenido en cuenta las fechas de otras comunicaciones relativas a estas exportaciones, especialmente las incluidas en las cartas remitidas desde la aduana de Edimburgo.

[8] Se desconoce la fecha del documento oficial del vicecónsul porque, y a pesar de que su copia había sido adjuntada en la carta enviada desde la

aduanas, no está integrada en esta fuente de documentación.

[9] Del análisis de estos datos se desprende que el *Charming Janet* había partido de Escocia en el mes de diciembre porque la aduana de Edimburgo enviaba estas notificaciones al *Privy Council* en un periodo de tiempo muy breve después de la salida del navío del puerto escocés.

[10] Carta con fecha del diecinueve de febrero de 1776 desde la aduana de Edimburgo en la que se adjuntaba información sobre esta exportación procedente de la aduana de Borrowstoness del dieciséis de febrero (TNA T 1/521, 325).

[11] En la primera carta, con fecha del día siete, se adjuntaba un informe recibido de la aduana de Borrowstoness fechado el cinco de marzo (TNA T1/521, 301). En la segunda, del día veintisiete, se incluía un informe similar con los datos del nuevo embarque del día veintiuno (TNA T1/521, 319).

[12] TNA T 1/521, 329. Carta del veinticuatro de abril de 1776 enviada desde la aduana de Edimburgo al *Privy Council*. En ella se adjunta el informe que contenía los detalles de este nuevo cargamento procedente de la aduana de Borrowstoness, fechado el veintitrés de abril.

[13] La primera notificación era del día diecisiete (TNA T 1/521, 350). Se remitía al *Privy Council* y adjuntaba los datos relativos a esta nueva exportación procedentes de la aduana de Borrowstoness del día doce. La segunda era una carta que llevaba fecha del veintinueve de julio, también dirigida al *Privy Council* (TNA T 1/521, 311). Contenía la documentación del día veintiséis que había sido remitida desde la aduana de Borrowstoness.

[14] TNA T 1/521. Carta desde la aduana de Edimburgo al *Privy Council*, siete de agosto de 1776. En ella aparece recogida la información recibida sobre este envío remitido desde la aduana de Borrowstoness en un informe fechado el día cinco.