

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

TESI DOCTORAL

“NUEVAS POBLACIONES EN LA ESPAÑA DE LA ILUSTRACION”

Presentada pel professor En Jordi Oliveras i Samitier

II. NUEVAS POBLACIONES INDUSTRIALES

NUEVO BAZTÁN

La fundación de Nuevo Baztán constituye un hecho aislado y prematuro en relación al resto de fundaciones habidas durante el siglo XVIII. Su creación dentro del período que se ha venido en llamar pre-ilustración, se debe a la iniciativa de Juan de Goyeneche, un hidalgo de origen navarro que se interesó por el desarrollo de la industria de modo similar a como lo estaba ya haciendo la nobleza de otros países europeos, contribuyendo y respondiendo así al interés estatal de restaurar el poder decaído.

Goyeneche optó en su juventud por emigrar desde el Valle de Baztán, lugar de origen, hacia la corte para ocuparse en una área de actividad tradicionalmente reservada a la nobleza: la burocracia cortesana. Adquirió en 1699 el cargo de tesorero de la Reina Mariana de Neuburgo, esposa de Carlos II, cargo que aunque no importante políticamente, le reportó seguridad y prestigio social, para lo previo para acrecentar su fortuna. Compró al Hospital General de Madrid el derecho a editar la "Gazeta de Madrid", fue tesorero general de Milicias, realizó a finales de siglo una serie de operaciones crediticias que fueron la base de sus posteriores negocios y adquirió un número considerable de propiedades rurales y urbanas, en las cercanías de Alcalá, en Madrid y en otras ciudades (1).

Goyeneche formó parte de la minoría ilustrada. Sus actividades mercantiles fueron recogidas y ensalzadas por

Uztariz y por Feijoo como ejemplo del papel que los nobles debían de asumir en la regeneración económica. Actuó como mecenas financiando la edición del Teatro Crítico Universal y otros libros. Educó a su hijo Francisco Javier enviándolo a estudiar a Europa para que aprendiera del comercio de otros países. Y en fin, fundó todo un complejo de manufacturas en Nuevo Baztán y sus alrededores, donde además desarrolló esfuerzos filantrópicos con sistentes en suministrar alojamiento, educación y otros servicios a los nuevos moradores, obreros de las manufacturas.

La elección del lugar donde fundar Nuevo Baztán -cerca de Alcalá de Henares-, se debió sin duda a su proximidad respecto el mercado madrileño, pero también a la disponibilidad de los terrenos adquiridos fácilmente a nobles con dificultades económicas.

Las primeras construcciones se ejecutaron entre 1709 y 1713 ampliándose sucesivamente según las necesidades pro ductivas. En 1722 debió de ser la inauguración de la igle sia según consta en la inscripción de su fachada. Desde 1710 y hasta 1735 -año en que finalizaron los contratos de fabricación y en que murió Juan de Goyeneche- fueron creándose diversas manufacturas: de cristal, aguardiente, paños corrientes, sombreros y sedas, otras de gamuzas y paños finos en la vecina villa de Olmeda, y de papel cerca del río Tajuña.

El pleno funcionamiento y las sucesivas ampliaciones de Nuevo Baztán coinciden con las diversas contrataciones y concesiones de monopolios que el gobierno, aplicando una política proteccionista, fué otorgando a Goyeneche. En

1718 y 1729 diversas medidas prohibieron la introducción en España de algunos tejidos extranjeros. En 1719 una Real Ordenanza obligaba a oficiales y soldados a vestir con géneros españoles. Goyeneche consiguió contratos para la fabricación de vestuario para el ejército, el privilegio para fabricar y vender cristales, y el apoyo real expresado en las Reales Cédulas de 1718 y 1720 en las que se le concedía el privilegio de no sufrir aumento de impuestos durante un período de treinta años (2).

Goyeneche trajo de Francia y de otros lugares veinte expertos fabricantes con sus familias a los que ubicó en Nuevo Baztán, suministrándoles materia prima y utensilios. También trajo otras familias de labradores a los que dió terreno para cultivar. En 1718 funcionaban ya en Nuevo Baztán y Olmeda treinta y dos telares, y la Nueva Población tenía veintidós casas para alojar dichas familias, así como iglesia y palacio y se estaban construyendo un mesón, un hospital y una escuela. En 1721 eran ya cincuenta las casas construidas. El aumento era consecuencia del establecimiento en 1720 de la nueva fábrica de cristales para la que se construyó un edificio ex profeso. Se realizó así mismo una nueva carretera y puente sobre el Tajuña, mejorando las comunicaciones de la Nueva Población y por ende el comercio.

El proyecto para los principales edificios de la Nueva Población fué encargado a José Benito Churriguera de quien los Goyeneche fueron mecenas, tal como el mismo artista dejó expresado en su testamento. También para ellos había proyectado el palacio de la calle de Alcalá en Madrid, edificio que posteriormente fue reformado por Diego de Villanueva para albergar la Academia de San Fernando. Es en Nuevo Baztán donde José Benito Churriguera muestra

su evolución artística y lo inadecuado de ciertos enca-sillamientos con los que habitualmente se han calificado sus obras.

La población se encuentra situada en el cruce de dos ca-minos: el que viene de Madrid por Pozuelo del Rey y el de Alcalá de Henares a Olmeda de la Cebolla. Es en este cruce donde se situa la plaza mayor, desfigurada en la actualidad por su excesiva vegetación. Es de forma casi cuadrada con una fuente en su centro, edificada en tres de sus lados y abierta hacia el lado en el que desembo-ca el camino que viene de Pozuelo. La dirección de este camino es la del eje sobre el que se sitúan la propia plaza mayor, la edificación principal de la Nueva Población formada por el palacio y la iglesia y la llamada Plaza de Toros. Sobre otro eje ortogonal al anterior y que sigue la dirección del camino de Alcalá a Olmeda se sitúan la mayoría de manzanas de casas.

Desde una segunda plaza lateral a la edificación princi-pal se accede a la Plaza de Toros, situada a espaldas del palacio, a ella dan también otras casas y los edifi-cios industriales. Tanto la iglesia como las casas de la plaza lateral avanzan sus alineaciones en el punto de encuentro con la plaza mayor separando así los dos espa-cios a la vez que valorando la perspectiva axial que se forma.

La llamada Plaza de Toros debió de ser aparte de lugar lúdico en días de fiesta, un espacio para la producción. Las entradas a la plaza quedan cerradas por sendos arcos y verjas. El palacio, las viviendas agrupadas en hilera

en ángulo recto y el edificio concebido para albergar la industria y almacenes, forman las fachadas de esta plaza ligeramente rectangular que constituye el espacio más original del conjunto. La fachada del edificio industrial tuvo en su día soportales en planta baja y una galería corrida en la planta alta en correspondencia a la que tienen también las viviendas y que aparte de corredor de acceso servía como lugar para presenciar tanto los espectáculos festivos como el cotidiano y nuevo espectáculo que la producción industrial debía significar a principios del siglo XVIII. Ambos podían ser dirigidos y controlados desde el palacio. Debemos entender esta plaza como espacio proto-industrial al aire libre acorde con la operación que realiza Goyeneche de reunir en un mismo lugar varios manufactureros, es decir industriales que trabajan con maquinaria no movida por energía, pretendiendo Goyeneche con tal operación un mayor dominio y perfeccionamiento del proceso productivo.

La edificación en torno a esta Plaza de Toros constituyó la primera fase de la construcción de la Nueva Población que posteriormente fue ampliándose en función de las necesidades productivas, a base de añadir nuevas manzanas.

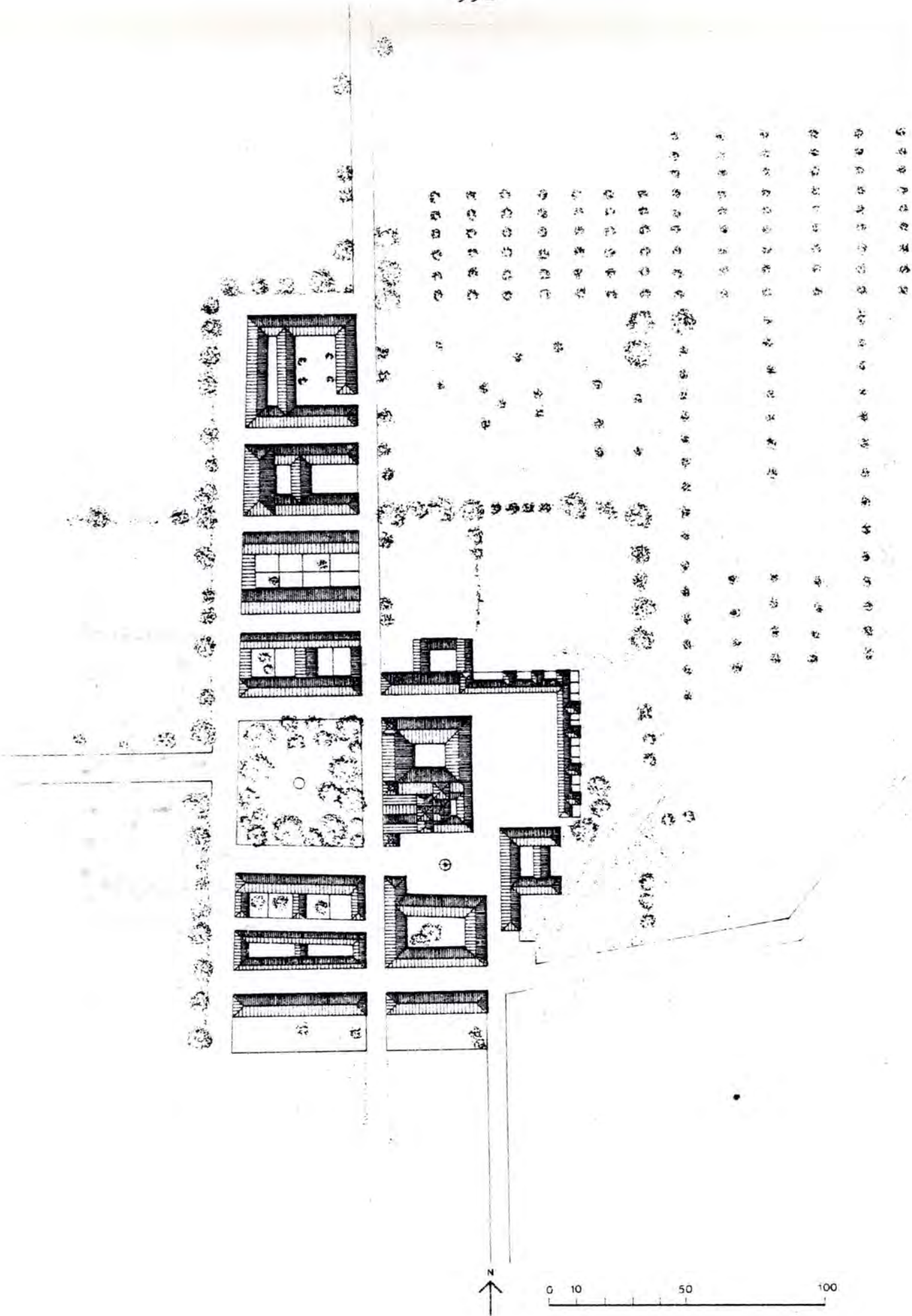
Las viviendas alineadas de la Plaza de Toros se forman a partir de una pieza cuadrada cubierta con bóveda de rincón. Cuatro de estas piezas unidas en planta con forma de T y dos patios de las mismas dimensiones que una pieza forman una vivienda. Mediante una escalera situada en la esquina de la plaza y el corredor perimetral se accede a las viviendas de la primera planta que disponen de un espacio más reducido que las de planta baja debido a dicho corredor.

Palacio e iglesia constituyen un bello conjunto con fachada principal a la plaza mayor. La iglesia se aumenta en fachada mediante sus torres, una de ellas compartida con el palacio, de tal forma que aunque la fachada no es simétrica en su totalidad, si lo es la del palacio y la de la iglesia por separado.

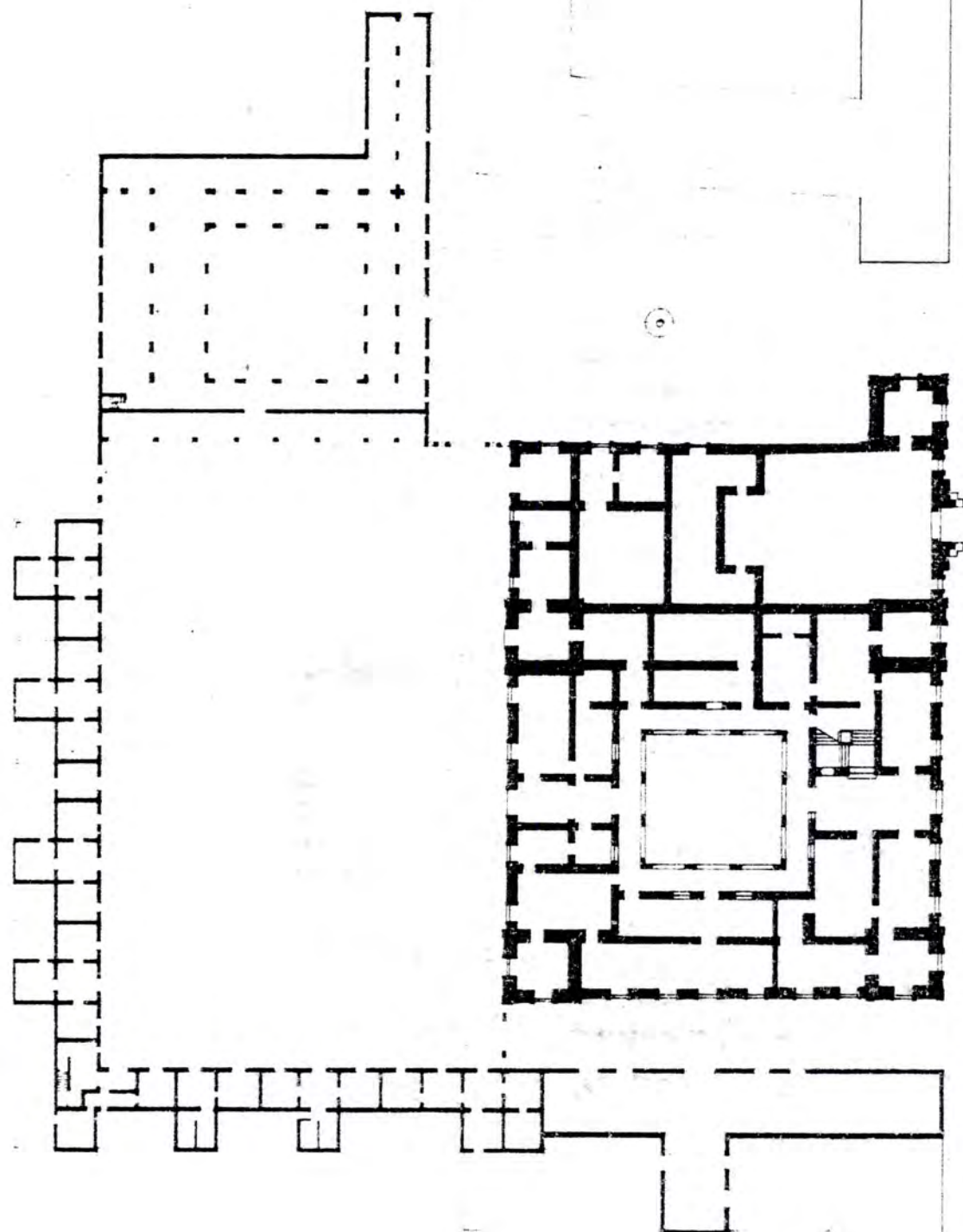
El resto de edificación residencial se extiende desde la plaza mayor hacia los dos sentidos del camino de Alcalá a Olmeda, formando manzanas con edificación a dos o cuatro lados, y patios en el interior. La categoría de las viviendas disminuye conforme nos alejamos de la plaza mayor. Edificaciones singulares como el mesón se sitúan como testeros de dichas manzanas y con fachada al mencionado camino.

Notas.

1. Sobre Goyeneche ver: Callahan, W. J. "Don Juan de Goyeneche: Industrialist of Eighteenth Century Spain". en *Business History Review*, 1969, XLIII, pág. 152-170. También: Caro Baroja, Julio. *La hora navarra del siglo XVIII* (personas, familias, negocios e ideas). Pamplona 1969. pág. 81-170.
2. Real Academia de la Historia. Colección de Papeles de Sempere Guarinos, Tomo VI folios 79-83. También reproducidas por Uztariz. Op. cit. Cap. I.

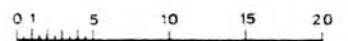
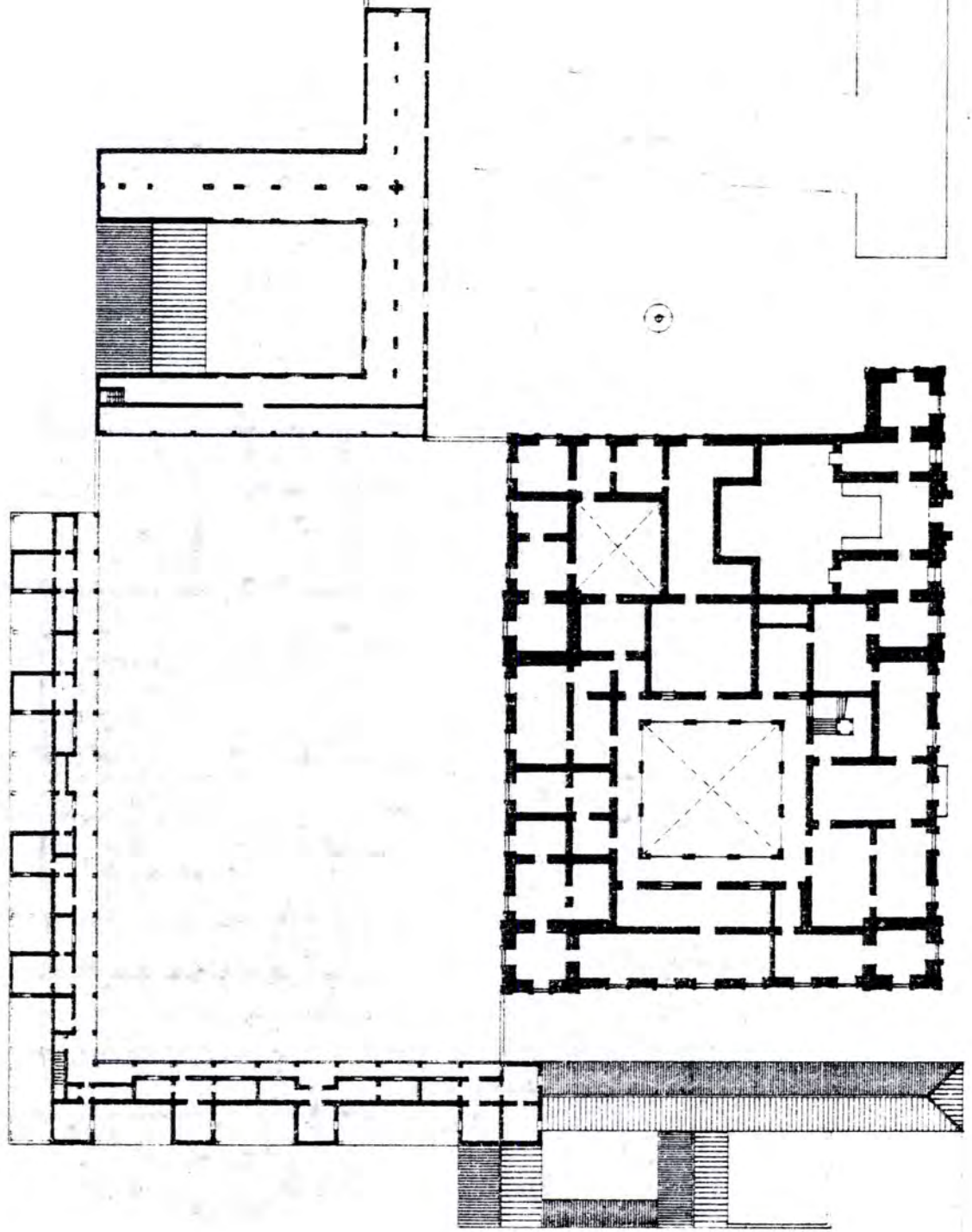


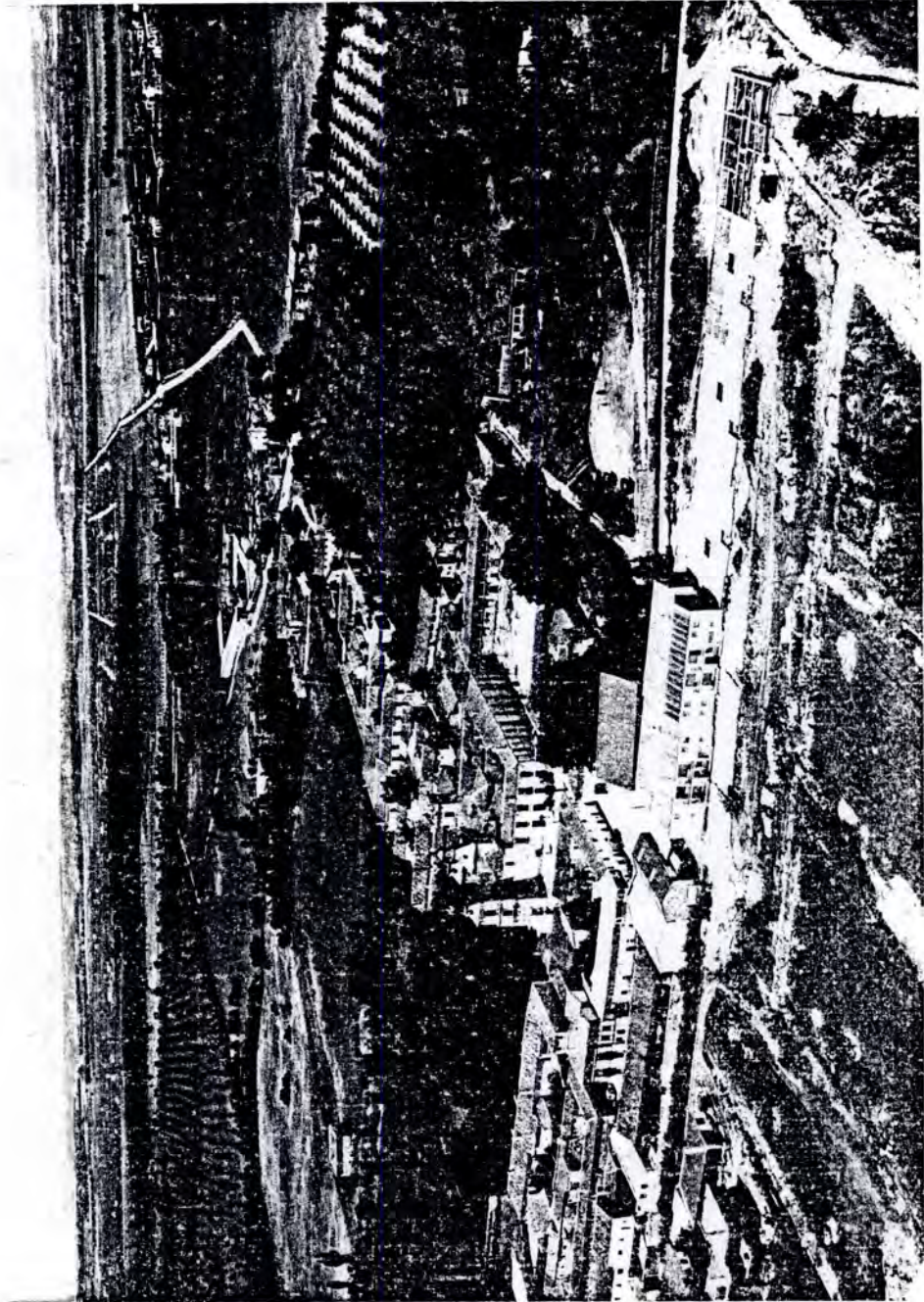
Nuevo Baztan. Planta General de la Nueva Población.



0 5 10 15 20

Nuevo Baztan. El conjunto del palacio, iglesia, fábricas, almacenes, y viviendas, en torno a la plaza de toros.

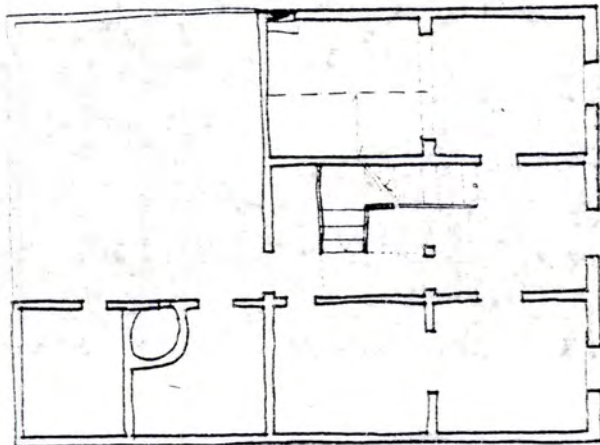
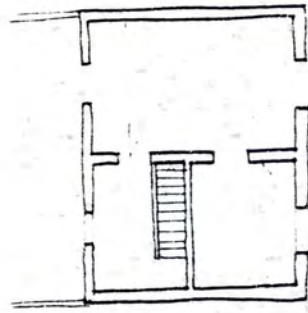
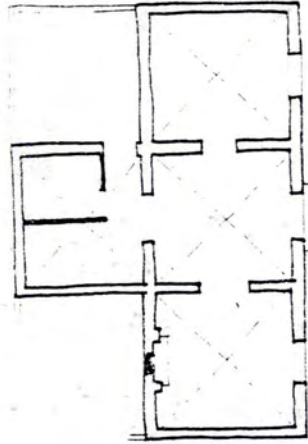




Nuevo Baztan.

Nuevo Baztan.





SAN FERNANDO DE HENARES

El Real Sitio de San Fernando de Henares fue concebido desde sus comienzos como un establecimiento fabril. Fernando VI ordena el 29 de junio de 1746 la anexión de los terrenos necesarios para "establecer fábricas de paños finos de cuenta de la Real Hacienda" (1), en un sitio cerca de la Corte. Se trata pues de una medida enmarcable dentro de la política "colbertiana", encaminada a industrializar el país mediante la acción directa del Estado. Existía ya la Fábrica Real de Guadalajara, pero en San Fernando se pretendía empezar de cero otro establecimiento intentando evitar desde su mismo nacimiento las dificultades que tenía el de Guadalajara (2). Es por ello por lo que desde el principio se pone especial cuidado en los asuntos de gastos y se piensa emplazar la nueva fábrica en un lugar de nueva fundación al que acudirán a trabajar y residir junto a los maestros tejedores que se contratan en el extranjero, otros españoles a los que se podrá pagar unos sueldos más bajos que en Guadalajara. Se les concedería a cambio exención de impuestos y se les suministraría residencia, y todo ello encaminado a producir géneros más baratos. Carvajal y Lancaster, presidente de la Junta de Comercio y Moneda se encargó de las primeras medidas de gobierno referentes al nuevo lugar, y se nombra a Ventura de Argumosa Gobernador de las Reales Fábricas del lugar de Torrejón de la Ribera, nombre del término en el que se situaría la Nueva Población que se bautizaría con el patronímico del Rey.

Argumosa había sido comisionado al extranjero para reconocer y examinar sus principales fábricas, y para copiar

o comprar los instrumentos y maquinaria más avanzados, así como contratar maestros experimentados. El Marqués de Fontanar, Don Pedro Díaz de Mendoza del Consejo de Rentas fue el encargado de "comprar la villa de Torrejón de la Ribera en todo su término y habiéndolo ejecutado se resolvió que en la parte más occidental del término" "para evitar las humedades y vapores del río Jarama" se fundase la Nueva Población (3).

En 1746 comenzaron los trabajos de construcción de la "Casa-Fábrica", de la que desconocemos el autor del proyecto. Mateo José Barranco era el Maestro de obras, Maestro Aparejador y Sobrestante principal y más tarde Joaquín de Ripa fue ingeniero para las "nivelaciones, medidas de caces y demás obras". En 1748 Barranco fue sustituido por Manuel de Villegas. El edificio quedó terminado en 1748, aunque nunca quedó enteramente obrado el piso alto. La fábrica responde a la tipología de un palacio: construcción en torno a un patio cuadrado de grandes dimensiones (77, 30x77, 30 metros). Las naves del edificio se componían de tres crujías, sirviendo la central de pasillo o comunicación, y se hallaban cubiertas con bóvedas de cañón seguido. La fachada principal, de un barroco afrancesado, era de composición simétrica, con un pabellón saliente en su parte central donde se situaba el acceso principal. Disponía en su piso alto de una terraza corrida. El edificio estaba rodeado por una tapia que dejaba encerrados unos jardines. El edificio contenía además de la fábrica, los almacenes, oficinas, contaduría y la residencia del Gobernador situada en la parte del piso alto que daba a la fachada principal. El amplio patio interior estaba concebido como espacio para la ejecución de diferentes operaciones al aire libre, "tendederos de paños y demás maniobras que semejantes fábricas traen consigo", así como para proveer de luz a las crujías inte-

riores del edificio. En el centro del patio se hallaba una fuente.

En el año 1747 habían empezado así mismo las obras del resto de las edificaciones que habían de constituir la Nueva Población. Esta se estructuraba a partir de un eje de simetría -la calle Real- y de dos plazas una cuadrada frente a la casa-fábrica y otra redonda más alejada. Dos manzanas en escuadra con un total de treinta y seis casas, formaban la plaza cuadrada y ocho manzanas en forma de trapecio la plaza redonda. Las manzanas de la plaza cuadrada forman un codillo para conjuncionarse a la forma octoédrica resultante de la edificación alrededor de la plaza redonda. En 1756, según consta por una tasación, se habían construido las manzanas de la plaza cuadrada y dos manzanas de la redonda, hallándose otras cuatro en construcción. Dos manzanas de la plaza redonda se dejaban libres en previsión de levantar en ellas iglesia y ayuntamiento. Situadas en los bajos de algunas edificaciones de la plaza cuadrada había taberna, mercería, lonja, carnicería, botica y la cárcel (4).

Mediante una elemental composición geométrica se acentuaba la importancia de las perspectivas axiales y radiales lográndose unos muy agradables efectos espaciales y planteándose una organización monumental del conjunto.

La vega contigua a la Nueva Población se organizó también "formando plazas y calles" y se cultivó para que fuera capaz de suministrar productos agrícolas a los empleados del lugar. Todo ello se evidencia en el plano dibujado por Carlos Vargas Manchuca.

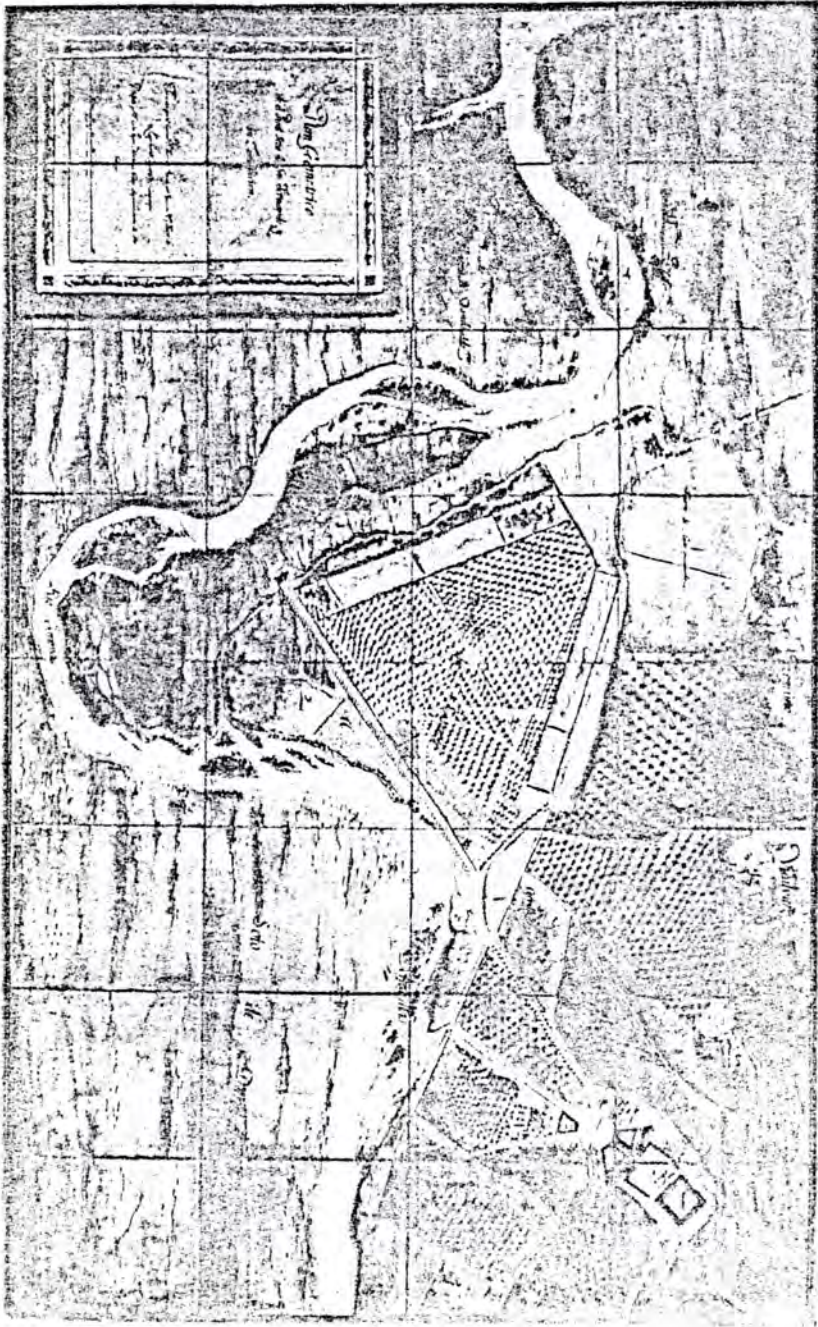
Las casas de San Fernando son de cuatro viviendas cada una. Desde un zaguán se accede al patio trasero y a dos viviendas en planta baja, y mediante una escalera a dos viviendas más en la planta superior y a los desvanes. El sistema de construcción es mediante paredes de fábrica historiada, de pilares de ladrillo y encajonados de piedra, y suelos de madera y bovedillas. La distribución interior de las viviendas y cajones que forman las paredes se conjuga perfectamente.

El inicial éxito del complejo fabril se vió pronto truncado por la serie de epidemias que padecieron los nuevos pobladores a partir de la década de los cincuenta y que en un principio fueron achacables a lo insalubre del lugar, aunque no pudieron determinarse sus causas exactas. Fábricas y población se fueron trasladando a Vicálvaro y Brihuega y en 1756 quedaron paralizadas las obras.

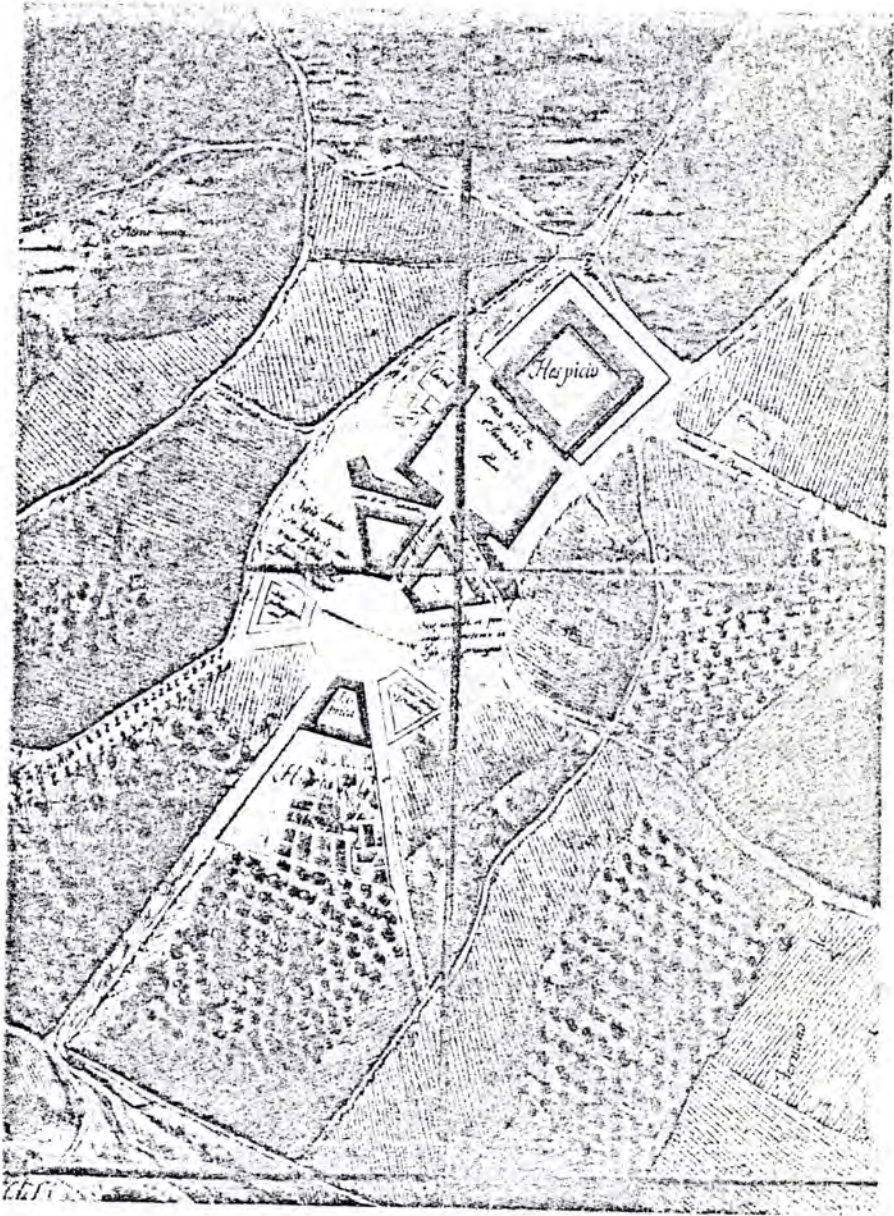
Pero en 1766 se pensó en la casa-fábrica de San Fernando como sitio idóneo para la instalación de un hospicio que descongestionara el de Madrid. Fue su director Olavide, cargo que ocupó hasta su nombramiento como Superintendente de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía. Olavide estableció en el hospicio el trabajo de hilados como método para hacer socialmente útiles a las mil personas internadas en la institución y lograr su autofinanciación. La baja mortalidad de la población allí reclusa desmintió el que San Fernando fuera lugar insano.

Notas.

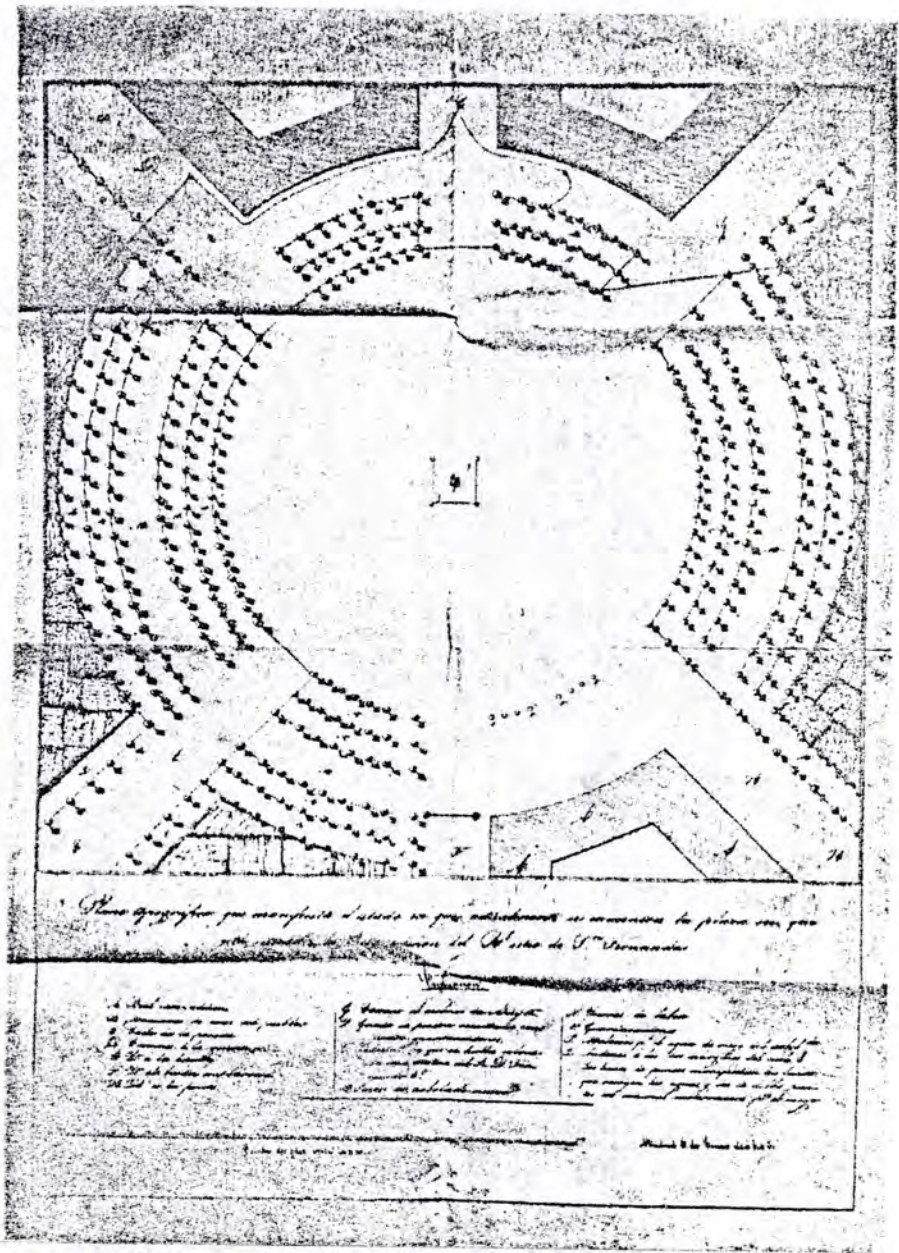
1. Rabanal Yus, Aurora. "Noticias sobre el Real Sitio de San Fernando sus Reales Fábricas", en anales del Instituto de Estudios Madrileños T. 10, 1974. Pág. 257-294.
2. Gonzalez Enciso, Agustín. Estado e Industria en el siglo XVIII: la fábrica de Guadalajara. Madrid, 1980.
3. Tomás Lopez. Diccionario Geográfico. Tomo Guadalajara, Madrid. Biblioteca Nacional, Manuscritos, 7300, folios 382-385.
4. Rabanal. Op. cit.



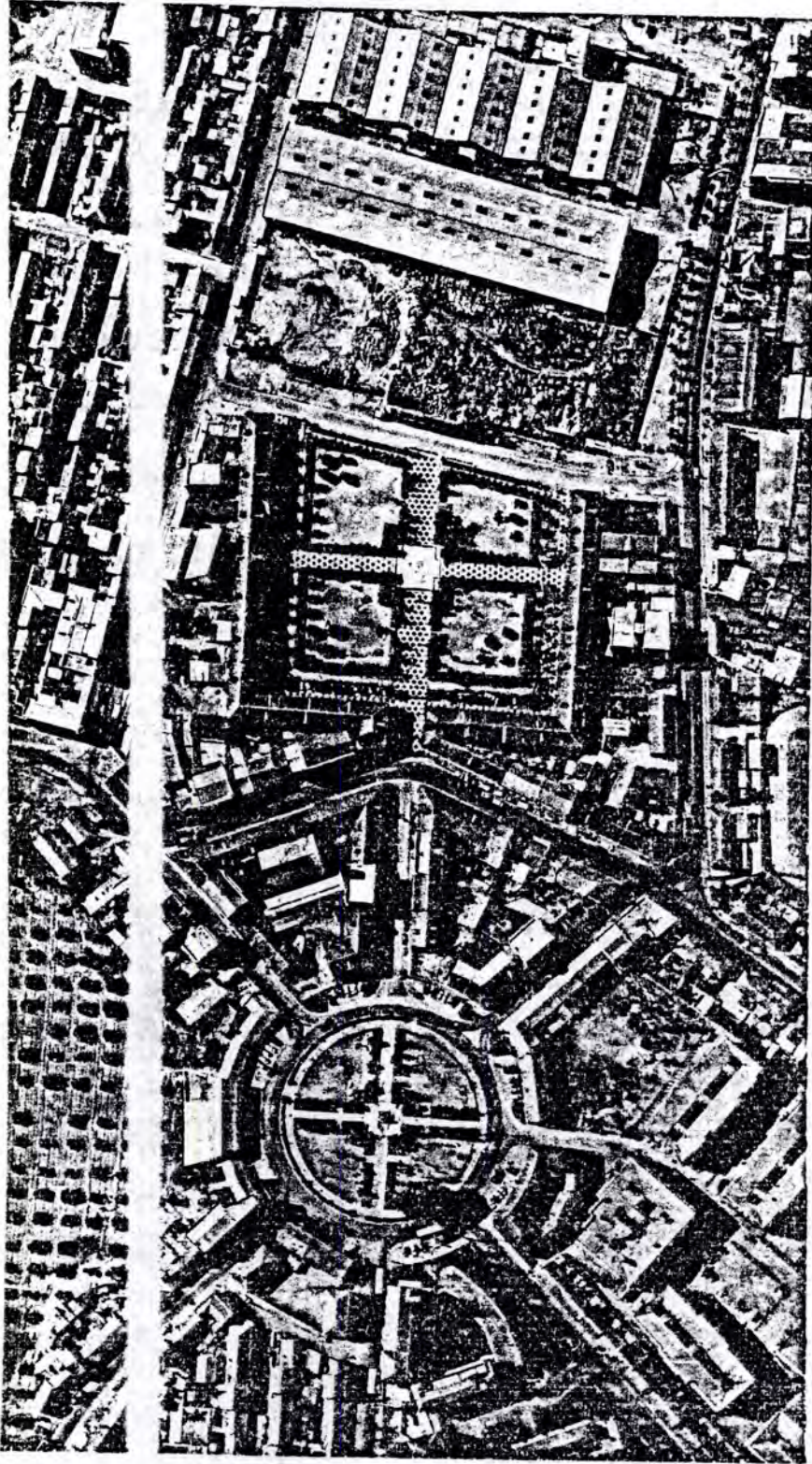
"Plan Geométrico del Real Sitio de San Fernando y su Jurisdicción".
Carlos Vargas Machuca. (A.G.P. Registros, 697).



San Fernando de Henares. Detalle del plano de Vargas Machuca.

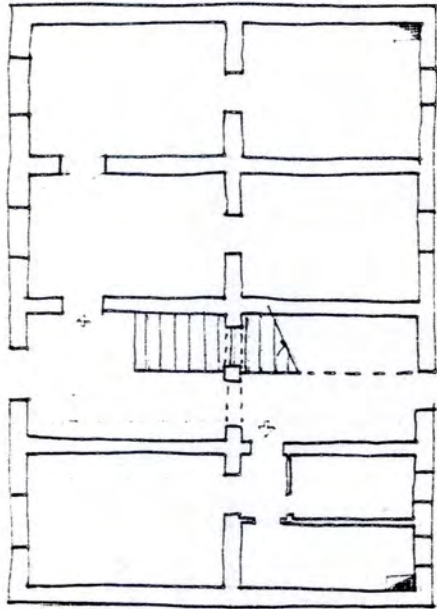
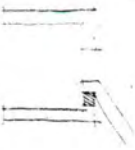


San Fernando de Henares. Plano de la Plaza Redonda.
1845. (A.G.P. Adm. Patrim. S. Fernando leg. 10).

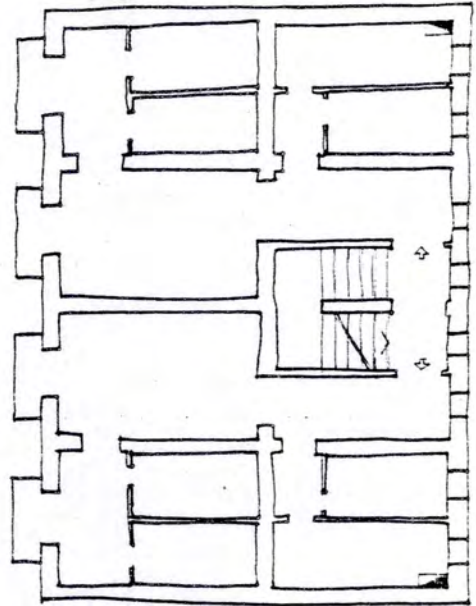


San Fernando de Henares.

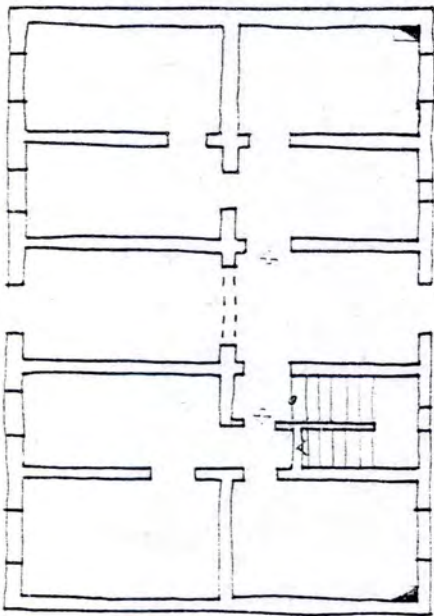
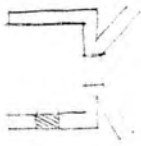
San Fernando de Henares. Viviendas de la Plaza Mayor.



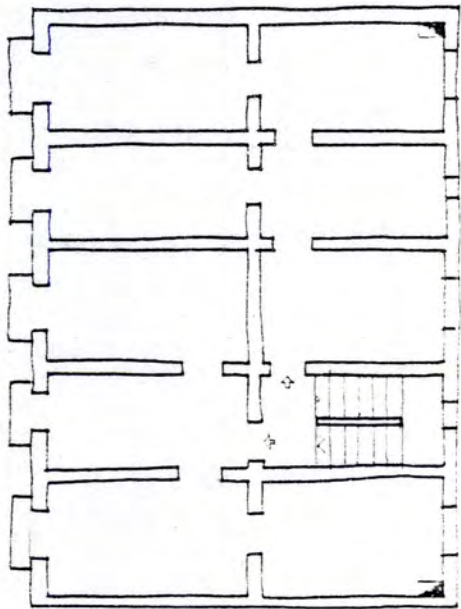
P.B.



P.1



P.B.



P.1

SARGADELOS

Sargadelos es junto con Nuevo Baztan una de las primeras colonias industriales fundada en España en los comienzos del industrialismo capitalista. Su fundación se debe a un hombre de empresa, Antonio Raimundo Ibañez, asturiano, hijo de familia hidalga, que había hecho sus primeros negocios en el comercio. Afincado en Ribadeo, fue elegido Diputado del común y entabló amistad con Joaquin Cester, el director de las Casas-Fábrica de Enseñanza de Oviedo, Santiago y Ribadeo, fundadas por iniciativa de Campomanes, de quien debió recibir algunas orientaciones que más tarde influirían en sus establecimientos industriales.

Las primeras tentativas de Ibañez para fundar un complejo de fundición y manipulación de hierro en Sargadelos datan de 1788. No se verían, sin embargo, satisfechas sus peticiones hasta 1791, una vez superada la oposición del Cabildo eclesiástico de Mondoñedo, del comisario de Marina de Vivero y de los propietarios y aldeanos, respaldados en Madrid por la acción del Diputado General de Galicia como portavoz en la Corte de la Junta del Reino, la cual estaba integrada por representantes de los Consejos provinciales en cuyo seno pesaba con fuerza el espíritu de la baja nobleza rural y urbana (1).

Por Real Cédula de 1791 se concedía permiso a Ibañez para erigir "una o más herrerías, con sus martinetes y una fábrica de potes u ollas de hierro, a imitación de las

que vienen de Burdeos", que junto con "sus oficinas" podían establecerse "en la feligresía de Santiago de Sargadelos, y sitio que llaman Monte do Medio, que fue Real Dehesa, a orillas del río que baja a la ensenada de Rua, como paraje el más a propósito por las ventajas y proporciones que constan" (2).

La localización de la industria venía determinada por la proximidad de las materias primas y de las fuentes de energía. Sargadelos constituía uno de los mejores escenarios para llevar a la práctica la iniciativa industrial de Ibañez. Cerca de allí existían los caolines de Burela, material refractario indispensable para la construcción de hornos y fraguas. El mineral férreo se encontraba próximo, en las fáciles menas que van de Vivero hasta el occidente de Asturias, a través de doce leguas ricas en mineral a flor de tierra. Como fuerza para mover los fuelles y martinets se usó la hidráulica, construyendo una presa en el río Xunco. Como combustible se utilizaba el carbón de leña que no faltaba en una zona de frondosos bosques, y que bien soplado, permitía alcanzar altas calorías (3).

Las obras principales de edificación se realizaron a partir de 1791 y fueron ejecutadas por los maestros Cosme Alvarez y Luis Canoura. Un ingeniero militar suizo Francisco Ignacio Richter, que había sido Director de las Reales Fábricas de fundición de la Cavada, dirigió la construcción de un alto horno para beneficiar hierro y un martinete para elaborar hierro dúctil, el primero de tipo moderno de la siderurgia española. Casi un trienio invirtió el dueño de la empresa en completar la planificación del obraje anexo, en el acopio de materias primas para la fabricación de municiones, potes, calderas, etc. y en la

reclutación de personal técnico, a cuyo efecto hubo de contratar a "sueldo y salarios crecidos", a trece operarios cualificados, procedentes de Asturias, Santander, País Vasco-Navarro, Catalunya y otros países (4).

En 1795 consiguió Ibañez una contrata para la fabricación y venta de municiones al Estado, cuyo suministro para la Artillería se realizaba a través del cercano puerto de San Ciprián. La fábrica pasaba a ser como una maestranza, donde los obreros podían cubrir sus obligaciones como sol dados.

En 1804, se estableció en el mismo complejo la fábrica de loza "a imitación de la de Bristol" y que al desaparecer la siderurgia le daría la fama a Sargadelos.

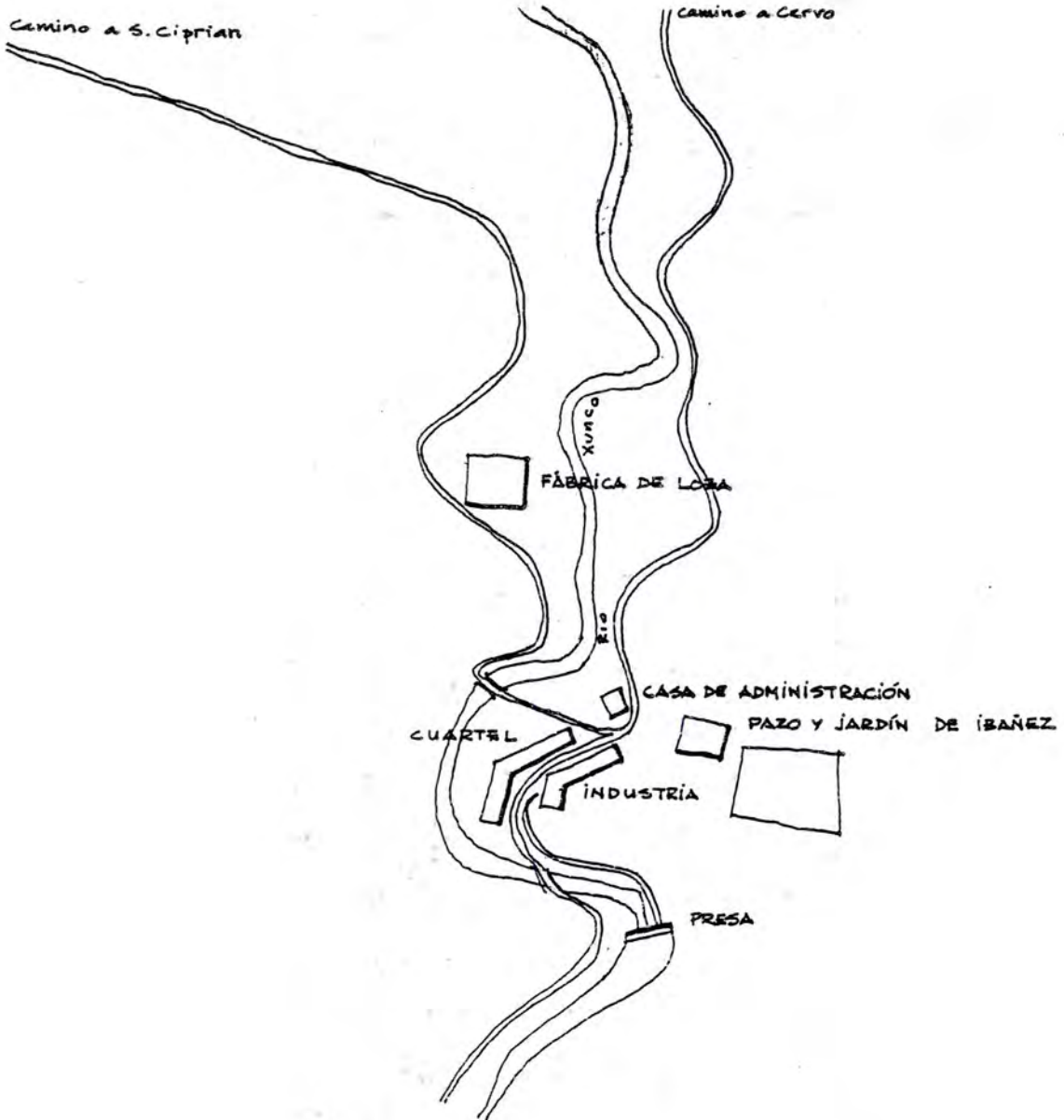
En una descripción del complejo que data de 1808, Ibañez, hombre de gusto cultivado, alude complacido al carácter monumental de las construcciones y a la ordenación del parque de que quiso rodearlas, "Las fábricas se hallan sitas en la feligresía de Santiago de Sargadelos, en donde llaman Monte do Medio. El terreno que tenemos adquirido en aquel paraje compondrá más de una legua y cuarto de circunferencia, dentro del cual se halla una Casa Principal de dos patios, con capilla, oficinas correspondientes, huerta y jardines; la fábrica de municiones con carboneras, refinería, hornos de calcinar, máquina llamada "bocarte", tinglados, casas y ranchos para los operarios; una hermosa acaso la mejor de España, con todas sus oficinas; la casa de la fábrica de loza, compuesta de dos patios, hornos y tinglados con el molino correspondiente, y máquinas para romper el pedernal, y moler los barnices; y así mismo dos molinos harineros, un puente de dos arcos, y cinco

prados regadíos de crecida extensión, a fin de proporcionar forraje para el ganado empleado en las conducciones y el resto del expresado terreno, en toda su redondez, lo tenemos plantado de pinos con el mejor suceso, excediendo en el día de más de seiscientos mil pies". "En el intermedio de las obras hey hermosos caminos adornados de alamedas que recrean y hermosean el establecimiento (5).

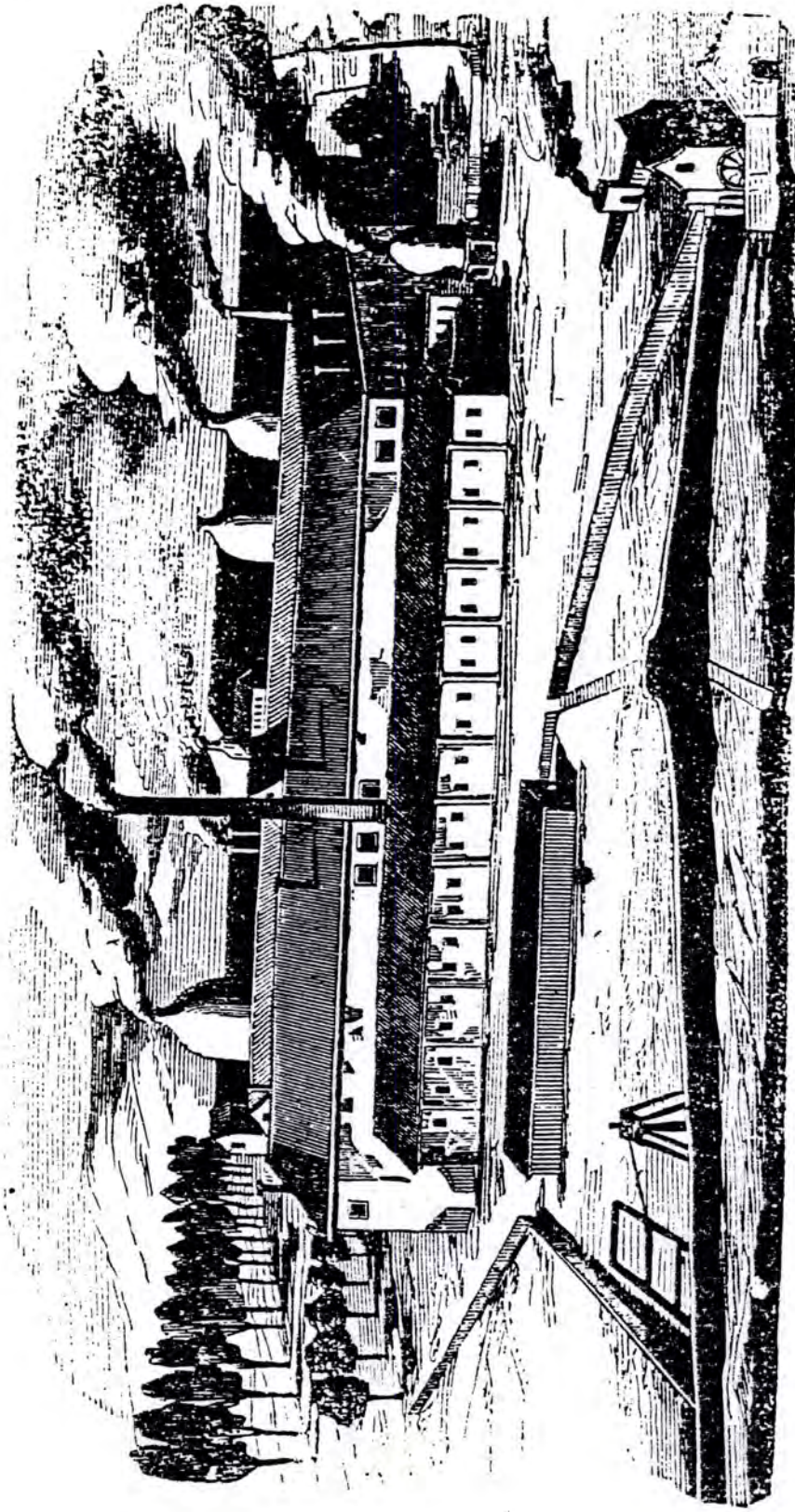
Ibañez, nombrado Marqués de Sargadelos, había pues construido un complejo industrial y residencial con su propia residencia incluida. Era, tal como razonaba en 1797 al solicitar permiso para establecer otra fábrica de álcali en Monterrey no ejecutada, partidario del sistema de colonias para fomentar el desarrollo industrial: "Las exenciones de quintas y del fuero ordinario de los empresarios obreros y artistas empleados con continua residencia, son tal precisas en un establecimiento de esta clase en donde la industria que se introduce es nueva y desconocida, como que sin este poderoso aliciente jamás se podrán formar oficiales naturales hábiles en el mecanismo de las manipulaciones. Las fábricas en este caso se miran como una escuela de enseñanza a beneficio del público; el dinero queda en el país, y el atractivo de las exenciones excita la aplicación al trabajo, forma obreros instruídos y hace agradable la profesión. Por lo que es muy razonable y aún de justicia, que a estos individuos se les distinga y vivan al abrigo de cierta protección contra los ataques de la jurisdicción ordinaria, que sin causa o por capricho, los distraerían no pocas veces de su ocupación" (6).

Notas.

1. Meijide Pardo, Antonio. Documentos para la historia de las Reales Fábricas de Sargadelos. La Coruña, 1979. Pág. 84.
2. A.H.N. Consejos, legs. 1137 y 2108. Reproducida por Meijide. Op. cit.
3. Casariego, J.E. El Marqués de Sargadelos o Los comienzos del industrialismo capitalista en España. Oviedo, 1974. Pág. 92 y 93.
4. Meijide. Op. cit. pág. 87.
5. Museo de Pontevedra. Citada por Filgueira Valverde, Xosé. Sargadelos. La Coruña, 1978. Pág. 12 y 13.
6. Archivo Histórico Regional de Galicia, Junta Defensa, leg. 24. Citado por Meijide. Op. cit. Pág. 78.

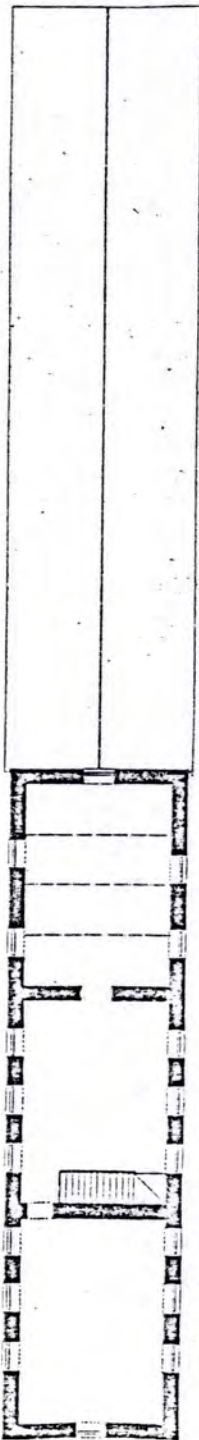


Sargadelos.



Sargadelos. Las fábricas en 1851 según grabado del "Semanario Pintoresco".

Sargadelos, Cuarteles.



P. 1.



P. 8.

III. NUEVAS POBLACIONES PORTUARIAS

LA BARCELONETA

Si bien La Barceloneta se realizó en 1753, su origen se remonta a 1717, cuando se empezó la construcción de la Ciudadela en la Barcelona recién ocupada por las tropas de Felipe V, para convertir la ciudad en una plaza fuerte frente a ataques exteriores y al mismo tiempo como medio de represión de la propia ciudad ante revueltas interiores. Por su emplazamiento, la Ciudadela significó la destrucción del barrio de la Ribera.

Teniendo en cuenta que muchos de los vecinos de dicho barrio estaban dedicados a oficios relacionados con el puerto y con la mar, y viendo como algunos de ellos al quedar sin vivienda, taller i almacén, iban acomodándose en barracas en el arenal del puerto, para sustituir las casas destruidas y las que aún se tenían que destruir, se concebió la construcción de una "Nueva Población llamada Barrio de la Playa" a situar fuera de murallas junto a la Puerta de Mar.

El proyecto de esta Nueva Población emprendido por el Capitán General de Cataluña, Marqués de Castel Rodrigo, se inició en 1717, encargándose de su realización el General de Ingenieros Prospero Verboom. Conocemos algunos planos, así como documentos sobre el mismo, entre ellos el bando que debía anunciar la formación de la Nueva Población que para aspectos administrativos sería considerada como un barrio más de Barcelona (1).

En dicho bando se establecían las prioridades a tener en cuenta para la selección de los nuevos habitantes según fueran antiguos residentes en el demolido barrio de la Ribera y su profesión más o menos relacionada con el mar. Así como las condiciones de su antigua residencia para optar a distintas categorías de nuevas viviendas. El terreno del Arenal perteneciente al Real Patrimonio debía darse a enfiteusis con pago de censo anual y de landemio en caso de enajenación. Para atraer a los pobladores se concedía exención de catastro por quince años, y se garantizaba el no alojamiento de soldados por ser barrio extramuros. A los nuevos vecinos se les entregaría título y plano de la casa que se debían construir, con indicaciones precisas de ordenación y construcción a fin de que la Nueva Población resultara uniforme y se supeditara a las servitudes militares que imponía la proximidad de la Ciudadela. Se les fijaba además un plazo para empezar y tener concluida la construcción y así asegurar la rápida consolidación del barrio.

En el proyecto de Verboom la forma de la Nueva Población venía dada a partir de la agrupación en hilera de dos tipos diferentes de viviendas que se asignan a dos estratos sociales: "la gente más común" y "gente de algún caudal". Estos dos tipos se diferenciaban por su superficie, por el distinto número de habitaciones y por disponer las más amplias de patio trasero, lo que determinaba así mismo distinta agrupación, en hilera sencilla, o en hilera doble, dejando los patios al interior de la manzana. Las dimensiones en planta se fijaban en cuarenta palmos de largo (8 m.) por veinticinco de ancho (5 m.) para las más pequeñas, y cuarenta y dos de largo (8,4 m.) por treinta y dos de ancho (6,4 m.), incluido patio, para las más amplias. Ambos tipos tenían planta baja y alta. De cada uno de los dos tipos conocemos dos versiones distintas consistentes en variar las ventanas del pi-

so superior por buhardilla. El sistema constructivo a base de muros de entramado de madera -una tecnología poco usual en Barcelona-, denota la influencia que la incorporación de técnicos extranjeros -ingenieros militares-, tuvo en la arquitectura española durante el Siglo XVIII. Así mismo cabe destacar el alto nivel del dibujo de los planos, (acotaciones, distinción de materiales, sombreado), infrecuente hasta entonces en España para la proyectación del tipo edificatorio vivienda. En la ordenanza de edificación se fijaban materiales de construcción, disposición de los mismos y dimensiones de la edificación, de obligado cumplimiento para todo nuevo poblador que deseara edificar en la parcela que se le señalase. El empedrado de la porción de calle enfrente de cada xasa debía de ser ejecutado por el correspondiente ocupante.

La Nueva Población estaría formada por cuatro hileras de casas, dos de sencillas con fachada a dos calles y dos de dobles con patios en el interior y fachada a una sola calle. Las calles iban desde el puerto hasta la acequia Condal, siguiendo una dirección perpendicular a la que tendría el trazado definitivo de La Barceloneta. Las hileras contenían dieciseis casas del tipo más reducido o doce del tipo más amplio, lo que les daría a cada hilera o calle una longitud de ochenta metros. El barrio quedaba pues configurado en su total forma a partir de la disposición alineada de los dos tipos de casa mencionados. La forma del barrio sería un rectángulo de unas cuarenta y cuatro por cincuenta toesas de lado.

Para aquellos antiguos vecinos de la Ribera que hubieran perdido casa de mayor capacidad, se les marcaron terrenos para edificar en las huertas de San Pablo. Con ello se pretendía

dar por zanjado el problema ocasionado con la construcción de la Ciudadela.

La ejecución del "Barrio de la Playa" había empezado después de la aprobación de sus ordenanzas, por parte del Capitán General, del Intendente Patiño y del Ingeniero General Verboom, en octubre de 1717. En la primavera del año siguiente se hallaban nivelados los terrenos y marcadas las alineaciones, pero seguidamente, las obras fueron interrumpidas por varias causas que el mismo Castel Rodrigo ponía de manifiesto: La preparación y partida de la Armada hacia Sicilia, encabezada por Alberoni y en la que figuraban Patiño y Verboom; la ocupación de los ingenieros militares en la construcción de la Ciudadela; y en definitiva -y según las propias palabras del Capitán General-, "la caída de la moneda" (2). En setiembre del mismo año 1718, viendo que muchos vecinos del antiguo barrio de la Ribera iban acomodándose en Mataró y otros lugares de la costa, lo que iba en detrimento del comercio de Barcelona, volvió a reavivarse la idea de construir la Nueva Población, para permanecer casa inmediatamente de nuevo olvidada, con la partida de Castel-Rodrigo hacia la campaña militar de Navarra y con la represión política de 1720. Pues no olvidemos que la ejecución del proyecto de Verboom y Castel-Rodrigo significaba la implantación del nuevo orden borbónico, esta vez en su faceta urbanística, entre unos ciudadanos que como los del barrio de la Ribera se habían caracterizado precisamente, por su enfrentamiento a las tropas de Felipe V.

Sin embargo, la idea de creación de la Nueva Población, sería retomada en 1730 por el sucesor de Castel-Rodrigo en la Capitanía General, el Marqués de Risbourg. Conocemos el "Plano del terreno destinado para barracas de pescadores...",

realizado por Francisco Guien, sin duda con el propósito de ofrecer una ordenación alternativa al crecimiento de barracas que para los mismos fines se producía de forma desordenada en las inmediaciones del puerto. Dicho proyecto se configura así mismo a partir del tipo edificatorio propuesto. Tres hileras de barracas con un total de unas sesenta y seis, dándose dos posibilidades constructivas distintas, en madera y en ladrillo, para un mismo tipo de barraca: construcción aislada con cuatro fachadas de unas dimensiones aproximadas de cinco metros de ancho por siete de largo y cubierta a dos aguas cuando estuvieren construidas en madera o a cuatro aguas en caso de realizarse la obra en ladrillo (3).

El proyecto fue ejecutado, pues así nos consta por las distintas vistas de Barcelona desde el mar y por el plano que de la parte de la Marina comprendida entre el muelle y la Casa de Cuarentena, realizado para control de la edificación, se hizo en 1735 (4). En dicho plano se detallan todas las construcciones allí existentes diferenciando los materiales de paredes y tejado con las que estaban realizadas y registrando en hojas aparte los datos de sus propietarios.

Entre el muelle y el Rec Condal, y junto al llamado Huerto del Capitán, puede apreciarse un conjunto de barracas que coincide en su concepción con el proyecto de 1730. Se diferencian de las otras existentes en la zona por su ordenación a cordel, formando calles y dejando espacio libre entre barraca y barraca, mientras que el resto de barracas se construían de forma apiñada sin dejar suficiente espacio de separación entre ellas, lo que suponía un mayor riesgo en la propagación de incendios, que el proyecto del Marqués de Risbourg trazado por Francisco Guién se proponía evitar.

La reactivación comercial que vino experimentandose hacia mitad del siglo en Cataluña y Barcelona implicaba una mejora de las instalaciones portuarias. Fue entre 1740 y 1750 cuando se principió la ampliación del puerto de Barcelona. En 1742 se creó la Junta de Obras del Puerto. El mismo año empezaron las obras de prolongación del muelle hacia levante y de construcción de un espigón hacia poniente (5).

De 1743 data el proyecto de prolongaciones del muelle y de construcción de un ambicioso arsenal de marina realizado por el ingeniero Miguel Marín (6).

De 1748 a 1753 tras el fin de la guerra con Inglaterra, la coyuntura comercial y la coyuntura demográfica se manifestaron con un impulso común (7). Ello comportará -tal como ha señalado Mercedes Tatjer- un cambio de motivaciones en la idea aún latente de ordenar definitivamente el sector del arsenal. Ahora a mitad de siglo ya no será un propósito eminentemente político -dar vivienda a los vecinos desalojados del barrio de la Ribera-, sino el de ofrecer una alternativa ordenada al crecimiento de la ciudad de Barcelona que entre 1718 y 1758 casi duplicaría su población.

El Capitán General (1742-1767) Marqués de la Mina manifestó en 1749 que "era borrón de una Ciudad tan famosa y capital del Principado el laberinto incomprensible de chozas de diferentes especies y figuras, todas de materiales combustibles' que iban surgiendo en el llano del muelle (8). Fue entonces cuando se concibió definitivamente la Nueva Población que sería administrativamente, barrio de Barcelona y urbanísticamente, alternativa, aunque de menor tamaño, a la ciudad existente, tal como indica el nombre con que se la bautizó: La Barceloneta.

La "Gaceta de Barcelona" del 12 de mayo de 1753 enumeraba de forma completa los fines que impulsaron su construcción: "Para desahogo de la ciudad cuyo pueblo se aumenta visiblemente cada día. Para hermosura del puerto. Para conveniencia de su crecido número de habitantes. Para evitar inminentes riesgos a los que siempre estaban expuestos en barracas de madera y otras materias combustibles, y para contener los desórdenes que ocasionaba su confusión" (9).

El nuevo proyecto había sido realizado por el ingeniero militar Juan Martín Cermeño, quien tenía así mismo a su cargo las obras de mejora del puerto. Dicho proyecto aparece ya en el "Plano del puerto y muelle de Barcelona y frente del llano que mira a la mar, que comprende también una parte de la Ciudadela y Montaña de Montjuich donde se pone de manifiesto las dos prolongaciones que se han ejecutado, tanto para impedir el paso de arenas que los abturaban como para resguardarlo del viento de mediodía" (10). Este plano fechado en el mismo año 1749 pone de relieve la inclusión del proyecto de la Nueva Población de la Barceloneta en el conjunto de obras de acondicionamiento del puerto.

El proyecto de Cermeño que fue ejecutado por el también ingeniero Francisco Paredes, consistía en un trazado de tipo ortogonal con calles cruzadas en ángulo recto y caracterizado por la repetición de un mismo elemento: la manzana larga y estrecha en la proporción de 1 a 10, situada en una dirección paralela al muelle. Rempiendo la ordenación repetitiva se insertaba una gran manzana que englobaba la iglesia y otras construcciones existentes y una plaza que se limitaban en dos de sus lados por manzanas giradas noventa grados respecto las restantes para darles así fachada a dicha plaza.

Iglesia y plaza se dedicaron a San Miguel en honor del Marqués de la Mina quien a su muerte sería enterrado allí.

La ordenación teórica del conjunto -tal como puede apreciarse en los planos de 1749-, consistía pues en un rectángulo de cuatro manzanas con fachada al puerto y siete manzanas paralelas en el otro sentido ortogonal. La posición de la iglesia se hacía coincidir con el centro de este rectángulo, y frente a ella la plaza mencionada que se abría hacia el muelle despues de la primera línea de manzanas. Las manzanas dispuestas en las dos columnas centrales de la ordenación limitaban su longitud para dar cabida a iglesia y plaza. La supermanzana de la iglesia englobaba otras edificaciones laterales que ya debían de existir. Su tamaño era múltiplo del de la manzana básica. La misma regla se siguió para la plaza posterior y los cuarteles que aunque ya concebidos casi desde un principio no fueron construidos hasta 1766. La pauta para el crecimiento de la malla hacia el Sur y hacia Levante estaba dada.

Las calles longitudinales tienen una anchura de ocho varas (1 vara = 0,84 metros) y las transversales de nueve varas.

La manzana se dividía en diez parcelas cuadradas de 10 varas de lado, en cada una de las cuales se debía edificar una casa unifamiliar cuyo tipo se prefijaba: era de planta baja y planta alta, y con una altura total de siete varas. Las casas no disponían de patio interior, ya que se abrían a dos calles. De ahí la escasa dimensión del lado menor de la manzana. La dirección de las manzanas casi exactamente siguiendo la orientación Norte-Sur, permitía el aprovechamiento del asoleo desde levante hasta poniente en la fachada

trasera por la mañana y en la principal por la tarde. Una congruente proporción entre el ancho de la calle y la altura de la edificación completaba la racionalidad del proyecto. El primero que se ajustó al proyecto tipo, fue en 1753 el administrador de ventas quien edificó su casa como modelo para todas las demás.

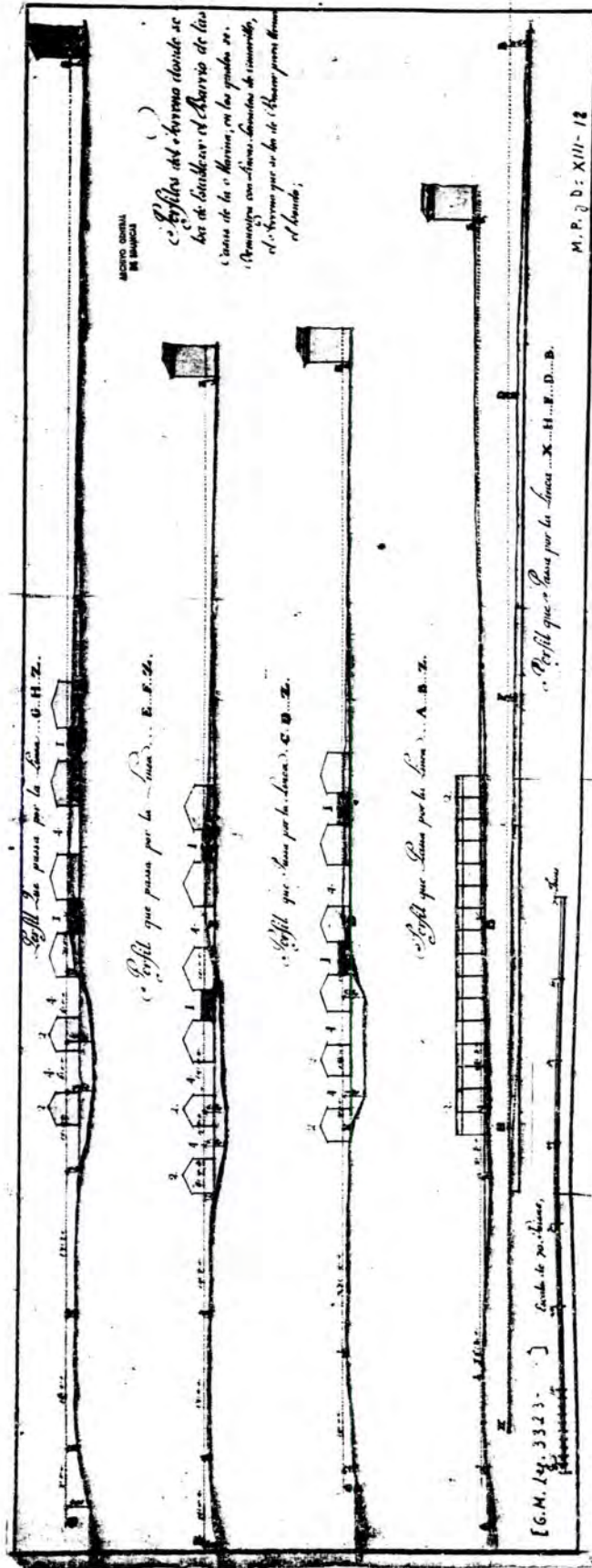
Cada fachada tenía tres aberturas en planta baja: una puerta central y dos ventanas laterales y otras tantas correspondientes en planta alta, de las cuales la central era balcón. Los elementos arquitectónicos de la fachada eran los típicos de la arquitectura militar del XVIII. Zocalos y cantoneras resaltados, impostas seguidas, cornisas con frontones incorporados. Las fachadas de los cuarteles seguían la misma composición repitiéndola.

La casa estaba concebida para albergar taller o almacén en planta baja y vivienda en planta alta. Su disposición dando a dos calles llevó ante la demanda de viviendas a un proceso de segregación en dos mitades ("mitja casa"), y aun posteriormente a utilizar la planta baja y la alta como dos viviendas separadas ("quart de casa").

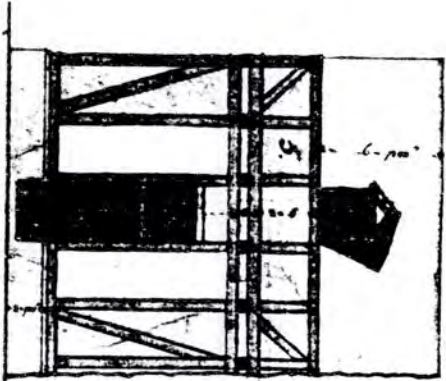
El aspecto exterior igual de todas las construcciones y la ordenación del conjunto proporcionaban la uniformidad deseada, en contraposición a la variedad y desorden de las barracas hasta entonces existentes. Este exceso de uniformidad sería criticado en 1788 por Ponz en su Viaje (11), y aún puesto como ejemplo a no seguir por Milizia (12). Lo que prueba la evolución acaecida en el gusto urbanístico durante la segunda mitad del siglo XVIII.

Notas.

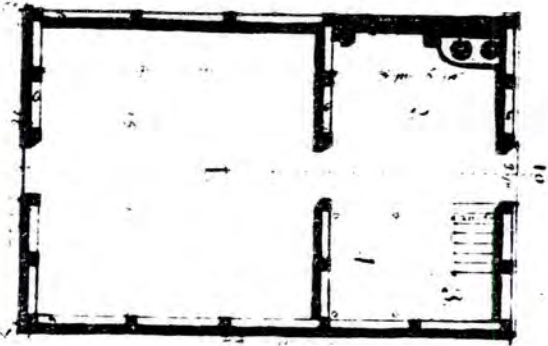
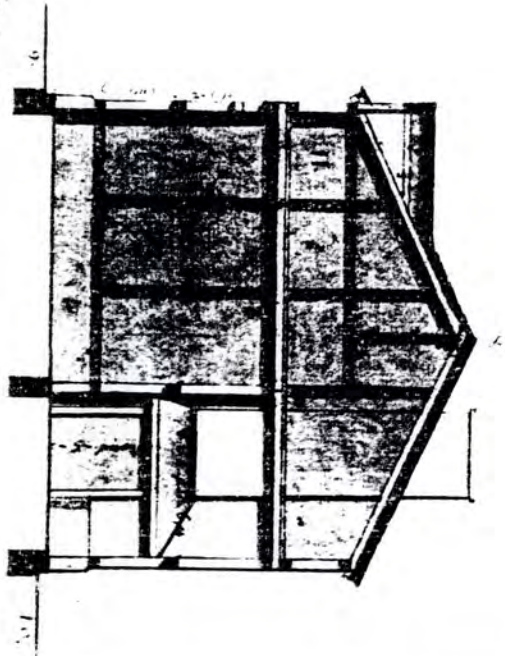
1. A. G. de Simancas. Guerra Moderna, 3323. Planos Mapas i Dibujos, XIII-12, XIX-88 y XIX-137.
2. Id.
3. Servicio Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, 70.
4. A. G. de Simancas, M.P. y D. II-17.
5. Tatjer Mir, Mercedes. La Barceloneta. Del siglo XVIII al Plan de la Ribera. Barcelona, 1973.
6. Servicio Histórico Militar.
7. Pierre Vilar. Catalunya dins l'Espanya Moderna. Barcelona, 1964. Vol. IV. pág. 81.
8. Citado por Mercade, Joan. Els Capitans Generals (segle XVIII). Barcelona, 1957. Pág. 107.
9. Citado por Tatjer, Op. cit. pág. 39.
10. Servicio Histórico Militar. Cedido en depósito al Museo Militar de Barcelona (Castillo de Montjuic).
11. Ponz, Antonio. Viaje de España. Tomo XIV, carta I.
12. Milizia. Principi di architettura civile. Venecia, 1785. Parte Segunda, nota 15.



La Barceloneta. "Perfiles del terreno donde se ha de establecer el barrio".
 Proyecto Verboom. (Simancas, MP y D, XIII-12).



ACRISTO GENERAL
DE SINAICAS



*Plano, perfil y elevación
de una de las pequeñas casas
construidas en el barrio general
de la Caba...*

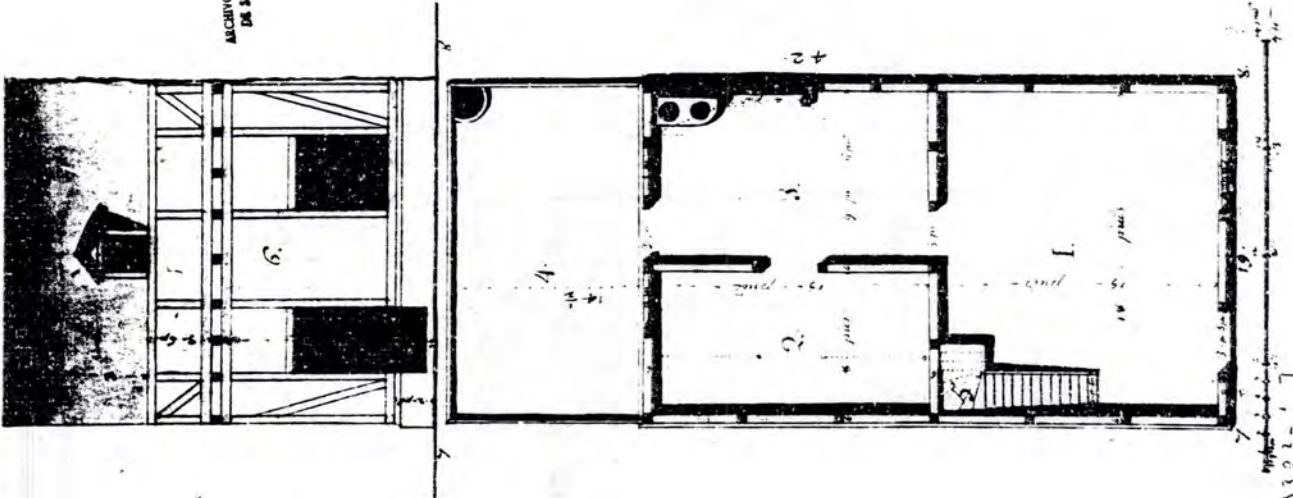
Explicación

1. 1.º Piso
2. 2.º Piso
3. 3.º Piso
4. Chimenea
5. Elevación vista sobre la línea 6, 7, y 8.
6. Perfil cortado longitudinalmente a línea 9, y 10.

Escala de A. Sinaica

Plano y Elevacion de una de las casas dobles de las que baran frente a la Ciudad señalados en el Plano general (en la Letra A)...I

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS



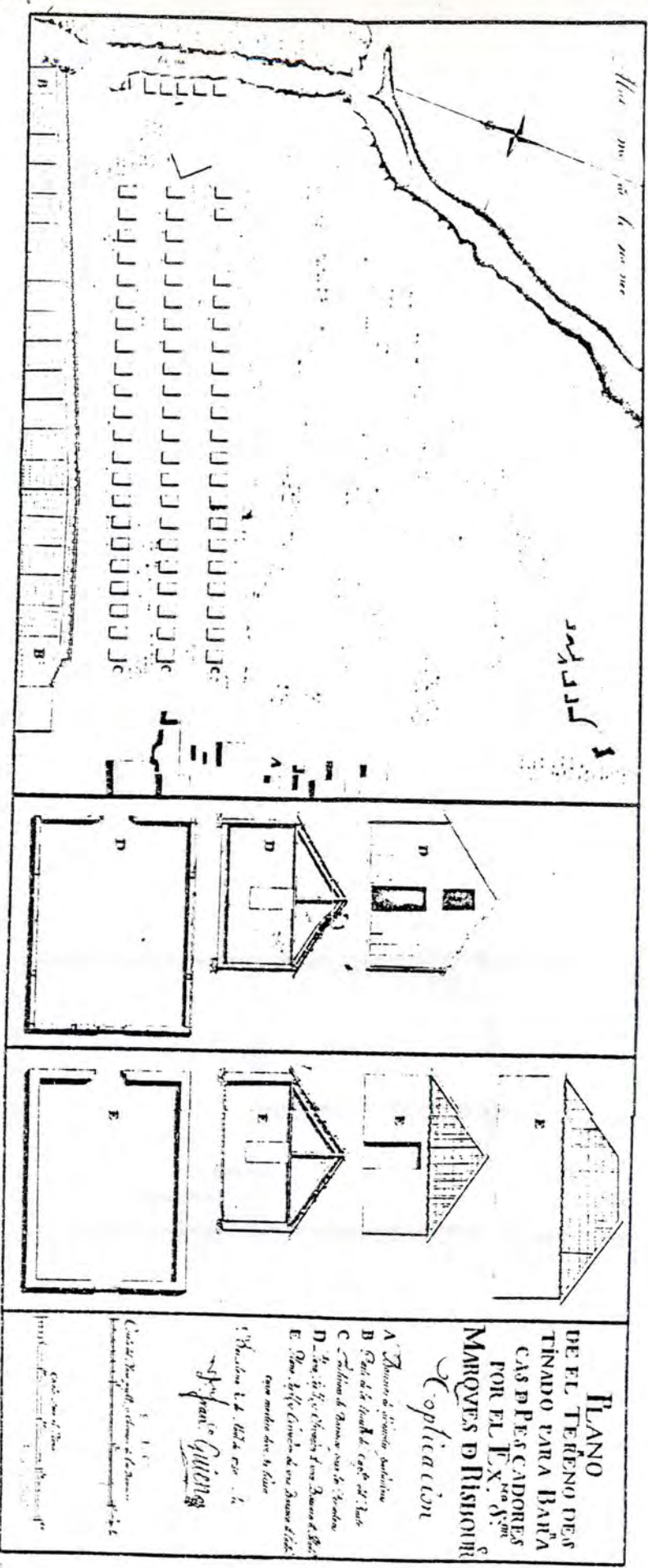
Explicacion

1. Apartamento de entrada que puede servir de tienda
2. Apartamento para dormir
3. Cocina
4. Baño
5. Escalera para subir arriba
6. Elevacion sobre la línea... 7. y 8.

M. P. y D. XIX-137

[G.M. 19. 3323-1]

La Barceloneta. "Plano y elevación de una de las casas dobles". Proyecto Verboom. (Simancas, MP y D, XIX-138).



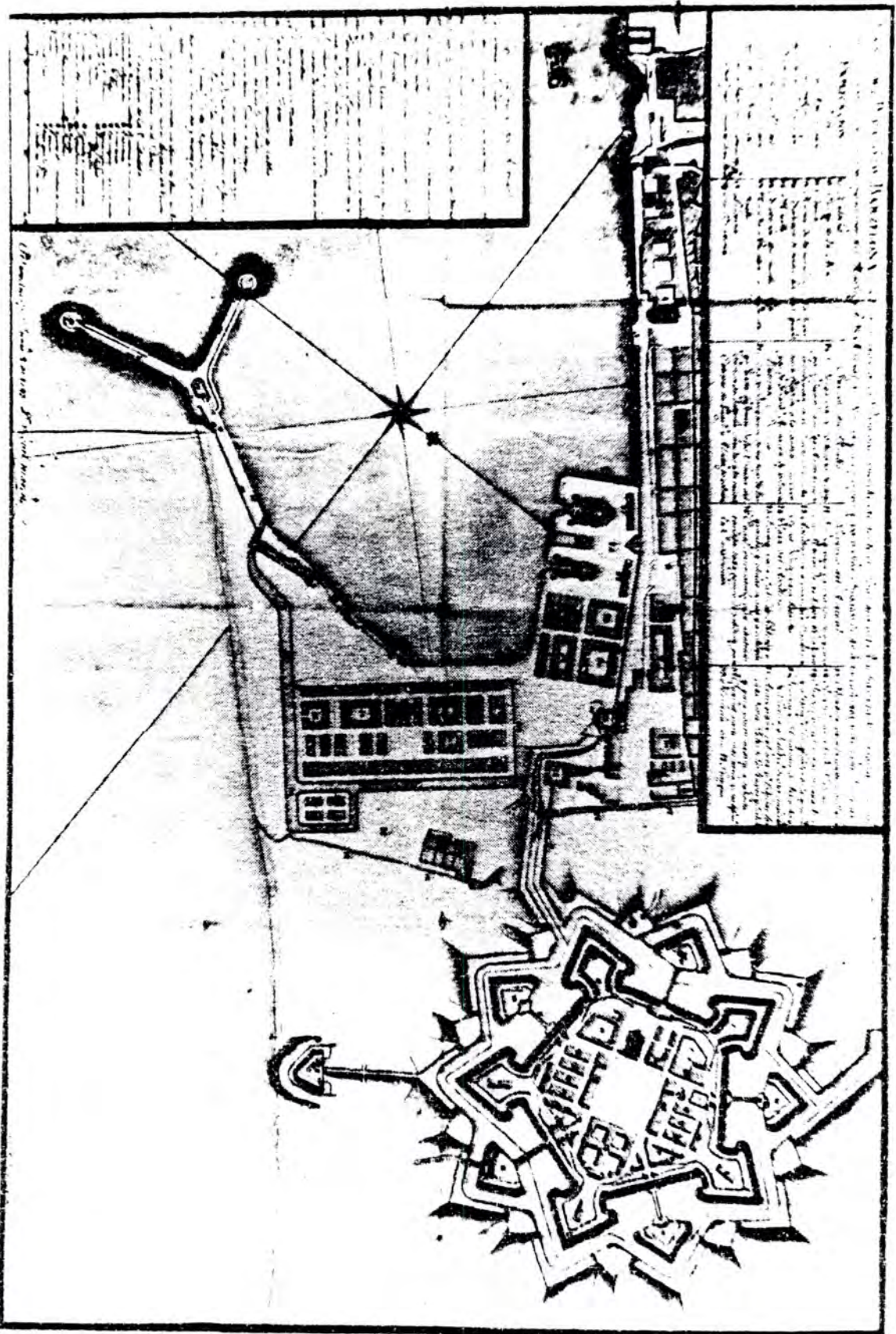
La Barceloneta. "Plano del terreno destinado para barracas de pescadores por el Marqués de Rishbourg". Francisco Guilan. 1730. (S.G.E. 70).

PLANO
DE EL TERENO DES
TINADO PARA BARRA
CAS DE PESCADORES
FOR EL EX.^{to} MAR
QUYES D RISHOURI

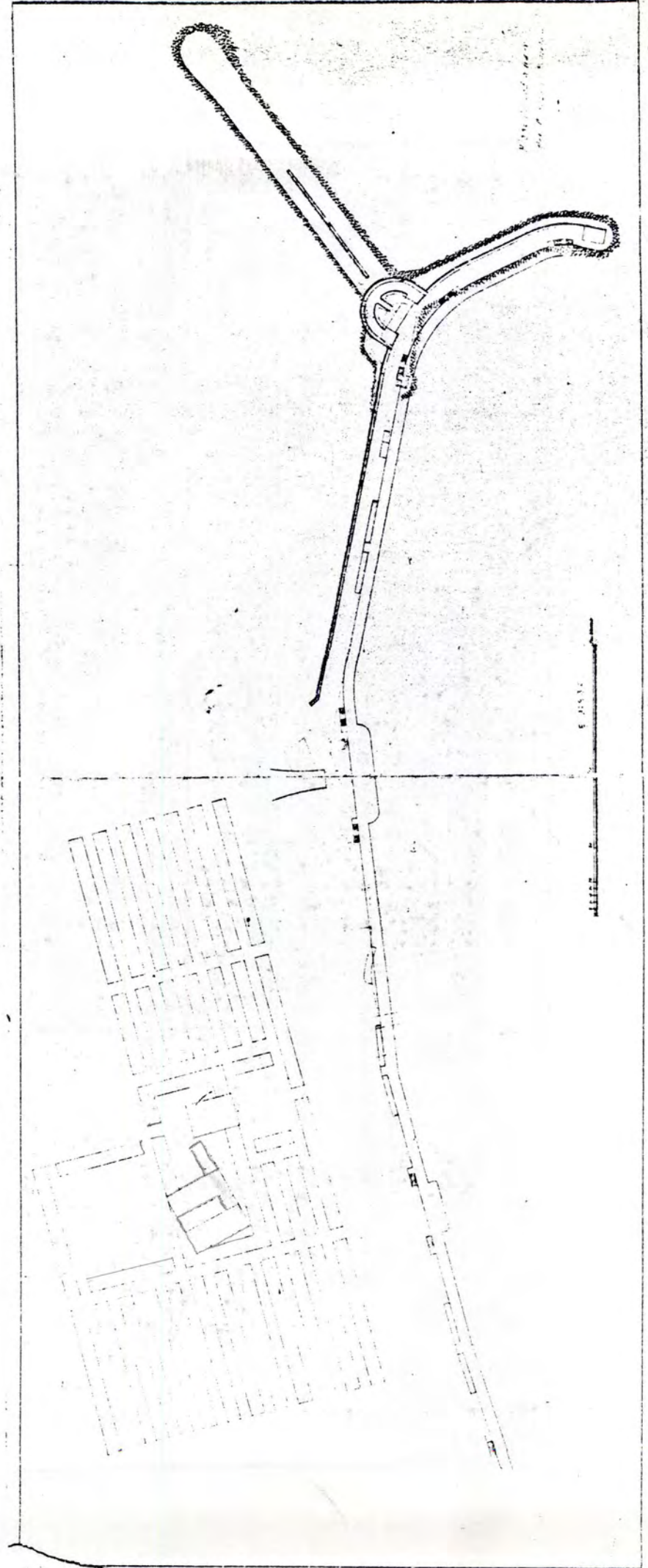
Explication

- A. Dimension de l'édifice, perspective
- B. Plan de la maison de coupe de l'édifice
- C. Elevation de l'édifice, vue de l'édifice
- D. Plan de la maison de coupe de l'édifice
- E. Plan de la maison de coupe de l'édifice

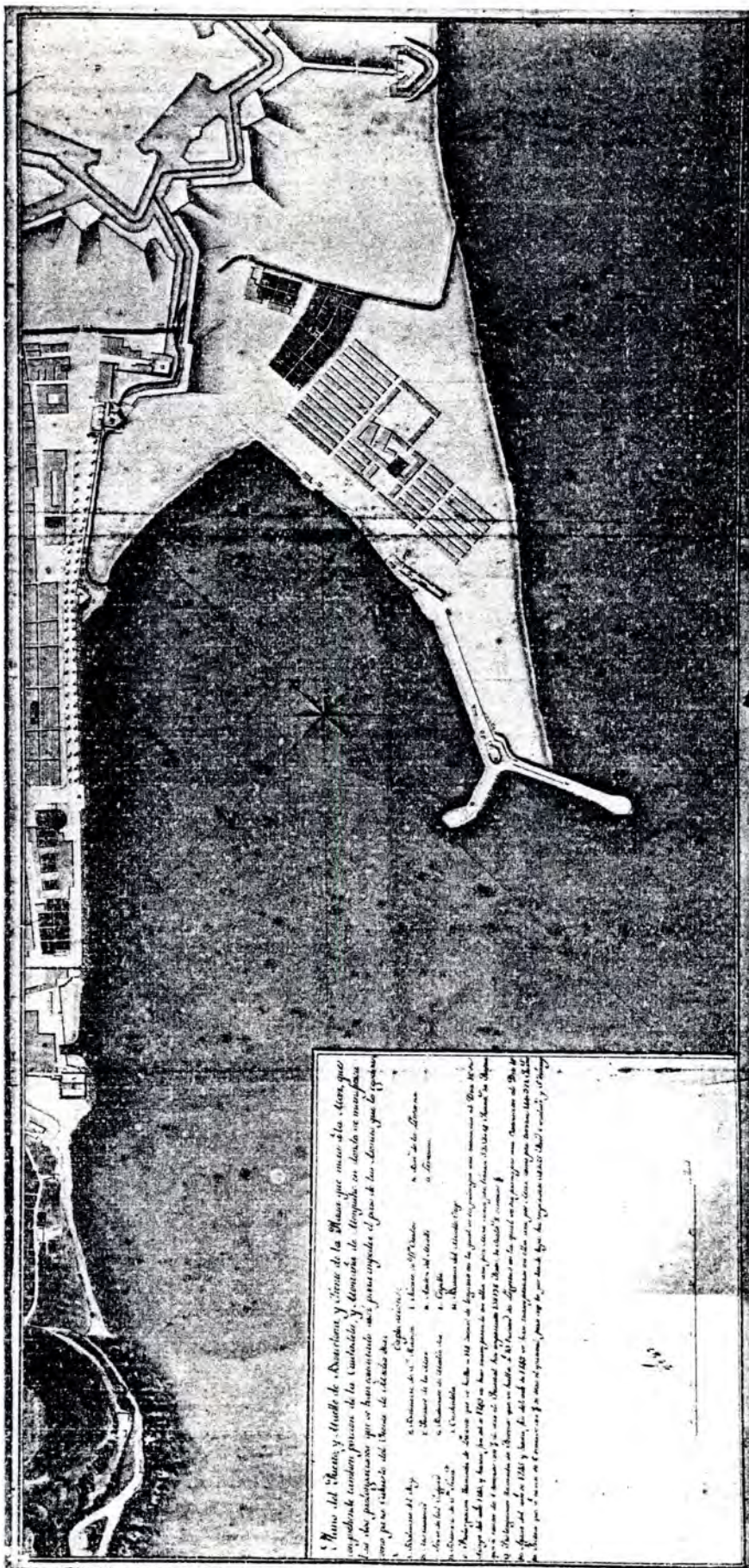
Francisco Guzman



La Barceloneta. "Plano del Puerto de Barcelona con una porción de la Plaza que comprende desde el Balmarte del Rey hasta la Ciudadela como así mismo el Proyecto de las dos prolongaciones del Muelle y de su Arsenal de Marina que se propone para Fragatas de 40 a 60 cañones y de siete Galeras". Miguel Marín, 1743. (S.H.M.).



La Barceloneta. (S.G.E. 69).



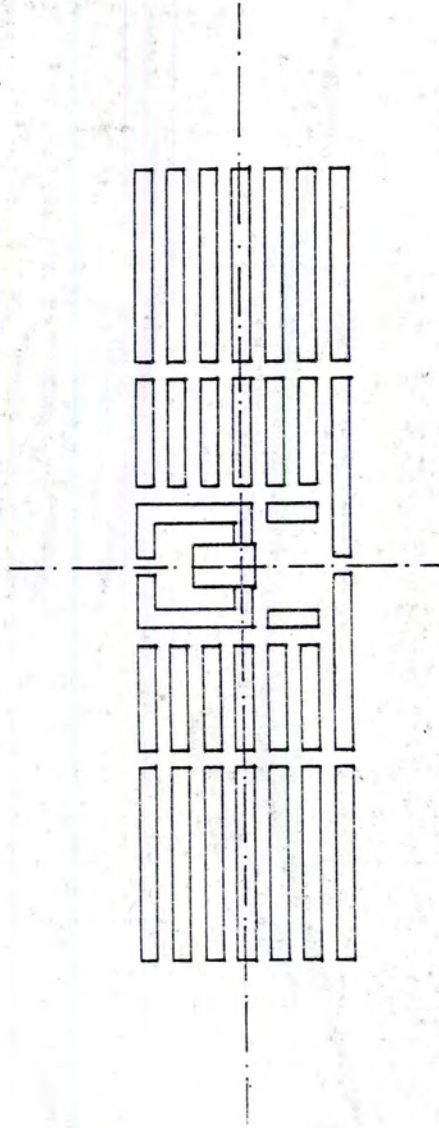
Plano del Puerto y Muelle de Barcelona y Frente de la Plaza que mira a la Mar... 1749.

Este plano muestra tambien puzas de los Cuarteles y Arsenales de Arquebrantes en donde se manifiestan las dos prolongaciones que se han levantado en el punto de los Arsenales que se expresan como por el plano de la Plaza de Arquebrantes.

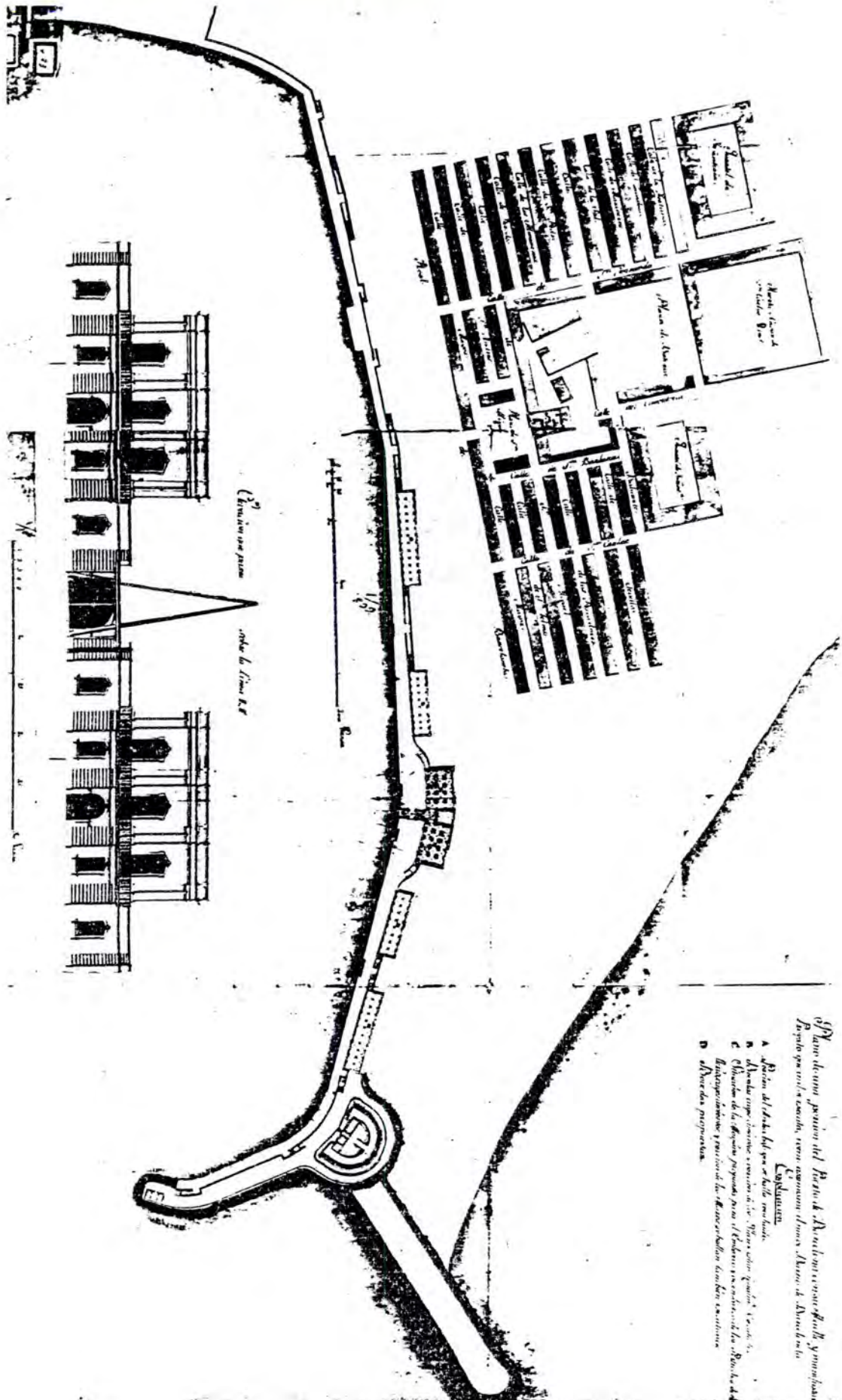
En el punto de la Plaza de Arquebrantes.

1. Bateria de St. Antonio 2. Bateria de St. Pedro
3. Bateria de la Reina 4. Bateria del Principe
5. Bateria de St. Carlos 6. Bateria de St. Juan
7. Bateria de St. Felipe 8. Bateria de St. Domingo
9. Bateria de St. Juan 10. Bateria de St. Pedro
11. Bateria de St. Antonio 12. Bateria de St. Pedro
13. Bateria de St. Juan 14. Bateria de St. Pedro
15. Bateria de St. Antonio 16. Bateria de St. Pedro
17. Bateria de St. Juan 18. Bateria de St. Pedro
19. Bateria de St. Antonio 20. Bateria de St. Pedro
21. Bateria de St. Juan 22. Bateria de St. Pedro
23. Bateria de St. Antonio 24. Bateria de St. Pedro
25. Bateria de St. Juan 26. Bateria de St. Pedro
27. Bateria de St. Antonio 28. Bateria de St. Pedro
29. Bateria de St. Juan 30. Bateria de St. Pedro
31. Bateria de St. Antonio 32. Bateria de St. Pedro
33. Bateria de St. Juan 34. Bateria de St. Pedro
35. Bateria de St. Antonio 36. Bateria de St. Pedro
37. Bateria de St. Juan 38. Bateria de St. Pedro
39. Bateria de St. Antonio 40. Bateria de St. Pedro
41. Bateria de St. Juan 42. Bateria de St. Pedro
43. Bateria de St. Antonio 44. Bateria de St. Pedro
45. Bateria de St. Juan 46. Bateria de St. Pedro
47. Bateria de St. Antonio 48. Bateria de St. Pedro
49. Bateria de St. Juan 50. Bateria de St. Pedro
51. Bateria de St. Antonio 52. Bateria de St. Pedro
53. Bateria de St. Juan 54. Bateria de St. Pedro
55. Bateria de St. Antonio 56. Bateria de St. Pedro
57. Bateria de St. Juan 58. Bateria de St. Pedro
59. Bateria de St. Antonio 60. Bateria de St. Pedro
61. Bateria de St. Juan 62. Bateria de St. Pedro
63. Bateria de St. Antonio 64. Bateria de St. Pedro
65. Bateria de St. Juan 66. Bateria de St. Pedro
67. Bateria de St. Antonio 68. Bateria de St. Pedro
69. Bateria de St. Juan 70. Bateria de St. Pedro
71. Bateria de St. Antonio 72. Bateria de St. Pedro
73. Bateria de St. Juan 74. Bateria de St. Pedro
75. Bateria de St. Antonio 76. Bateria de St. Pedro
77. Bateria de St. Juan 78. Bateria de St. Pedro
79. Bateria de St. Antonio 80. Bateria de St. Pedro
81. Bateria de St. Juan 82. Bateria de St. Pedro
83. Bateria de St. Antonio 84. Bateria de St. Pedro
85. Bateria de St. Juan 86. Bateria de St. Pedro
87. Bateria de St. Antonio 88. Bateria de St. Pedro
89. Bateria de St. Juan 90. Bateria de St. Pedro
91. Bateria de St. Antonio 92. Bateria de St. Pedro
93. Bateria de St. Juan 94. Bateria de St. Pedro
95. Bateria de St. Antonio 96. Bateria de St. Pedro
97. Bateria de St. Juan 98. Bateria de St. Pedro
99. Bateria de St. Antonio 100. Bateria de St. Pedro

Plano del Puerto y muelle de Barcelona y frente de la Plaza que mira a la mar... 1749.
(S.H.M. Castillo de Montjuic)



La Barceloneta. Reconstrucción del plano ideal.

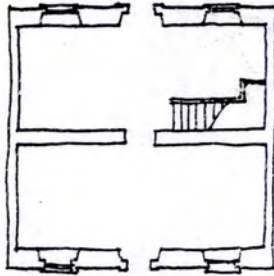
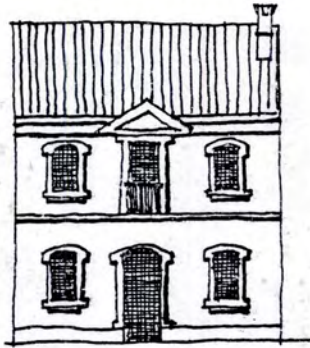


Plano de una porción del Puerto de Barcelona y manifestación de su estado actual y como sería con arreglo al proyecto de Arce y Arce. Hecho por el Sr. D. Juan de Arce y Arce. Madrid, 1753.

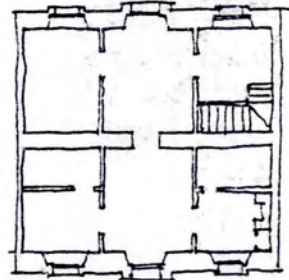
Explicación.

A. Plano del fuerte de San Carlos, con sus murallas y torres.
 B. Alameda que se proyecta en el lado de la izquierda del fuerte.
 C. Alameda de la derecha proyectada para el lado de la izquierda del fuerte.
 D. Alameda proyectada para el lado de la derecha del fuerte.

"Plano de una porción del Puerto de Barcelona con su Muelle y manifestación del Proyecto que en él se executa, como así mismo el nuevo Barrio de Barceloneta". 1753. (S.H.M. 5-6-23).

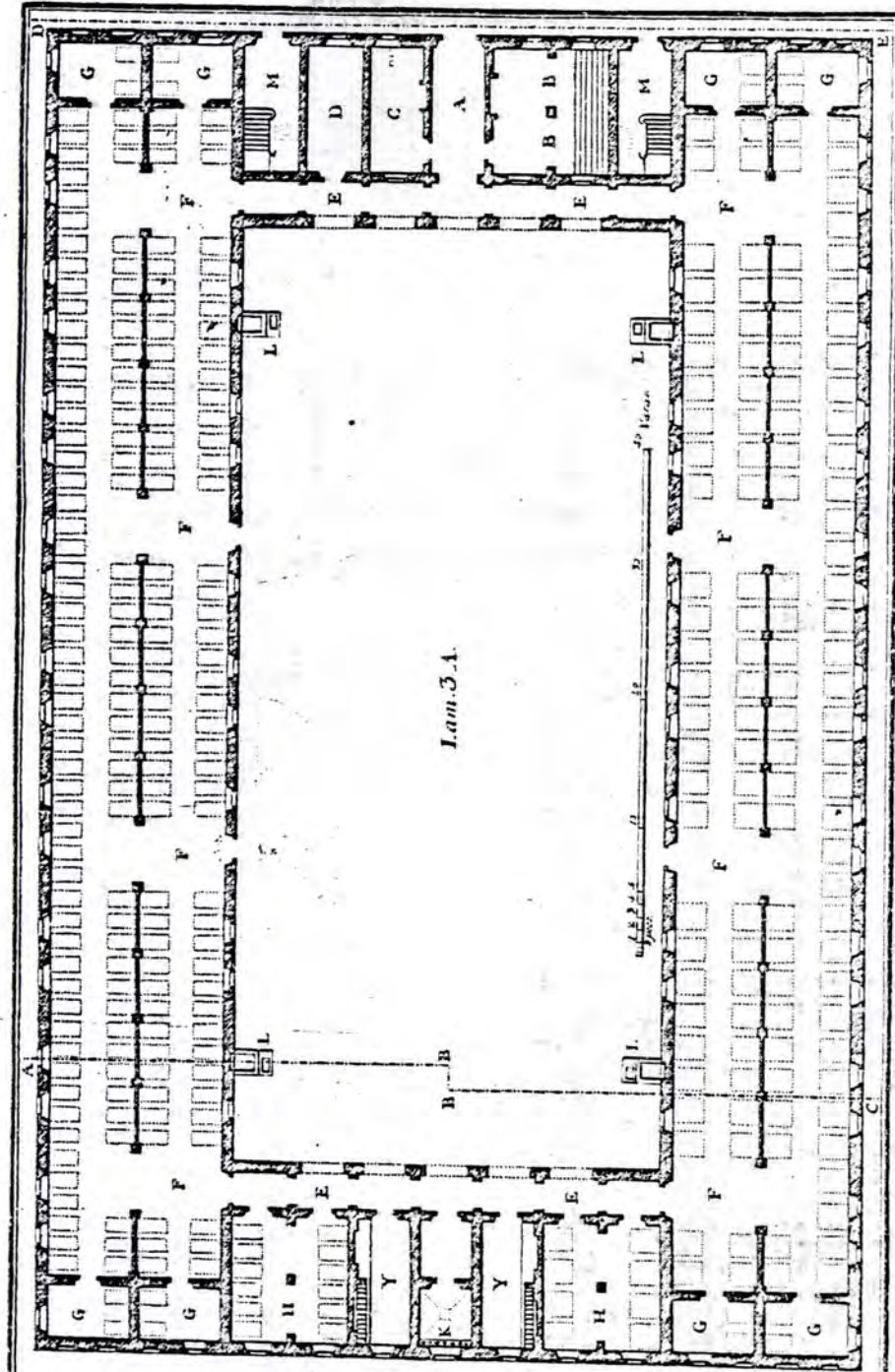


PB



PA

La Barceloneta. Plantas y alzado de una vivienda.



Plano inferior de uno de los Cuarteles de Infantería construidos en Barcelona, para alojar un Batallón con sus oficiales, según el pie an- tigo de tres soldados por Cama, y que solo es suficiente para la mitad de esta Tropa, regulando una Cama por cada hombre; conforme S.M. lo tiene mandado por su real Decreto de 4 de Octubre de 1766.

EXPLICACION.

- A. Entrada principal.
- B. Cuerpo de Guardia para los Soldados de Piquete.
- C. Quarto para el Oficial.
- D. Cidaboza.
- E. Porticos.
- F. Quadras.
- G. Quartos para Sargentos.
- H. Quadras para Granaderos.
- Y. Cocinas.
- K. Comines.
- L. Pozos.
- M. Escaleras para subir á los Pavellones de los Oficiales.

La Barceloneta. Cuartel de Infantería. Planta baja.

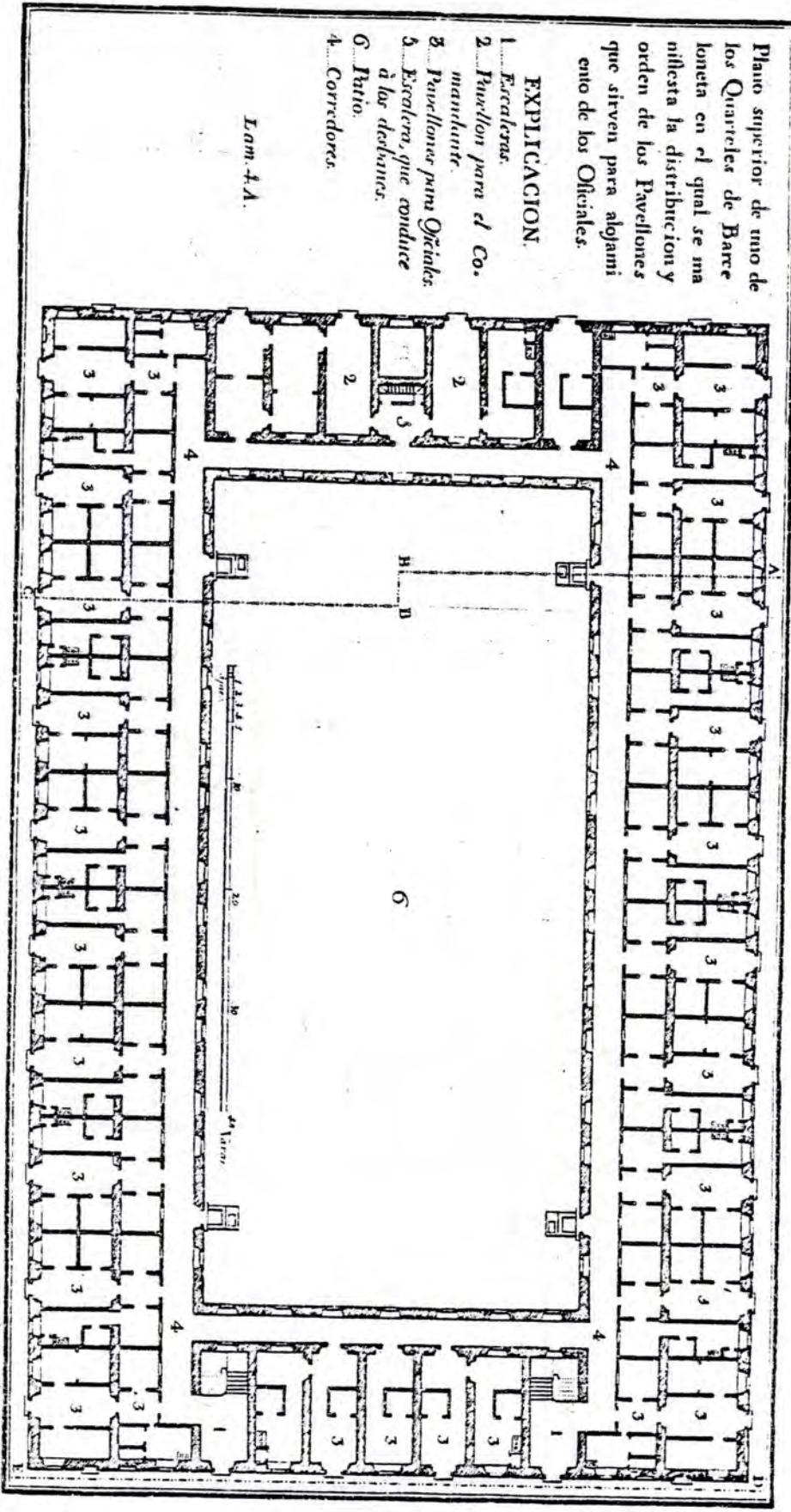
Panzer, Arch. 3312

Plano superior de uno de los Cuarteles de Barceloneta en el qual se manifiesta la distribucion y orden de los Pavellones que sirven para alojamiento de los Oficiales.

EXPLICACION.

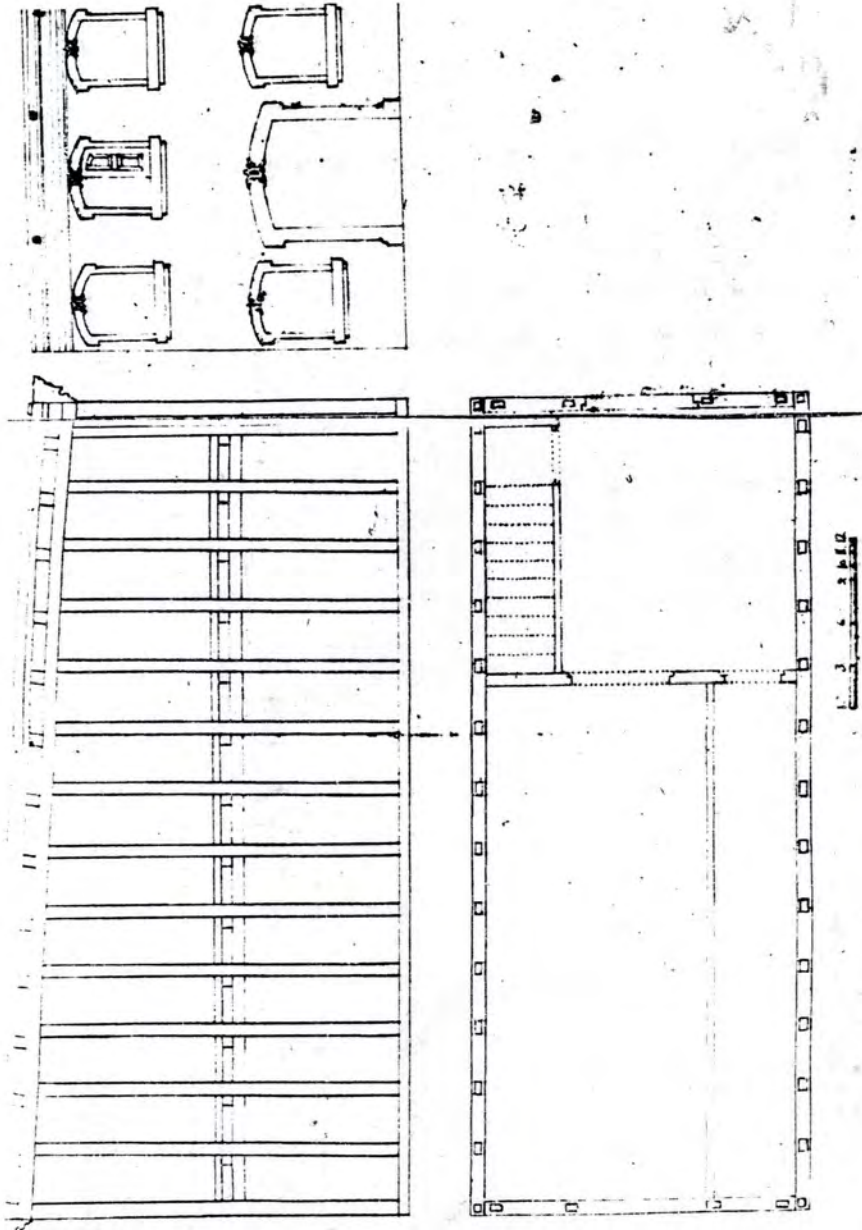
- 1 Escaleras.
- 2 Pasion para el Co. mandante.
- 3 Pavellones para Oficiales.
- 5 Escalera que conduce á los desambos.
- 6 Patio.
- 4 Corredores.

Lam. 4.A.



La Barceloneta. Cuartel de Infanteria. Planta alta.

Caner, J. 1875



Ia Barceloneta. Almacén. 1781.

NUEVA POBLACION DE LA MAGDALENA O FERROL NUEVO

La construcción de esta Nueva Población llamada Ferrol Nuevo o también de la Magdalena por la ermita que allí había, está estrechamente relacionada con la del Arsenal de Marina. El puerto pesquero de El Ferrol fue elegido en 1750 como lugar adecuado para emplazar el arsenal correspondiente al Departamento Marítimo del Norte (1).

Ya en 1726 con la creación, durante la Secretaría de Patiño, de los tres Departamentos Navales -del Norte, del Estrecho y del Mediterráneo-, se había establecido en la vecina localidad de La Graña un primer astillero que al ser de difícil ampliación hizo necesario otro, situado en El Esteiro, a partir de 1735 (2).

Es con el empuje organizativo de la Marina llevado a cabo bajo Ensenada cuando se concibe el relacionar la capital administrativa del Departamento con el arsenal. Así se va a hacer en Cartagena y en Cádiz. A finales de la década de los cuarenta se elige la ubicación del arsenal y capital del Departamento del Norte, mesurando entre las posibilidades que ofrecían Vigo, Bilbao y El Ferrol.

A partir de 1747 se elaboran por parte de los ingenieros Cosme Alvarez de los Ríos y José Petit de la Croix los primeros proyectos.

La elección definitiva se hace a la vista de los proyectos de arsenales alternativos que para Vigo, Marín y El Ferrol confeccionó Cosme Alvarez. Una serie de condicionantes geopolíticos y de seguridad militar son considerados como decisivos para decantarse por El Ferrol, lo que se determina por Real Orden de 14 de enero de 1750 (3).

Ante el previsible aumento de población que la construcción del arsenal comportaría y lo reducido de la existente villa de El Ferrol se concibe ya desde los primeros proyectos la posibilidad de una Nueva Población. Así en el proyecto de Cosme Alvarez ya se decía que: "A la parte de fuera de la puerta principal del arsenal hay un bello campo dilatado para establecer cuarteles, hospitales y vecindario de maestranza" (4). Y en el informe que, a propósito de la visita al lugar, hizo el científico y experto Jorge Juan y Santacilla se daban las siguientes recomendaciones: "Que sin espera alguna se fabriquen alrededor del arsenal, y en parajes fuera de aquellos donde ha de haber obras, cinco cuarteles provisionales, además del que ahora se está acabando, para mil hombres cada uno cuidando de dejarlos con la solidez necesaria". "Que si en las canteras fuera preciso uno o dos cuarteles más, respecto que se han de poner en ellas hasta cuatro mil hombres se empiezen también inmediatamente" (5).

Efectivamente las provisiones no eran en vano. Lo que en 1749 era una villa pesquera de unos 1250 habitantes se transformó en una importante urbe, que en 1753 contaba con 7309 empleados en las obras (6) y en 1770 con unos 30.000 habitantes en total (7), debido a la consiguiente afluencia de operarios, canteros, carpinteros de ribera, maestros de armar, herreros, etc., venidos de las comarcas cercanas de la Montaña, Asturias y Galicia o contra-

tados en el extranjero, además de los presidiarios destinados a trabajos de achique de diques, explanación y construcción y de los hombres de la guarnición de marina.

En los primeros planes generales de 1747 para el arsenal realizados por el ingeniero Joseph Petit de la Croix, se incluía ya el trazado de una Nueva Población junto a él. La forma de ésta quedaba condicionada a la del arsenal. Así la inclusión de un "caño" para invernar buques en una posición inclinada respecto la dársena principal, significaba la adaptabilidad de los límites de la nueva población a dicho caño. La forma de la población era un rectángulo de 870 por 240 varas al que se le había sustraído una esquina triangular y formado a partir del módulo de una manzana rectangular de 100 por 40 varas y calles de 10 varas de ancho. En el centro se disponía la plaza mayor de forma cuadrada y de dimensiones equivalentes a dos módulos.

La técnica de trazado a partir del módulo de una manzana rectangular de dimensiones 100 por 40 varas, fué utilizada en los sucesivos proyectos de modificación del anterior plan descrito.

En 1751 con la desaparición del caño de invernación, otro proyecto de José de la Croix extiende el trazado de la nueva población hacia el lateral del arsenal. La población adquiere un largo total de 1590 varas, con dos plazas, una cuadrada hacia el sector de poniente y otra rectangular, mayor que la anterior, hacia levante. La situación de esta última plaza se hace coincidir con la entrada principal del arsenal y para ello las manzanas que la rodean son de dimensiones distintas -60 por 40 varas-, a las del resto de la población.

En ambos proyectos existe el propósito de integrar el astillero de El Esteiro con el Arsenal y la Nueva Población mediante el trazado de alamedas que rodeen a ésta, señalando las posibles expansiones y formando paseos de enlace con el "cuadro" de edificios del existente astillero.

Otro proyecto de 1752 del mismo ingeniero José de la Croix combina, ocupando la misma extensión, tres módulos de distinto largo para formar dos plazas rectangulares iguales.

Durante la década de los cincuenta no se edificó en el nuevo trazado previsto más que cuarteles provisionales y el hospital de la Magdalena. La población continuó densificando la antigua villa, residiendo en cuarteles o en el barrio de barracas surgido junto a las antiguas casas de Resimil y llamado barrio de El Esteiro. Estaba formado por una serie de calles alargadas dispuestas paralelamente al camino que llevaba al astillero. Sus construcciones provisionales hicieron innecesario, de momento, la ocupación de la Nueva Población, que por otro lado resultaba más dificultosa, por hallarse proyectada sobre terrenos de particulares. Todo ello implicó una posterior reducción del tamaño de la Nueva Población.

En el proyecto de 1761 realizado por el ingeniero director de las obras del Arsenal, Francisco Llovet, la Nueva Población pasaba a ocupar un rectángulo de 840 por 290 varas, formado a partir de 3 por 6 manzanas con dos plazas cuadradas y calles de 10 varas de ancho. Este plan aprobado por Real Orden de 25 de marzo del mismo año, sería el que se ejecutaría. Debido a lo avanzado de las obras del arsenal había llegado el momento de empezar a edifi-

car en la Nueva Población. Para ello Francisco Llovet proponía: "Sujetar sus edificios en situación á las líneas del Plano General aprobado" (8), y para las fachadas proponía un modelo con planta baja formando soportales y pavimento elevado respecto al de la calle. Por "las circunstancias de este clima y por lo que los carros del país deterioran las calles y caminos, para cuyas atenciones y para la más cómoda sociedad de los moradores parece acertado que todas las casas tengan pórtico de tres varas de latitud, con su bóveda de arista hecha de ladrillo y sus arcos torales de cantería (para recibir las paredes de distribución que se quisiese)" (9). El modelo se fijaba con un mínimo a cumplir: los pilares, ventanas, fajas, cornisa y buardillas eran obligatorios y las paredes de cal y canto debían acabarse en revoco cepillado. Cada parcela se preveía de unas 11 varas de fachada y veinte de fondo, coincidentes con la mitad del lado menor de una manzana. De estas veinte varas se podían ocupar un máximo de quince, dejando el resto como patio de luces y desahogo. Las edificaciones serían de planta baja, alta y buardilla a fin de no impedir el sol, ni la ventilación a las viviendas bajas y para que no dominasen el arsenal. El que construyese en terreno "a foro" lo tendría que hacer en el que se señalase. Las construcciones deberían concluirse en un tiempo determinado.

Llovet, para justificar las reglas propuestas argumentaba: "Es cierto que la buena decoración y simetría hace posible las poblaciones y (...) esta propiedad nada violenta se consigue con que todos los pobladores se sujeten a una ley que en el total les sirve de satisfacción y conveniencia" (10).

Jorge Juan, en el informe que hizo del modelo propuesto encontró como inconveniente el del excesivo coste que para los futuros habitantes representaría el cumplimiento de la normativa, por lo que dictaminó como suficiente que se edificara siguiendo las alineaciones del plan y dejando las calles proporcionadas. Decía Jorge Juan: "Si de esta suerte se logra no será poca dicha. No creo que se practique de otra suerte ni aún en las ciudades más ricas de España, sin embargo que sus habitantes estén en comparación mucho más sobrados que los de Ferrol" (11).

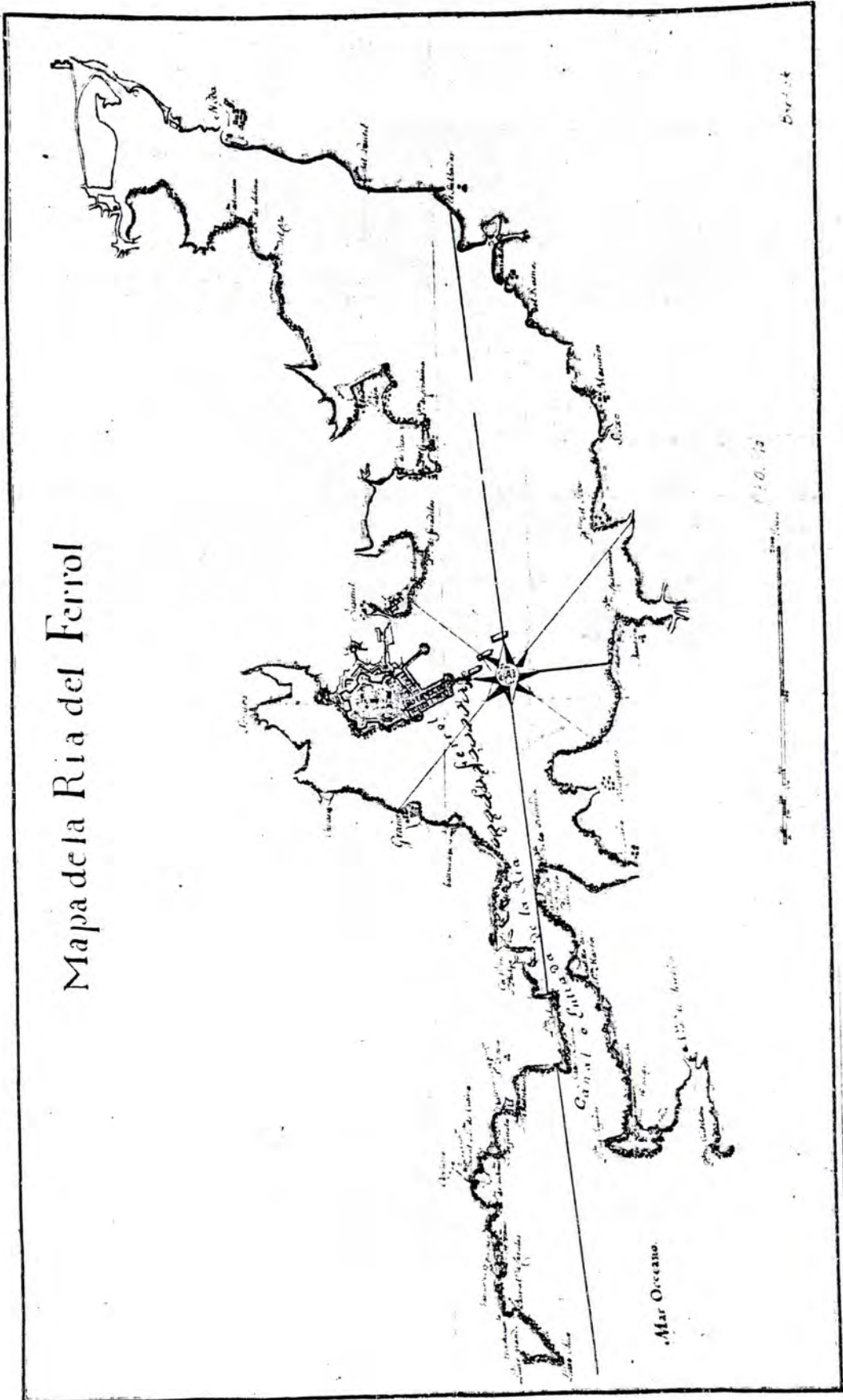
En consecuencia y con ocasión de solicitarse la construcción de la primera casa, Llovet de acuerdo con el comandante general Conde de Vegaflorida, propuso un modelo de fachada más sencillo en el que se suprimían los soportales. También con este motivo se determinó un sistema de reparcelación y compensaciones a seguir por aperturas de calles.

A partir de 1762 el director de las obras del arsenal y por tanto de las de la nueva población fué Julián Sánchez Bort. Una propuesta que hizo en 1763 para reducir a una sola las plazas de la nueva población no fué aceptada. Realizó el proyecto para la iglesia a emplazar, junto con la Contaduría, en el espacio entre la nueva población y el foso circundante al arsenal, de tal forma que cercadas las dos edificaciones según un recinto igual al de una manzana quedaba realzada la simetría del trazado. Las obras del arsenal y de otros edificios para cuarteles proseguían junto a las de las primeras edificaciones en la Nueva Población. Esta se fué ocupando a partir de las manzanas contiguas al arsenal y a la antigua villa, haciéndose preciso llegar a definir la alineación de la primera calle, la más próxima a la vieja población.

El ámbito de la Nueva Población se concebía con unos precisos límites al interior de los cuales existía una ordenación edificatoria (alineaciones y fachadas modelo) que la distinguían de la ciudad vieja.

Notas.

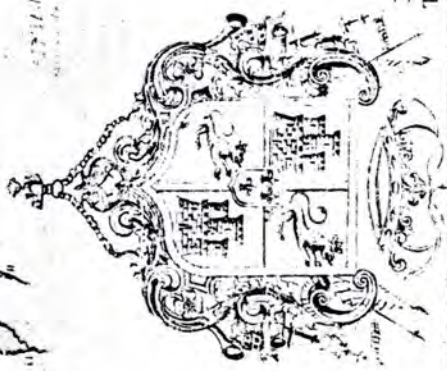
1. Merino Navarro, José P. La Armada Española en el siglo XVIII. Madrid, 1981.
2. Montero y Arostegui, José. Historia y descripción de El Ferrol. El Ferrol, 1853.
3. Vigo Trasancos, Alfredo. Evolución urbanística del Barrio de La Magdalena. en Obradoiro, número especial. Vigo, 1980.
4. Archivo General de Simancas, Sala de Marina, Negociado de Arsenales, leg. 376.
5. Ibid.
6. A.G.S. Marina, Arsenales, 321.
7. Así lo manifestó Sir Hew Whiteford Dalrymple viajante interesado especialmente en visitar El Ferrol en su "Voyage en Espagne et Portugal dans l'année 1774". Paris, 1783. Recogido por García Mercadal. Viajes de extranjeros por España y Portugal. Madrid, 1962. Tomo III, pág. 688-689.
8. A.G.S. Marina, Arsenales, 374.
9. Ibid.
10. Ibid.
11. Ibid.



Mapa de la Ría del Ferrol. Diego Bordick. Hacia 1728. (S.G.E. 96).

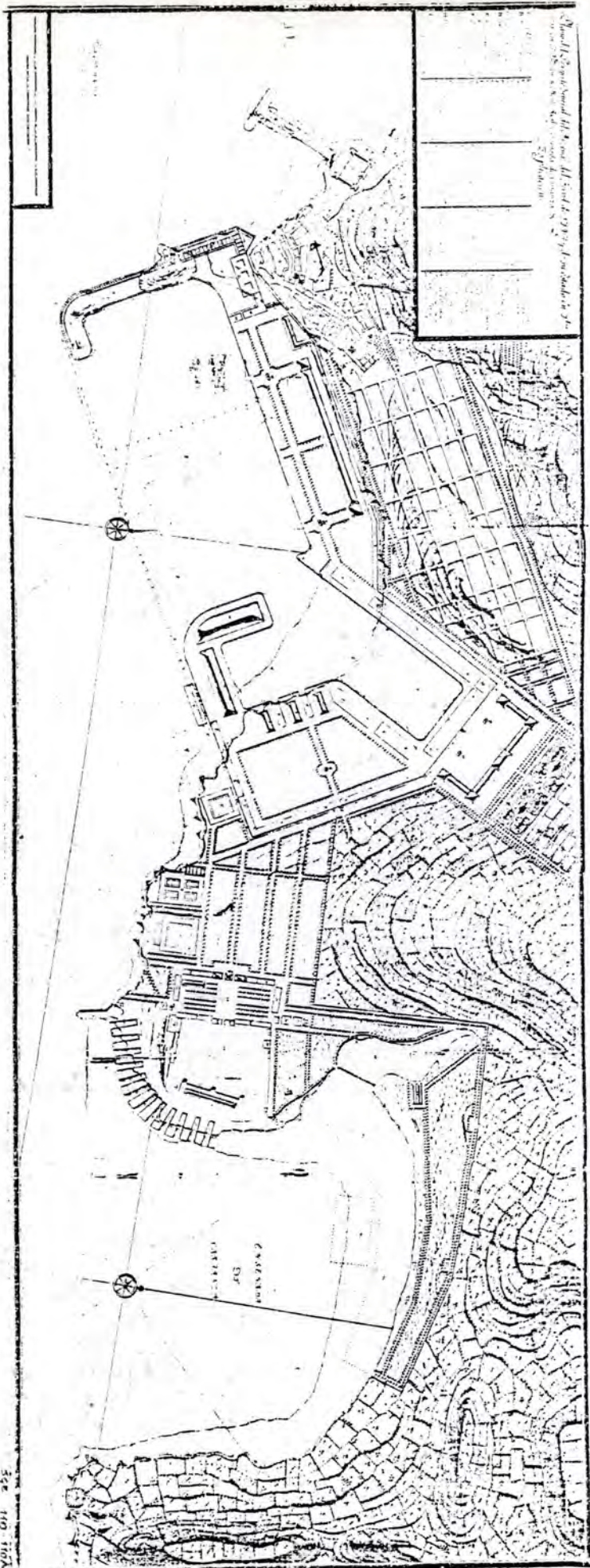
PLANO DEL PUERTO Y RIA DEL FERROL CON LOS INGENIEROS Y LA IMPLANTACION SEGUN LO

- 1. Puerto de San Pedro
- 2. Puerto de San Juan
- 3. Puerto de San Mateo
- 4. Puerto de San Sebastian
- 5. Puerto de San Vicente
- 6. Puerto de San Xerme
- 7. Puerto de San Xul
- 8. Puerto de San Xul
- 9. Puerto de San Xul
- 10. Puerto de San Xul
- 11. Puerto de San Xul
- 12. Puerto de San Xul
- 13. Puerto de San Xul
- 14. Puerto de San Xul
- 15. Puerto de San Xul
- 16. Puerto de San Xul
- 17. Puerto de San Xul
- 18. Puerto de San Xul
- 19. Puerto de San Xul
- 20. Puerto de San Xul
- 21. Puerto de San Xul
- 22. Puerto de San Xul
- 23. Puerto de San Xul
- 24. Puerto de San Xul
- 25. Puerto de San Xul
- 26. Puerto de San Xul
- 27. Puerto de San Xul
- 28. Puerto de San Xul
- 29. Puerto de San Xul
- 30. Puerto de San Xul
- 31. Puerto de San Xul
- 32. Puerto de San Xul
- 33. Puerto de San Xul
- 34. Puerto de San Xul
- 35. Puerto de San Xul
- 36. Puerto de San Xul
- 37. Puerto de San Xul
- 38. Puerto de San Xul
- 39. Puerto de San Xul
- 40. Puerto de San Xul
- 41. Puerto de San Xul
- 42. Puerto de San Xul
- 43. Puerto de San Xul
- 44. Puerto de San Xul
- 45. Puerto de San Xul
- 46. Puerto de San Xul
- 47. Puerto de San Xul
- 48. Puerto de San Xul
- 49. Puerto de San Xul
- 50. Puerto de San Xul
- 51. Puerto de San Xul
- 52. Puerto de San Xul
- 53. Puerto de San Xul
- 54. Puerto de San Xul
- 55. Puerto de San Xul
- 56. Puerto de San Xul
- 57. Puerto de San Xul
- 58. Puerto de San Xul
- 59. Puerto de San Xul
- 60. Puerto de San Xul
- 61. Puerto de San Xul
- 62. Puerto de San Xul
- 63. Puerto de San Xul
- 64. Puerto de San Xul
- 65. Puerto de San Xul
- 66. Puerto de San Xul
- 67. Puerto de San Xul
- 68. Puerto de San Xul
- 69. Puerto de San Xul
- 70. Puerto de San Xul
- 71. Puerto de San Xul
- 72. Puerto de San Xul
- 73. Puerto de San Xul
- 74. Puerto de San Xul
- 75. Puerto de San Xul
- 76. Puerto de San Xul
- 77. Puerto de San Xul
- 78. Puerto de San Xul
- 79. Puerto de San Xul
- 80. Puerto de San Xul
- 81. Puerto de San Xul
- 82. Puerto de San Xul
- 83. Puerto de San Xul
- 84. Puerto de San Xul
- 85. Puerto de San Xul
- 86. Puerto de San Xul
- 87. Puerto de San Xul
- 88. Puerto de San Xul
- 89. Puerto de San Xul
- 90. Puerto de San Xul
- 91. Puerto de San Xul
- 92. Puerto de San Xul
- 93. Puerto de San Xul
- 94. Puerto de San Xul
- 95. Puerto de San Xul
- 96. Puerto de San Xul
- 97. Puerto de San Xul
- 98. Puerto de San Xul
- 99. Puerto de San Xul
- 100. Puerto de San Xul

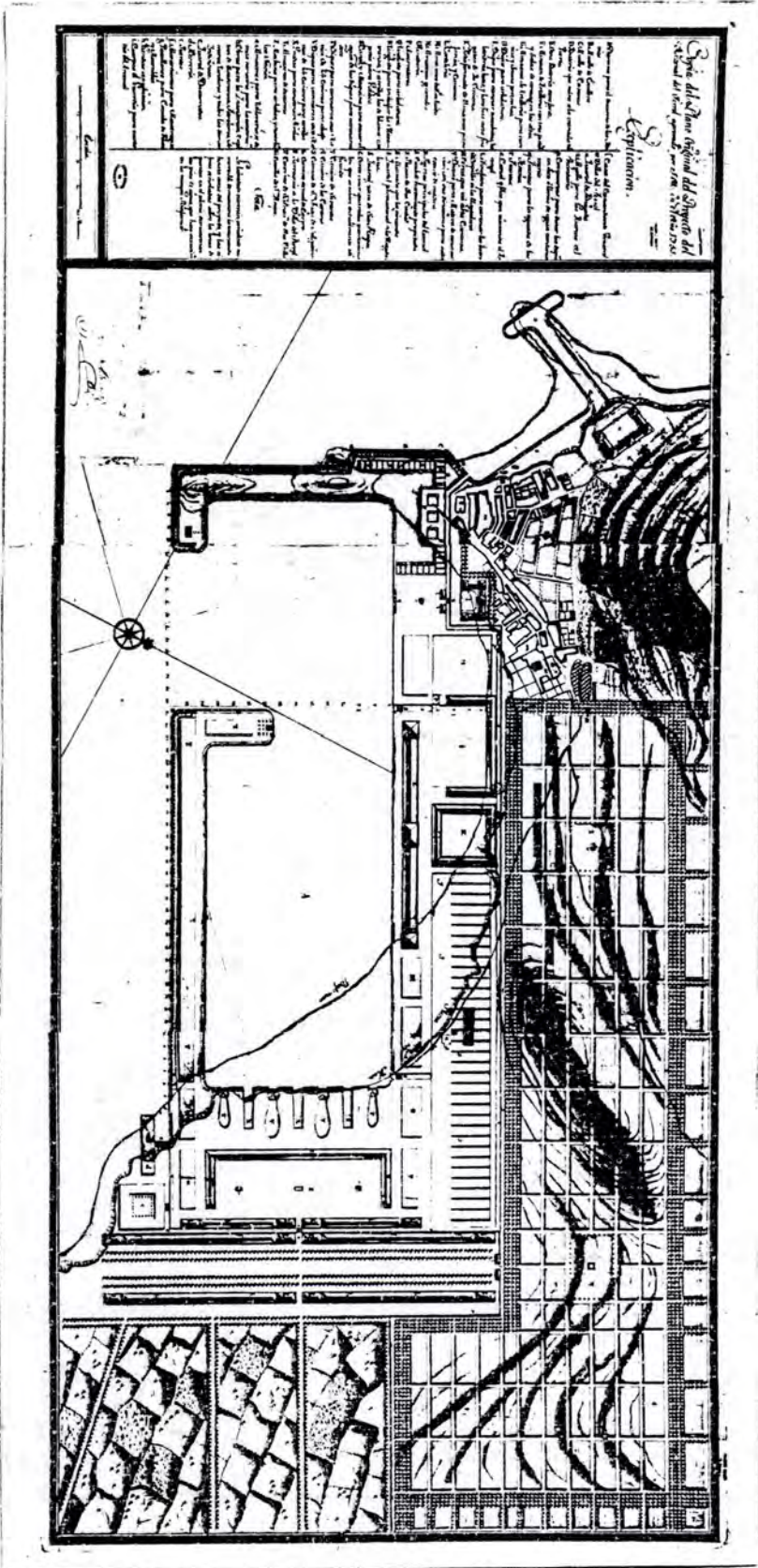


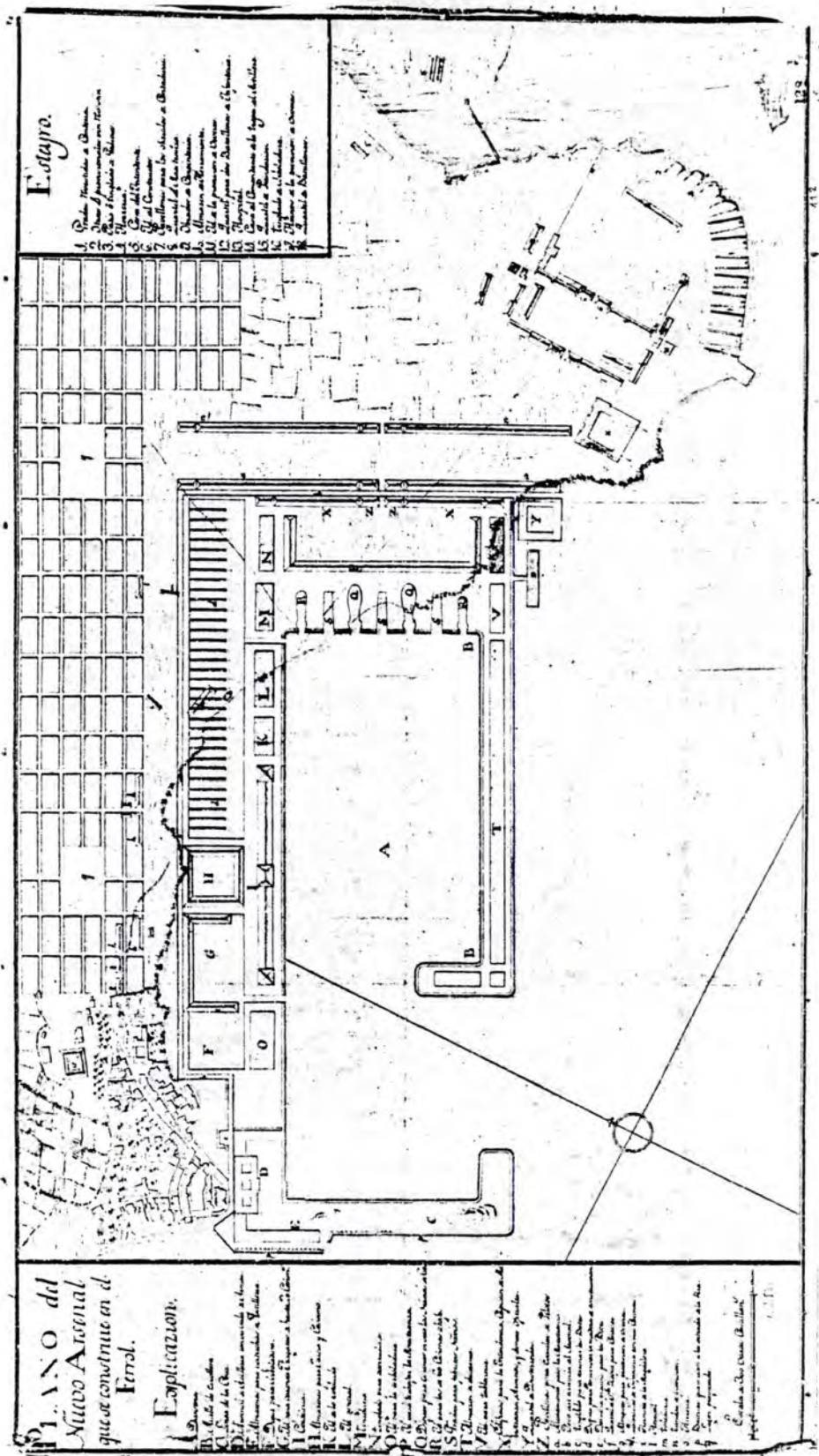
"Plano del Puerto y Ria del Ferrol". Hacía 1725. (S.G.B. 99).

"Plano del Proyecto General del Arsenal del Ferrol". Joseph de la Croix. 1747. (S.G.E. 110).



"Plano del Proyecto de Arsenal del Ferrol". Joseph de la Croix. 1751. (A.G.S. III - 23)





PLANO del Nuevo Arsenal que se construye en el Ferrol.

Explicacion.

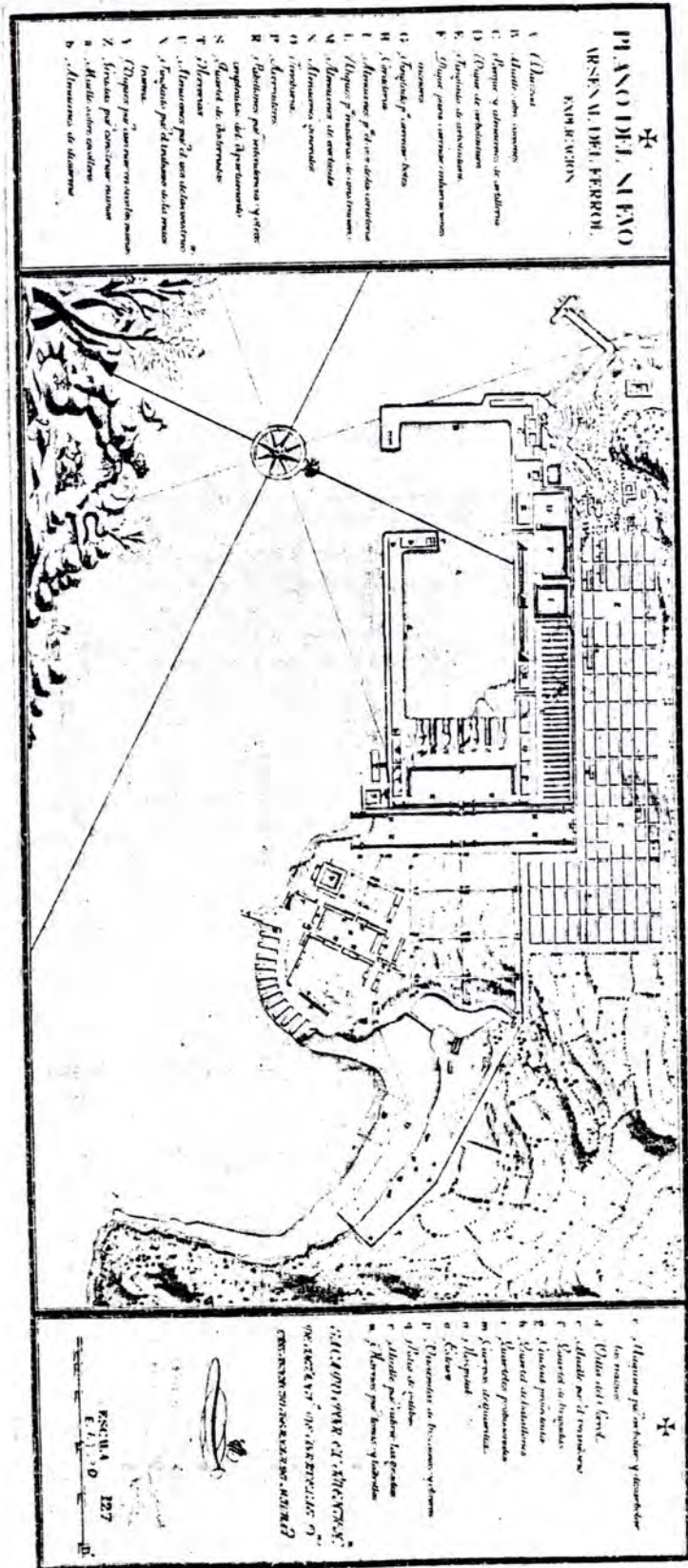
1. Oficina de la Capitanía
2. Oficina de la Real Audiencia
3. Oficina de la Real Comandancia de Marina
4. Oficina de la Real Comandancia de Artillería
5. Oficina de la Real Comandancia de Ingenieros
6. Oficina de la Real Comandancia de Almirante
7. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Navío
8. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata
9. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta
10. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota
11. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
12. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
13. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
14. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
15. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
16. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
17. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
18. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
19. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
20. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
21. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
22. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
23. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
24. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
25. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
26. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
27. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
28. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada

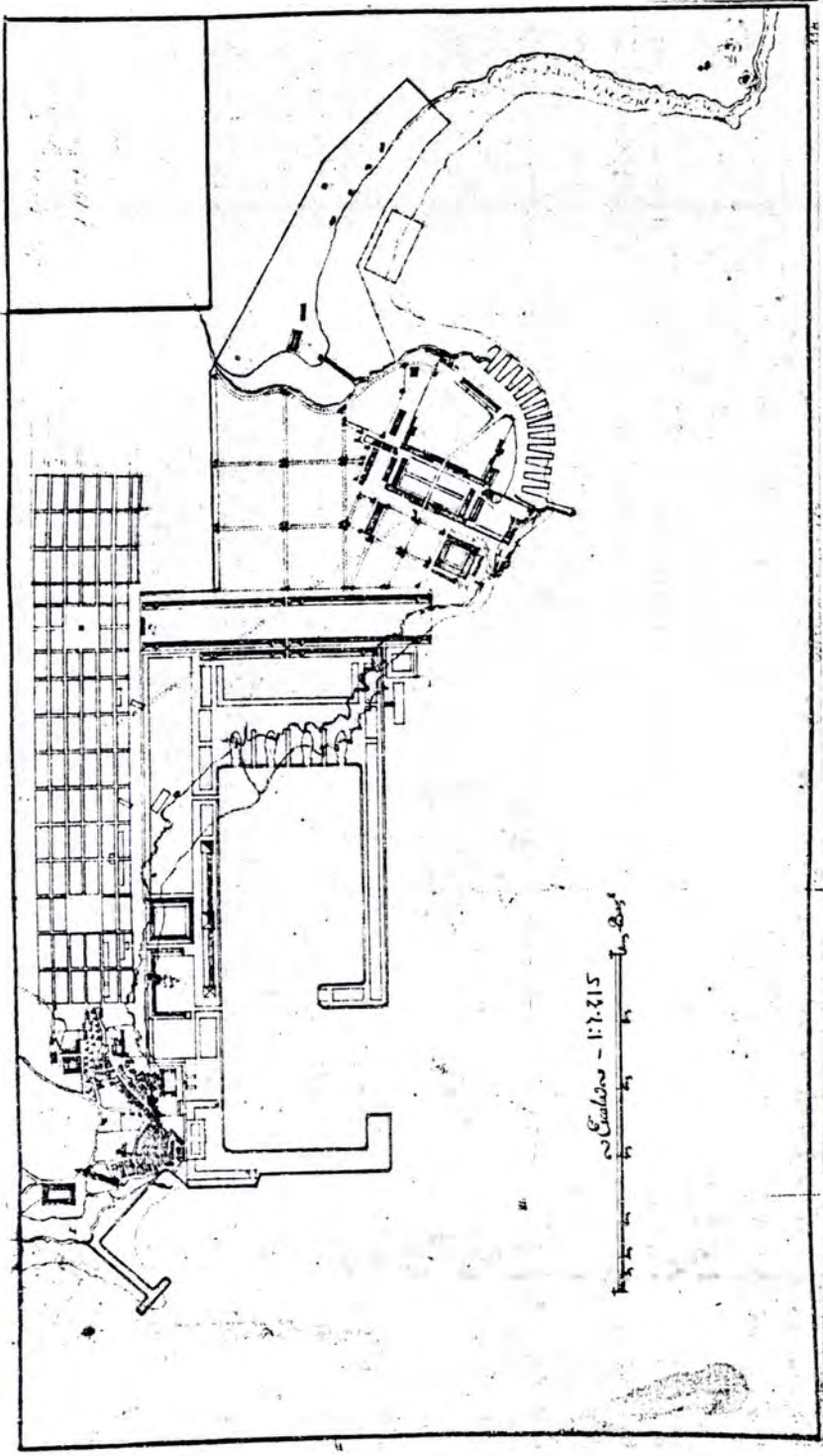
Estaje.

1. Oficina de la Real Comandancia de Marina
2. Oficina de la Real Comandancia de Artillería
3. Oficina de la Real Comandancia de Ingenieros
4. Oficina de la Real Comandancia de Almirante
5. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Navío
6. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata
7. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta
8. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota
9. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
10. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
11. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
12. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
13. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
14. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
15. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
16. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
17. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
18. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
19. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
20. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
21. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
22. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
23. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
24. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
25. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Fragata de Armada
26. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada
27. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Corbeta de Armada
28. Oficina de la Real Comandancia de Capitanes de Galeota de Armada

"Plano del Nuevo Arsenal que se construye en el Ferrol". 1752. (S.G.E. 112).

Piano del Nuovo Arsenal del Ferrol. Luis Ignacio Milhan. Hacia 1753. (S.G.E. 113).





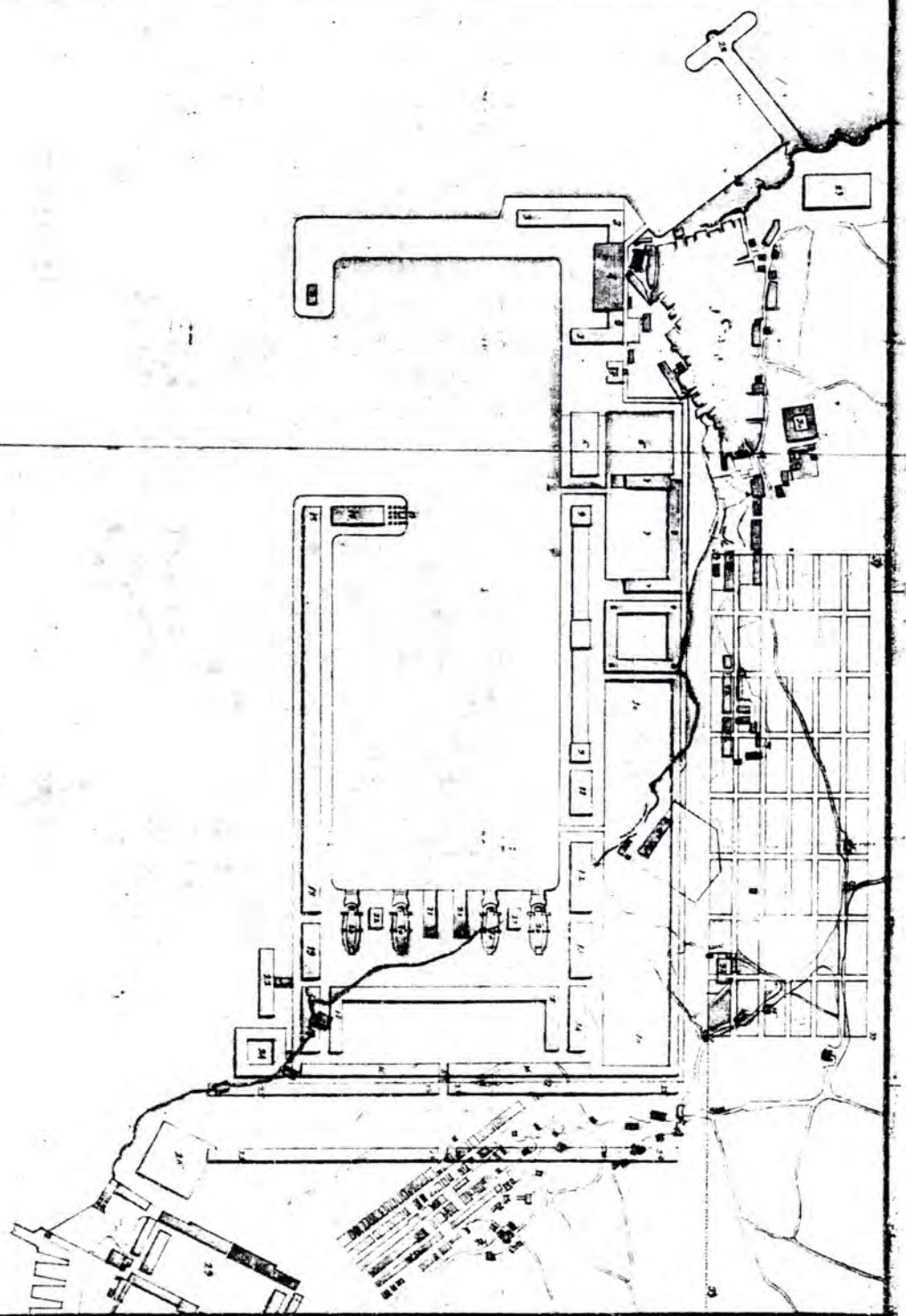
El Ferrol. Hacia 1754. (S.G.B. 114).

Plano del R. Arsenal de Marina que se construye en la Ria y Villa de El Ferrol. Exploracion

1. Villa de El Ferrol
2. Cuerpo de guardia del muelle
3. Muelle de guerra
4. Muelle de guerra
5. Muelle de guerra
6. Muelle de guerra
7. Muelle de guerra
8. Muelle de guerra
9. Muelle de guerra
10. Muelle de guerra
11. Muelle de guerra
12. Muelle de guerra
13. Muelle de guerra
14. Muelle de guerra
15. Muelle de guerra
16. Muelle de guerra
17. Muelle de guerra
18. Muelle de guerra
19. Muelle de guerra
20. Muelle de guerra
21. Muelle de guerra
22. Muelle de guerra
23. Muelle de guerra
24. Muelle de guerra
25. Muelle de guerra
26. Muelle de guerra
27. Muelle de guerra
28. Muelle de guerra
29. Muelle de guerra
30. Muelle de guerra
31. Muelle de guerra
32. Muelle de guerra
33. Muelle de guerra
34. Muelle de guerra
35. Muelle de guerra
36. Muelle de guerra
37. Muelle de guerra
38. Muelle de guerra
39. Muelle de guerra
40. Muelle de guerra

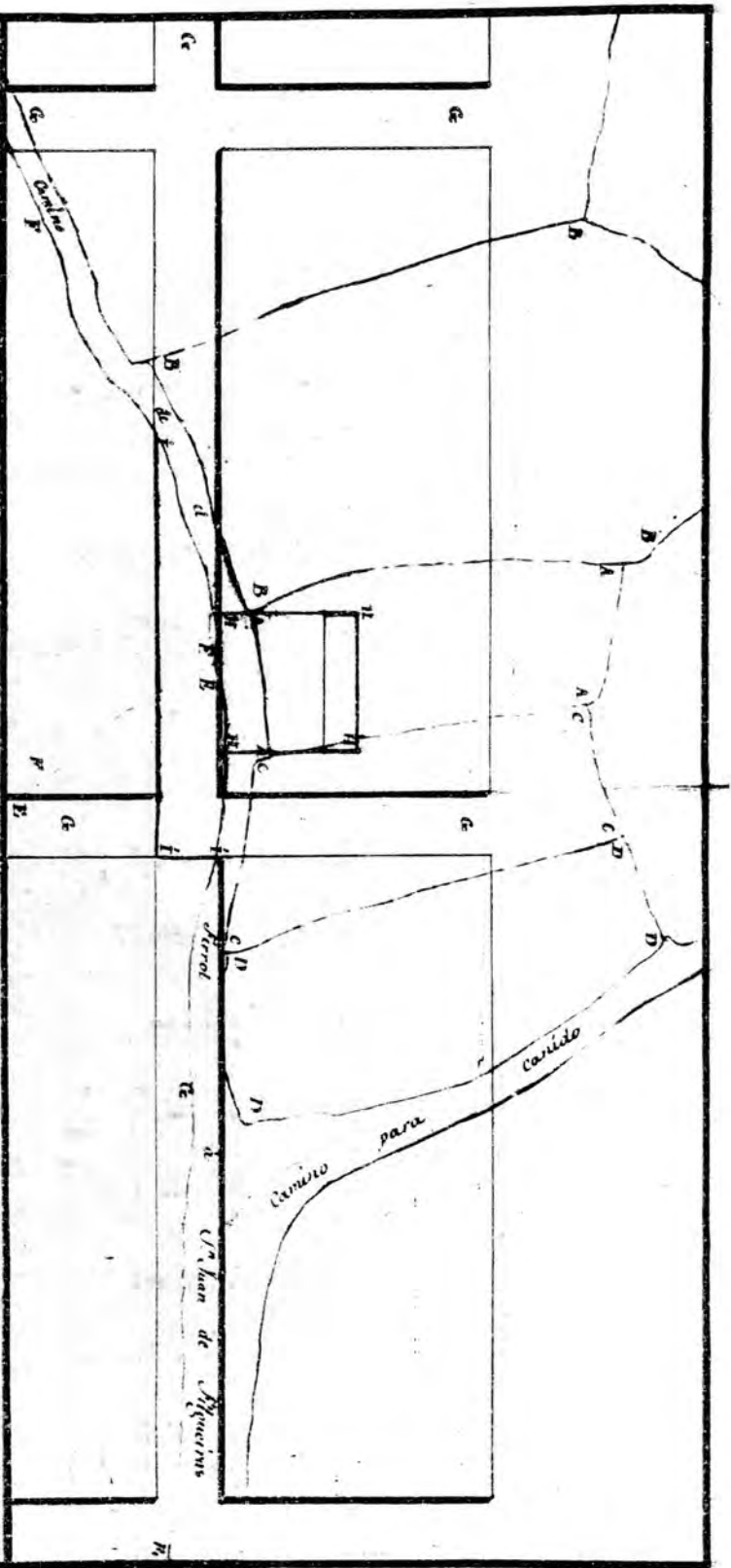
Nota que el fante de Cienega, hasta la obra...
 Escrita en la Armada de España.

Escala de 1000 metros
 L. MARINA. No. 374



"Plano del Real Arsenal de Marina que se construye en la Ria y Villa de El Ferrol", 1761. (A.G.S. IV-87).

M. P. y O. IV-87



Plano del Ferrer en el qual Pedro Buzeta fabrica Casa, con demostracion del de los Arrendados inmediatos a él, como de las Calles de la nueva Buzeta que corresponden en aquel Ramge segun U. M. tiene aprobado, y mandado

A. Terreno de Pedro Buzeta, B. U. de D.ª M.ª Antonia Rado, C. U. de D.ª Ignasio Santa, M. U. de D.ª Joseph Maria Belmudes, G. Calles de la nueva Buzeta, H. Espacio que el Sr. Buzeta ocupará con la Casa que fabrica, I. Uru y Piquetes que se han arrendado para sembrar el espacio y Calle entre dicho Uru y la Casa de Buzeta, a fin de que sirva de camino publico, conforme se expresa. Nota que al mismo Buzeta se le otorga a que adelantase su frente de Casa, para guardar la linea de la Calle, ocupando el Camino, y señalando al mismo paso del Ferrer suyo a la Escribida, como se demuestra por este Plano

Escala de 80 Varas



[MARINA 899 374 -]

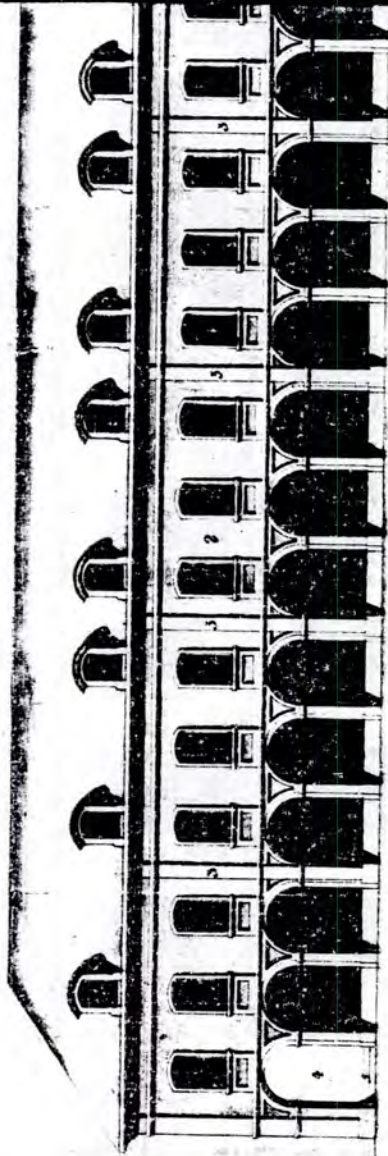
M. P. y E. XIII-83



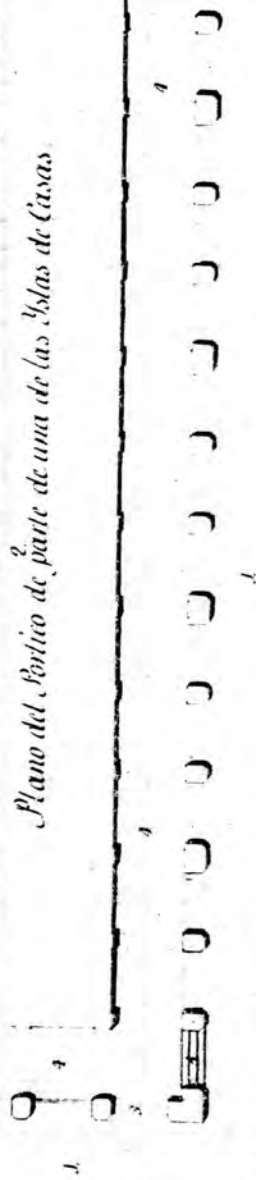
El Ferrer. "Plano del terreno en el que Pedro Buzeta fabrica casa...". Francisco Hlobet. 1761. (A.G.S. XIII-83).

MANOVA 377

Elevación de parte de una de las Islas de Casas



Plano del Portico de parte de una de las Islas de Casas



*Diseño de la Decoración exterior
 or que se propone para las Casas de la Isla
 con que comprende el Proyecto Sr.á Caprondo
 del nuevo Real Arsenal de Marina del Ferrol.*

Explicación

1. Calles que han de tener diez varas de ancho segun el referido Proyecto Sr.á
2. Parte de una de las Islas de Casas que segun el mismo Proyecto tienen tener quarenta varas de ancho y cinco de largo
3. Plantas que terminan el frente de cada casa
4. Portico de tres varas de ancho y su piso elevado dos tercias sobre el de la calle
5. Escalones en las quater Esquinas de cada Isla para evitar que los Carros ni Carreterías traen sienten por el mismo Portico

Real. D. de Caceres de 1761

Juan P. López

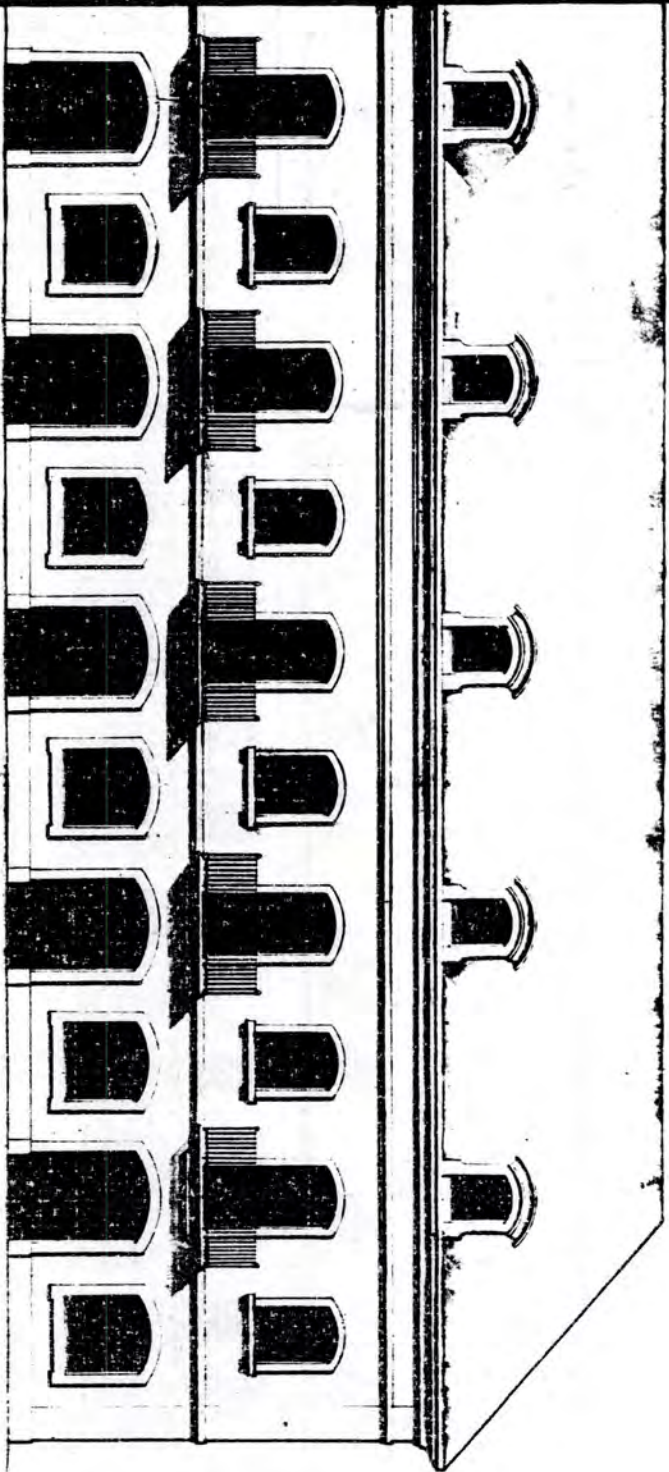


Escala de 1/32 Varas



P. E. XIII-87

MARINA 37.



*Disenio dela Decoracion exterior que han de guardar por haora las Casas de la
 Poblacion que esti comprendida en el Reyno del Real Arrenal de Marina del
 Ferrol cuya Decoracion va acomodada ala Yta que ha manifestado Pedro Buzda
 quien Sobista fabricar una Casa en el distrito de dicha Poblacion.*

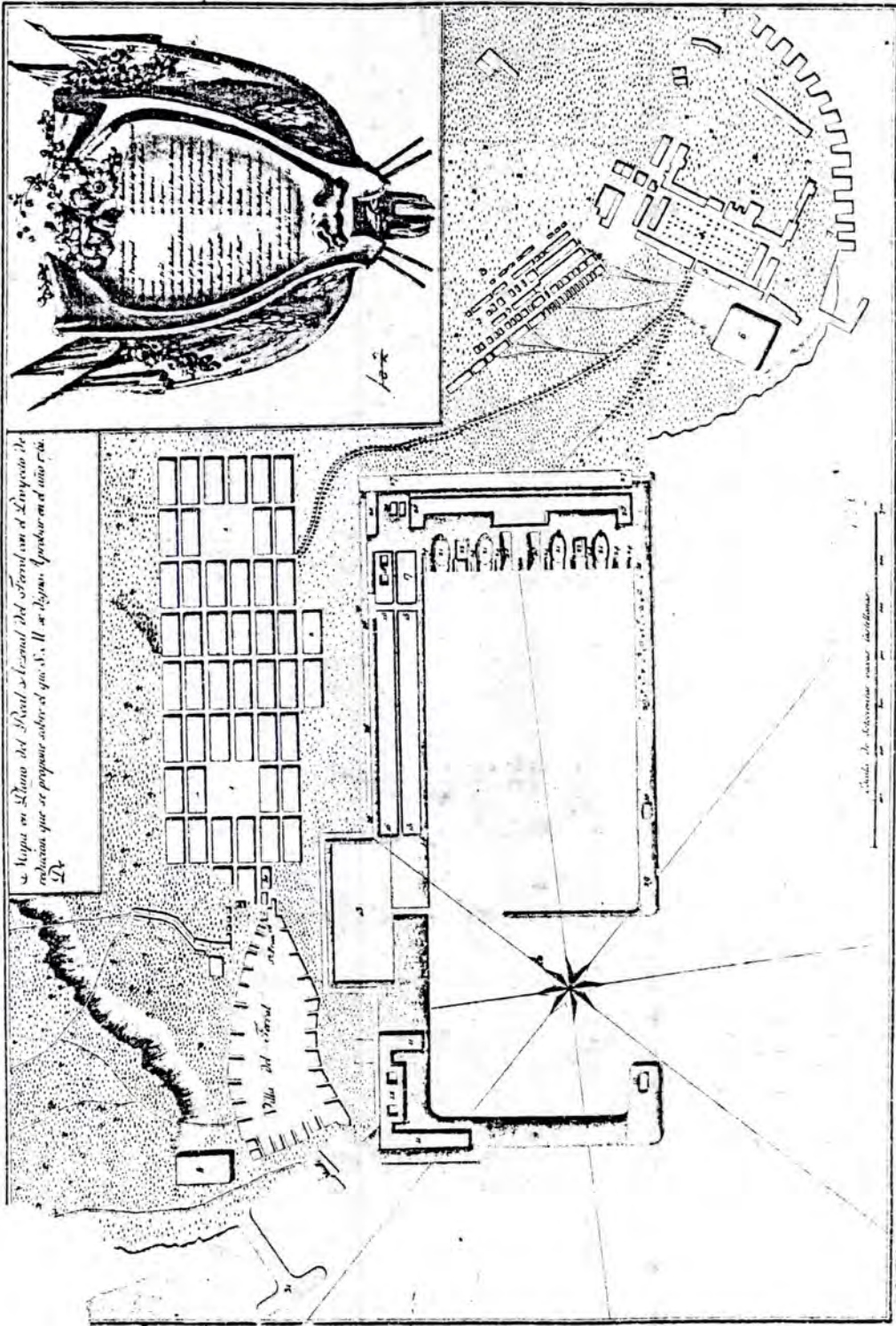
Estado de los Dineros



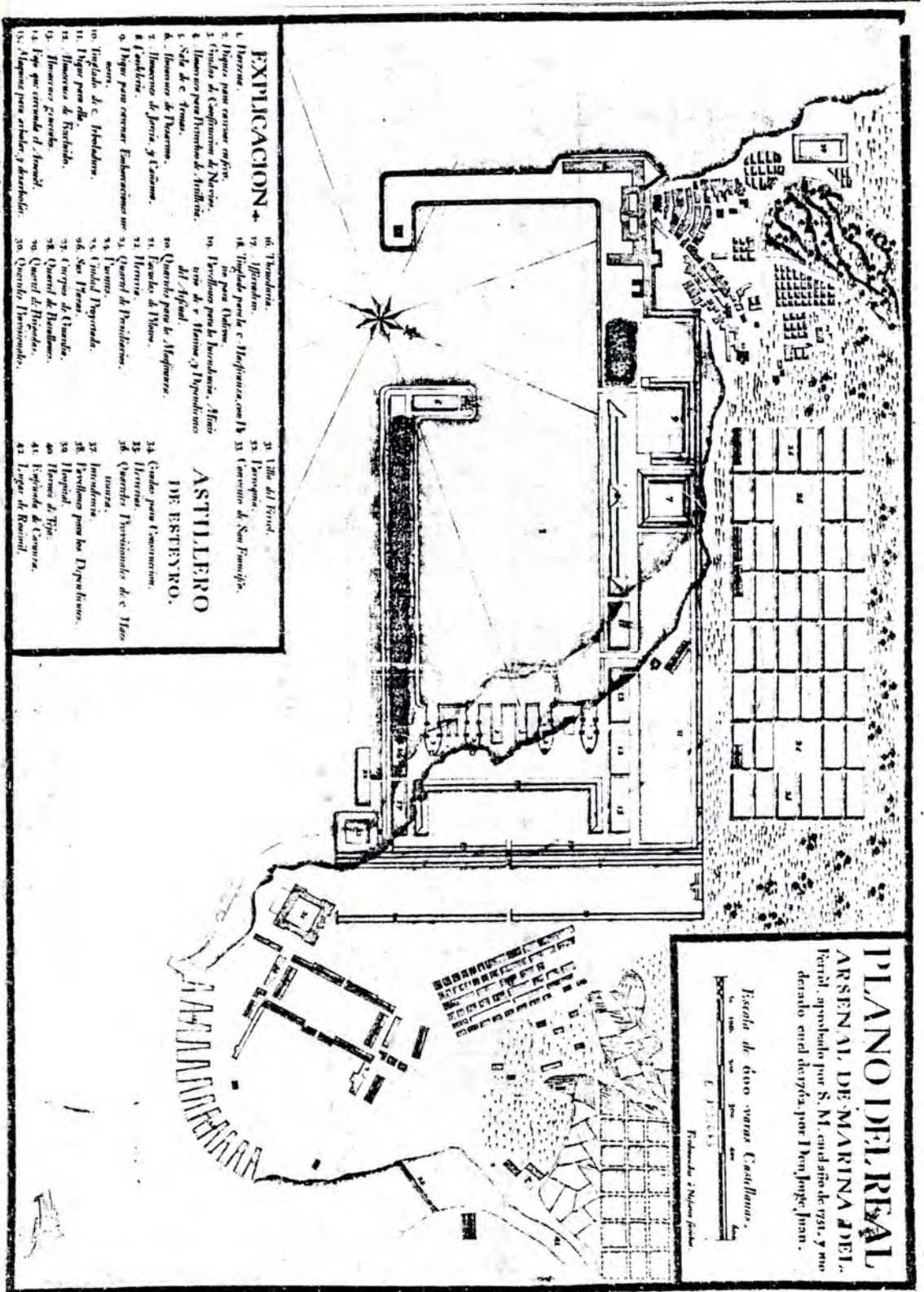
Juan de Muro
 Pedro Buzda
 Sobista



XIII-82



"Mapa en plano del Real Arsenal de El Ferrol". 1761. (S.G.E. 116).



EXPLICACION.

- 1. Puerta.
- 2. Lugar para carromos, cañones.
- 3. Fábrica de Capitanes de Marina.
- 4. Almacenes para Armas de Artillería.
- 5. Sala de Armas.
- 6. Almacenes de Puercos.
- 7. Almacenes de Jarcia, y Cadenas.
- 8. Cuartel de Artillería.
- 9. Lugar para carromos Embarraceros en un Quarta de Puercos.
- 10. Hospital de Artillería.
- 11. Lugar para el Al.
- 12. Almacenes de Raciones.
- 13. Almacenes de Cerveza.
- 14. Lugar que servia de Hospital.
- 15. Almacenes para artileria y de artillería.
- 16. Tabacalera.
- 17. Almacenes.
- 18. Hospital para la c. de Maquinaria, con la c. de San Francisco.
- 19. Puercos para la Maquinaria, y para de Armas, y Dependencias.
- 20. Quarta para la Maquinaria.
- 21. Escuela de Maquinaria.
- 22. Herrero de Puercos.
- 23. Quarta de Puercos.
- 24. Puercos.
- 25. Fábrica de Puercos.
- 26. San Pedro.
- 27. Cuartel de Puercos.
- 28. Cuartel de Puercos.
- 29. Cuartel de Puercos.
- 30. Quarta de Puercos.
- 31. Tabacalera.
- 32. Tabacalera.
- 33. Cuartel de Puercos.
- 34. Cuartel de Puercos.
- 35. Cuartel de Puercos.
- 36. Cuartel de Puercos.
- 37. Cuartel de Puercos.
- 38. Cuartel de Puercos.
- 39. Cuartel de Puercos.
- 40. Cuartel de Puercos.
- 41. Cuartel de Puercos.
- 42. Lugar de Puercos.

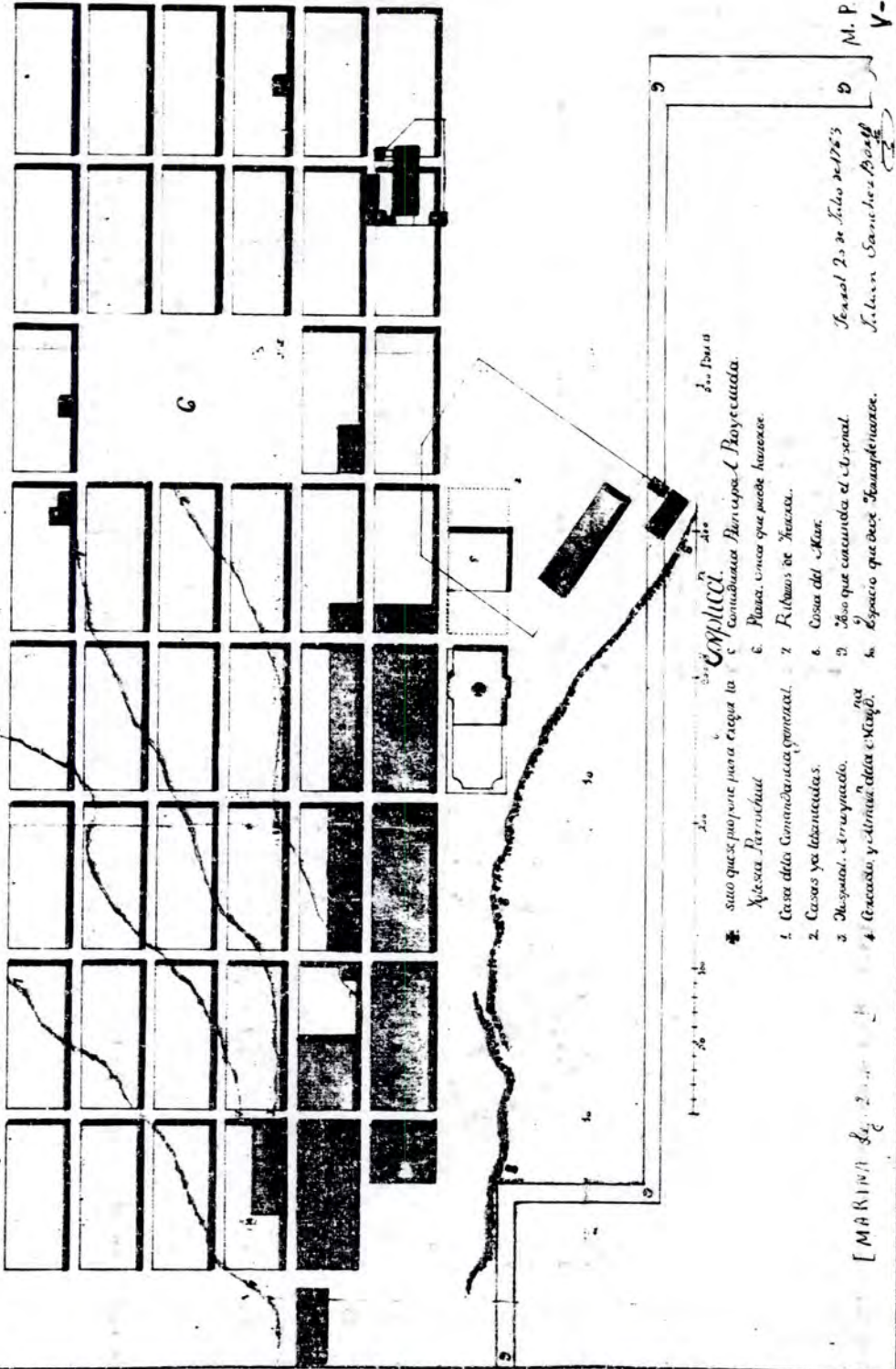
DE ESTERRO.

- 34. Cuartel de Puercos.
- 35. Cuartel de Puercos.
- 36. Cuartel de Puercos.
- 37. Cuartel de Puercos.
- 38. Cuartel de Puercos.
- 39. Cuartel de Puercos.
- 40. Cuartel de Puercos.
- 41. Cuartel de Puercos.
- 42. Lugar de Puercos.

PLANO DEL REAL ARSENAL DE MARINA DEL FERROL.
 Arsenal aprobado por S. M. en el año de 1751, y modificado en el de 1762 por Don Jorge Juan.
 Escala de cinco varas Castellanas.
 1000 500 250 125 62.5 31.25 15.625 7.8125 3.90625 1.953125 976.5625 488.28125 244.140625 122.0703125 61.03515625 30.517578125 15.2587890625 7.62939453125 3.814697265625 1.9073486328125 0.95367431640625 0.476837158203125 0.2384185791015625 0.11920928955078125 0.059604644775390625 0.0298023223876953125 0.01490116119384765625 0.007450580596923828125 0.0037252902984619140625 0.00186264514923095703125 0.000931322574615478515625 0.0004656612873077392578125 0.00023283064365386962890625 0.00011641532182693481428125 0.000058207660913467407140625 0.0000291038304567337035703125 0.00001455191522836685178515625 0.0000072759576141834258928125 0.00000363797880709171294640625 0.000001818989403545856473203125 0.0000009094947017729282366015625 0.00000045474735088646411830078125 0.000000227373675443232059150390625 0.0000001136868377216160295751953125 0.00000005684341886080801478759765625 0.000000028421709430404007393798828125 0.0000000142108547152020036968994140625 0.00000000710542735760100184844970703125 0.000000003552713678800500924224853515625 0.0000000017763568394002504621124267578125 0.00000000088817841970012523105621337890625 0.000000000444089209850062615528106689453125 0.0000000002220446049250313077640533447187578125 0.0000000001110223024625156883820266723859390625 0.0000000000555111512312594191910133361924703125 0.0000000000277555756156247095955066680962187578125 0.00000000001387778780781235479777833404809390625 0.000000000006938893903906177398889167024046953125 0.000000000003469446951953088694444583512023265625 0.000000000001734723475976544247222291756101328125 0.00000000000086736173798827212361114587780640625 0.000000000000433680868994136061827772938903203125 0.000000000000216840434497068030913888964515625 0.0000000000001084202172485340454569444822578125 0.00000000000005421010862427202272847224112890625 0.00000000000002710505431213601136423612056403125 0.000000000000013552527156068005682118060282015625 0.0000000000000067762635780340028410590301403125 0.00000000000000338813178901700142052951507015625 0.00000000000000169406589450500071026475751403125 0.000000000000000847032947252500355132378751403125 0.0000000000000004235164736262501775661893751403125 0.00000000000000021175823681312500887809468751403125 0.000000000000000105879118406562504439047343751403125 0.00000000000000005293955920328125221952367168751403125 0.0000000000000000264697796016406110976835843751403125 0.000000000000000013234889800820305548841792168751403125 0.000000000000000006617444900410152774440960843751403125 0.00000000000000000330872245020507638722048042168751403125 0.000000000000000001654361225102538193611040210843751403125 0.0000000000000000008271806125512619078055201042168751403125 0.00000000000000000041359030627563095390276005210843751403125 0.0000000000000000002067951531378154769513801260264192168751403125 0.00000000000000000010339757656890773847569006301320843751403125 0.0000000000000000000516987882844538692378450315016604192168751403125 0.0000000000000000000258493941422269346189225157508020843751403125 0.00000000000000000001292469707111346730946257875040104192168751403125 0.00000000000000000000646234853555673365473128750200520843751403125 0.00000000000000000000323117426777786718273664375010026104192168751403125 0.00000000000000000000161558713388888391363682187500501260843751403125 0.0000000000000000000008077935669444195681810625002506304192168751403125 0.0000000000000000000004038967834722097839053125001253150843751403125 0.000000000000000000000201948391736104891952656250006265792168751403125 0.000000000000000000000100974195868052445977632812500031328964192168751403125 0.0000000000000000000000504870979340262229888164062500015664480843751403125 0.000000000000000000000025243548967013111494408203125000078322404192168751403125 0.00000000000000000000001262177448350655574722010156250000391612020843751403125 0.000000000000000000000006310887241753277873610052812500001958060104192168751403125 0.00000000000000000000000315544362087663893680502640625000009790300520843751403125 0.00000000000000000000000157772181043831946840251320312500000489515026104192168751403125 0.00000000000000000000000078886090521916597420125660156250000024475751260843751403125 0.00000000000000000000000039443045260958298710062832812500000122378751260843751403125 0.0000000000000000000000001972152263047914935503141640625000000611893751260843751403125 0.000000000000000000000000098607613152395746777517082031250000003059468751260843751403125 0.00000000000000000000000004930380657619787338887854101562500000015297343751260843751403125 0.0000000000000000000000000246519032880989369444392703125000000076486718751260843751403125 0.000000000000000000000000012325951644049468472219635156250000000382433593751260843751403125 0.000000000000000000000000006162975822024724236109817812500000001912167968751260843751403125 0.00000000000000000000000000308148791101236211805490890625000000009560839843751260843751403125 0.000000000000000000000000001540743955506181059275454450312500000000478041992168751260843751403125 0.00000000000000000000000000077037197775309052963772722515625000000002390209960843751260843751403125 0.00000000000000000000000000038518598887654526481886361281250000000011951049804192168751260843751403125 0.0000000000000000000000000001925929944382726324094418164062500000000059755249020843751260843751403125 0.00000000000000000000000000009629649721913631622047090820312500000000298776245104192168751260843751403125 0.0000000000000000000000000000481482486095681581102354541015625000000001493881225792168751260843751403125 0.00000000000000000000000000002407412430478407905511772725156250000000007469406128964192168751260843751403125 0.00000000000000000000000000001203706215239203952755886361281250000000003734703064480843751260843751403125 0.000000000000000000000000000006018531076196019763779431816406250000000018673515322404192168751260843751403125 0.0000000000000000000000000000030092655380980098818897158820312500000000093367576612020843751260843751403125 0.0000000000000000000000000000015046327690490049409448579410156250000000046683788306104192168751260843751403125 0.00000000000000000000000000000075231638452450024704724289703125000000000233418941530520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000037615819226225001235236141445031250000000011670947076626104192168751260843751403125 0.0000000000000000000000000000001880790961311250006176180707225156250000000583547353831260843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000094039548065562500308809035361281250000000029177367691530520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000004701977403278125001544045176816406250000000145886838456626104192168751260843751403125 0.000000000000000000000000000000023509887016390625000772022584403125000000007294341922831260843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000011754943508195312500038601129220156250000000364717096141530520843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000005877471754097656250001930056461007812500000018235854807076626104192168751260843751403125 0.000000000000000000000000000000002938735877048781250000965028230503906250000000911792740353831260843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000001469367938524390625000048251411525156250000000455896370176626104192168751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000073468396926221953125000024125707628125000000022794818508831260843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000000367341984631109687500012062853812500000001139740925441530520843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000000183670992315554843750000603142690625000000056987046272076626104192168751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000009183549615777724218750000301571345312500000002849352313603831260843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000004591774807888861093750000150785672656250000000142467615680176626104192168751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000002295887403944430484375000007539283632812500000007123380784008831260843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000001147943701972217221875000003769641816406250000000356169039200441530520843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000000005739718509861086109375000001884820908203125000000017808451960022076626104192168751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000286985925493054304843750000094241045410156250000000470422598001130520843751260843751403125 0.000000000000000000000000000000000001434929627466271724218750000047120522703125000000023521129900056526104192168751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000071746481373313586109375000002356026135156250000000117605649500282630520843751260843751403125 0.0000000000000000000000000000000000003587324068665678361093750000011780130675781250000000058802824750141260843751260843751403125 0.0000000000000000000000000000000000001793662034332839181093750000005890067389062500000000294014123250070630520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000008968310171664195904687500000029450336945312500000000147007061625003531530520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000004484155085832097952343750000014725168472656250000000073503530812500176576526104192168751260843751403125 0.000000000000000000000000000000000000022420775429160489761718750000007362584236328125000000003675176540625000882882630520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000001121038771458024488085937500000036812921181640625000000018375882703125000441441260843751260843751403125 0.0000000000000000000000000000000000000056051938572901224440437500000018406460590625000000000918794135156250001107220630520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000000280259692864506122220187500000009203230295312500000000459397067812500055361030520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000000140129846432253061111109375000000046016115476562500000000229698533906250002768051530520843751260843751403125 0.0000000000000000000000000000000000000007006492321612653055555468750000002300805773812500000000114849266953125000138402576526104192168751260843751403125 0.0000000000000000000000000000000000000003503246160806326527777734375000000115040288690625000000005742463325000692012630520843751260843751403125 0.00000000000000000000000000000000000000017516230804031632638888671875000000575201443453125000000002871231662500034600630520843751260843751403125 0.00875811540201581631944434375000000287600721726562500000001435615831250001730031530520843751260843751403125 0.00437905770100790815972221875000001438003608632812500000000717807915625000086501530520843751260843751403125 0.002189528850503954079861111093750000007190018043164062500000000358903957812500004325076526104192168751260843751403125 0.00109476442525197703993055546875000000359500902156250000000017945197890625000054125376526104192168751260843751403125 0.0005473822126259885199652777343750000001797504510781250000000008972598945312500006825076526104192168751260843751403125 0.000

NOVENO LIBRO DE MANZANAS

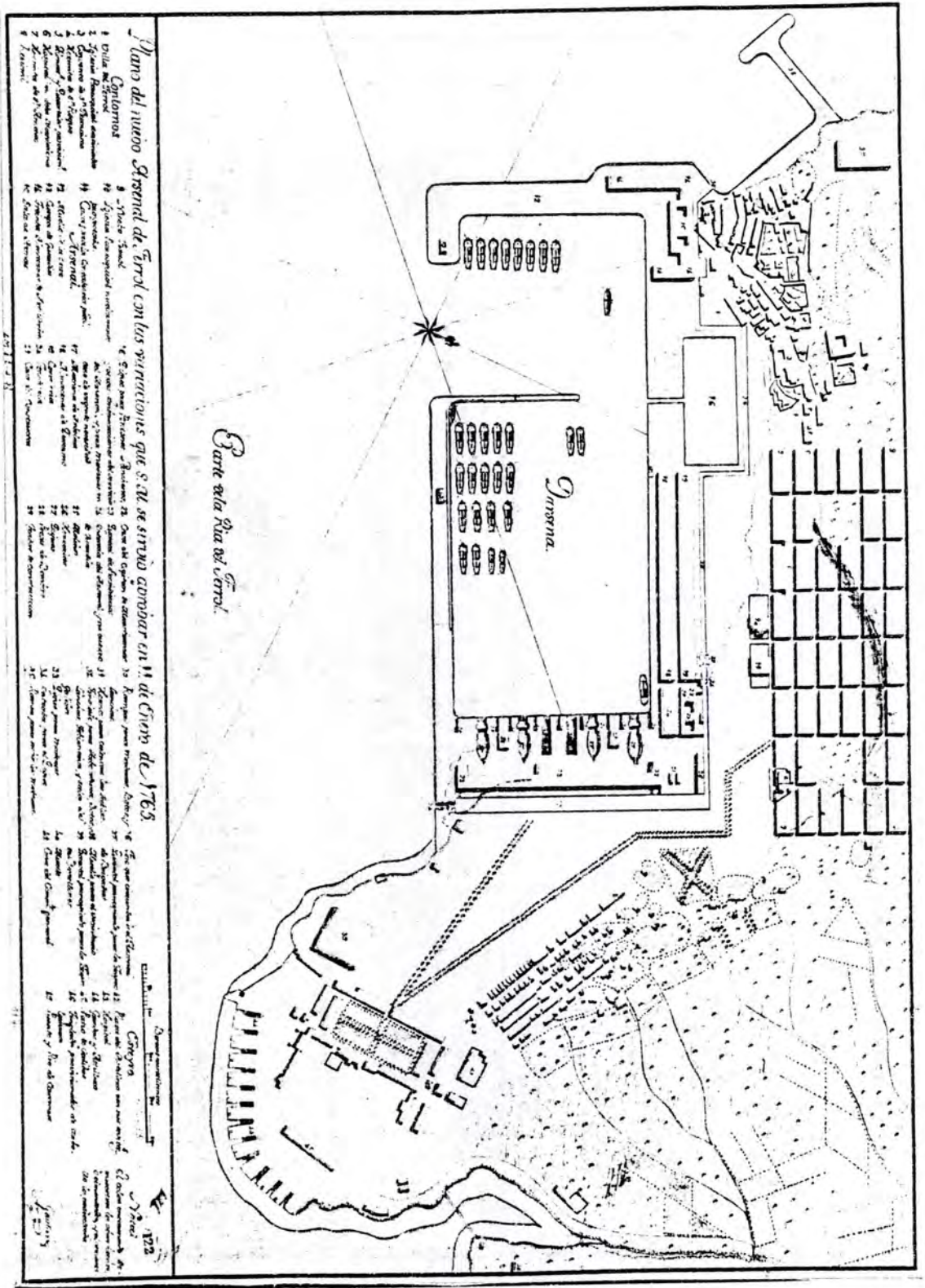
Plano corregido de la Nueva Ciudad de Terrol en el que se proyecta una sola Plaza. ^{del} 1ª la aprobación de S.M.



- COMERCIO
1. Sitio que se propone para esgru la Comandancia de Terrol proyectada.
 2. Casas ya labantadas.
 3. Hospital proyectado.
 4. Arcaico y destruido en Terrol.
 5. Plaza, una que puede hacerse.
 6. Casas de Terrol.
 7. R. de Terrol.
 8. Casa que concuerda el Terrol.
 9. Espacio que debe ser ampliado.
- Señal 2a de Julio de 1763
Julian Sanchez Bort

M. P. D. V-93

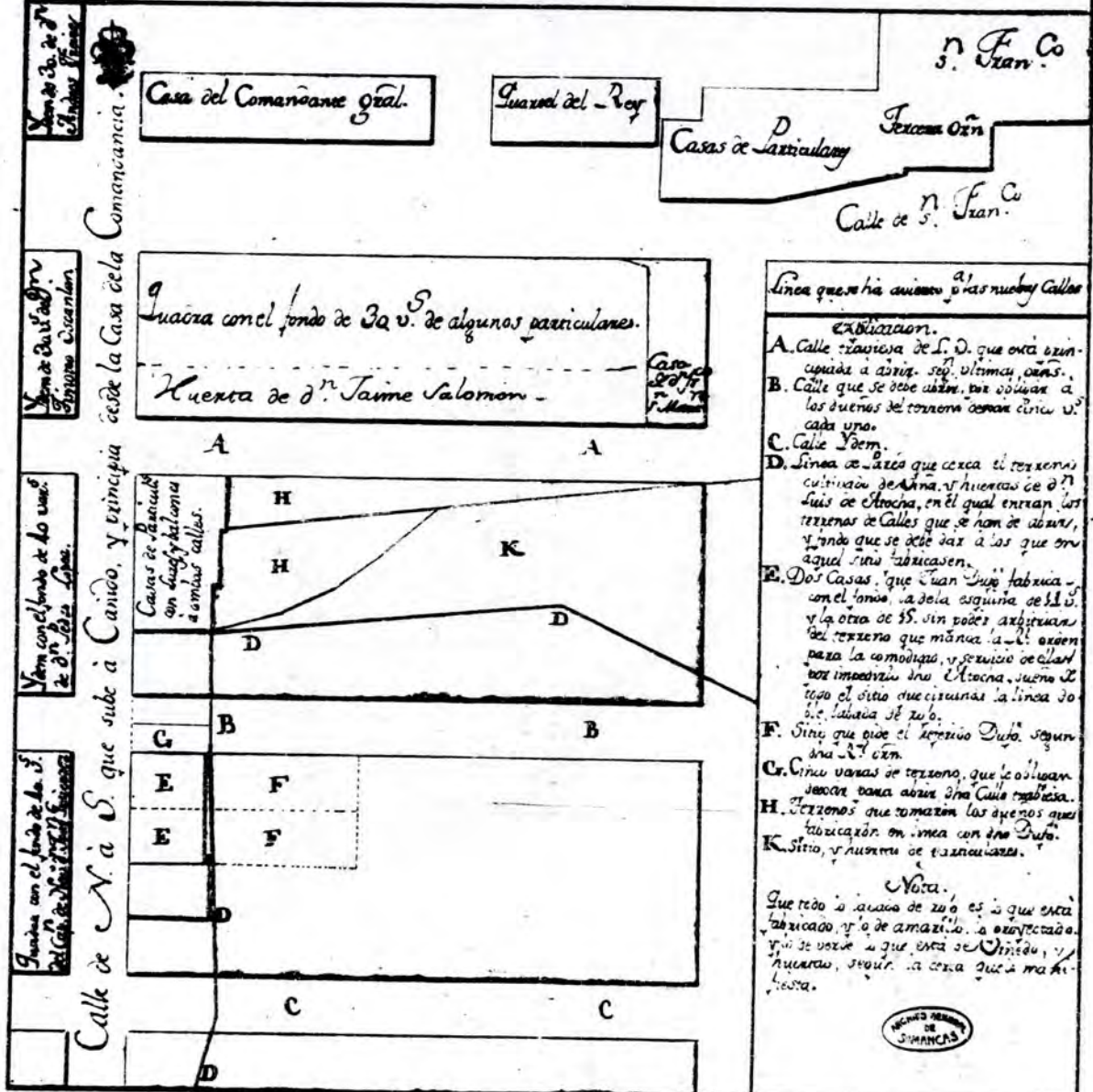
"Plano corregido de la Nueva Ciudad de El Ferrol, que se proyecta una sola plaza..."
Julian Sanchez Bort. 1763. (A.G.S. V-93).



"Plano del Nuevo Arsenal de El Ferrol...". Gautier. 1765. (S.G.E. 117).

Plan que manifiesta la 1ª Calle de N. a S. de la nueva Población, que sube desde la Casa de la Comandancia general, hasta el barrio de Canido, con las calles últimamente proyectadas al Oeste de la citada nueva Población, las cuales están principiadas a abrir según se manifiesta.

Escala de 100. varas castellanas



Línea que se ha abierto a las nuevas Calles

Exposición.

A. Calle transversal de S. D. que está principiada a abrir, según último plano.

B. Calle que se debe abrir, por adueñarse a los dueños del terreno como cinco v. cada uno.

C. Calle Yerm.

D. Línea de límites que cerca el terreno cultivado de Anna, y huertas de d.ª Luis de Arocha, en el qual entran las terrenos de Calles que se han de abrir, y todo que se debe dar a los que en aquel sitio fabricasen.

E. Dos Casas, que Juan Duro fabrica con el terreno, a la izquierda de S. D. y la otra de S. D. sin poder arbitrar del terreno que mancha a S. D. oxien para la comodidad, y servicio de ellas por impedirse una. Arocha, suena el todo el sitio que circunvala la línea de S. D. fabrica se tubo.

F. Sitio que pide el terreno Duro, según una v. de S. D.

G. Cinco varas de terreno, que se coligan para una casa de S. D. que se fabrica.

H. Terrenos que tomaron los que en la fabricación, en una con d.ª Duro.

K. Sitio, y huertas de particulares.

Nota.

Que todo lo dicho de S. D. es lo que está fabricado, y lo de amarrado, lo proyectado, y lo de abrir, lo que está de abrir, y lo que se abre, según la línea que se manifiesta.

REPUBLICA DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA

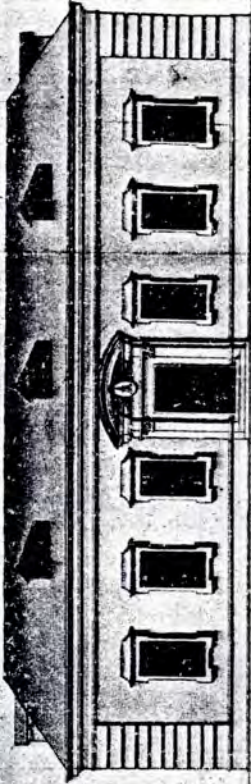
[IN ARIV - 1. 371 -] M. P. - XXXVIII - 131

El Ferrol. "Plan que manifiesta la 1ª calle de la Nueva Población".
(A.G.S. XXXVIII-131).

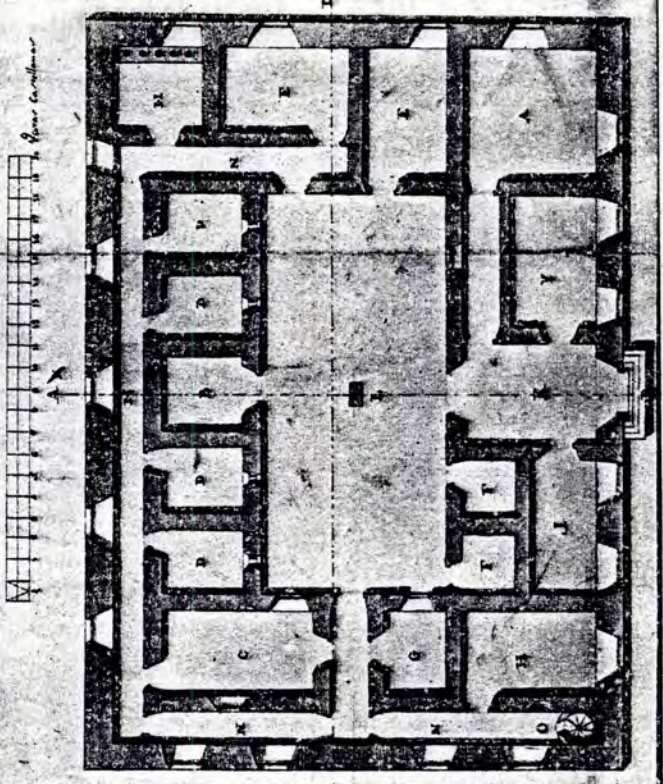
- Explicacion**
- A. Sala de Juicio
 - B. Capilla.
 - C. Sala del Cavallero.
 - D. Calabozos para Criminales.
 - E. Quinchas de Armas Vieiras.
 - F. Arca de Bracho.
 - G. Fraccion de Mayor.
 - H. Arca de Indulgencia.
 - I. Oratorio de Sanctissimo.
 - J. Fuente para las Aguas de Sanctissimo.
 - K. Bracho.
 - L. Arca.
 - M. Comunas.
 - N. Transito.
 - O. Salida al foyado.

Plano.
 Elevacion y Posi-
 cion de una Casa de-
 Justicia que deve
 construirse en la Pla-
 za y Separacion del
 Ferrol en la Plaza
 de Dolores.

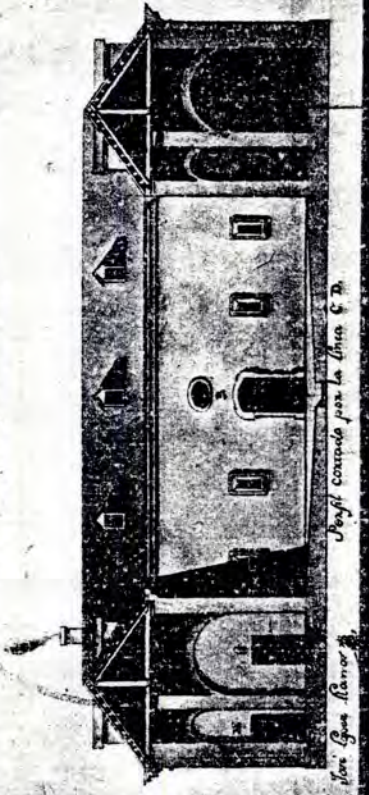
Arro nuevo N.º 21: 21 de Agosto 29 de Oct.º de 1791.
 D.º



Señal conuada por la Linea A-B

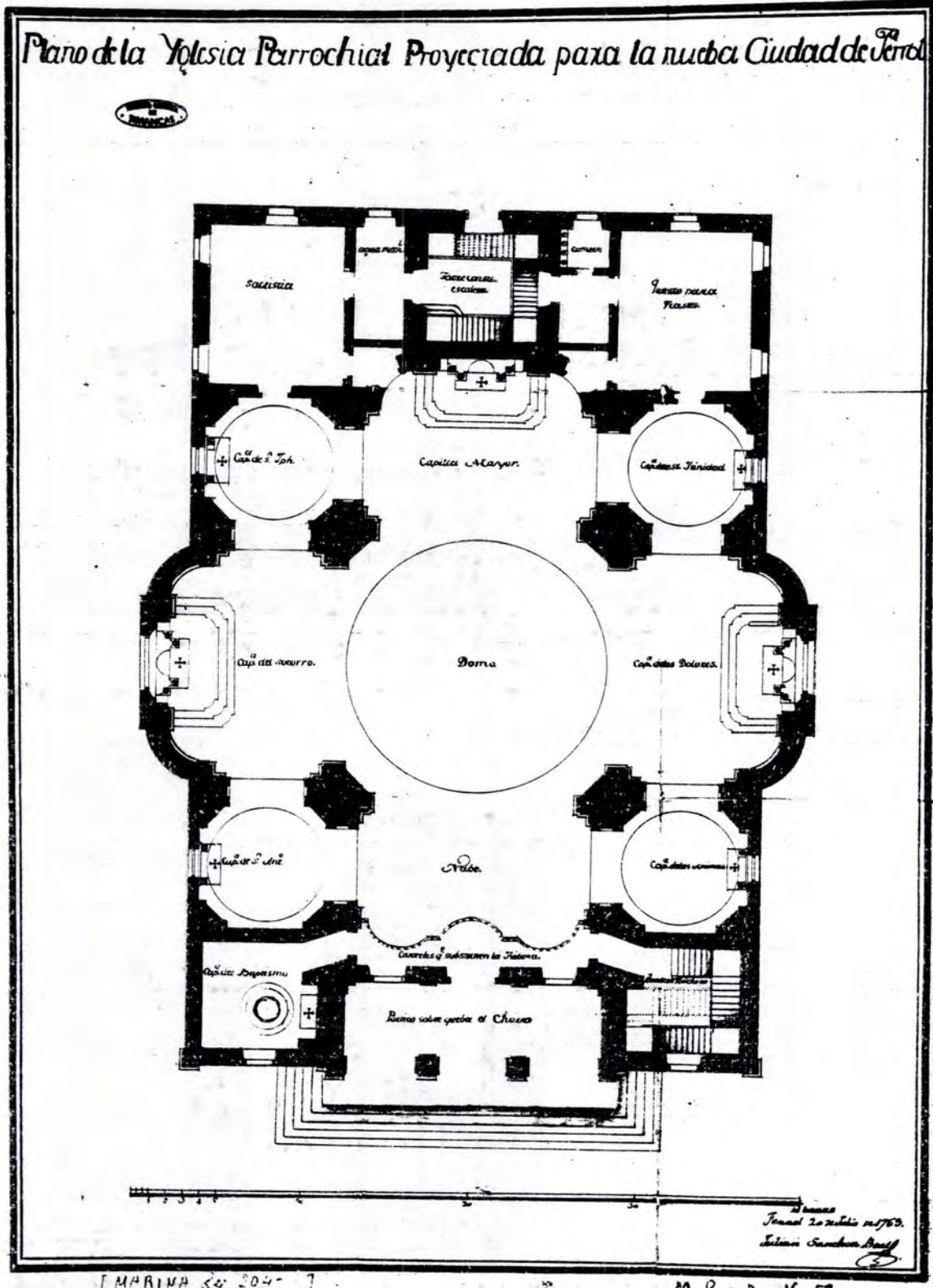


Señal conuada



Señal conuada por la Linea C-D

El Ferrol. Casa de Prisión y Sala de Justicia, 1791. (A.M.N.).



"Plano de la Iglesia proyectada para la nueva ciudad de El Ferrol".
 Julián Sanchez Bort. 1763 (A.G.S. V-52).

Representacion interior de la Iglesia Parrochial proyectada p^a la Ciudad nueva de Ferrol



Fachada principal para la misma Ygl^a



En honor
de San Juan Bautista
Julián Sanchez Bort
1763

A. P. 53 - 7 - 51

"Iglesia parroquial para la ciudad nueva de El Ferrol".
Julián Sanchez Bort. 1763. (A.G.S. V-53).



Modificación de las torres de la iglesia "según dibujo de Julián Sanchez Bort".
 Antonio de Bada y Navajas. 1775. (A.G.S. V-57).

AGUILAS

A principios de la segunda mitad del siglo XVIII, la fundación de una Nueva Población, en el puerto natural de Aguilas, en la costa de Murcia, se hacía necesaria según nos consta por distintas fuentes documentales. En 1751 la torre fortificada existente en la cima del Monte de las Aguilas se precipitó en ruinas y a consecuencia de ello Sebastián Feringan Cortés, ingeniero militar, destacado en Cartagena, fué encargado para la redacción de un nuevo proyecto que aprobado al año siguiente fue ejecutado y concluido en 1756. Con tal motivo elevó escrito en el que se extendió en la descripción del Monte de las Aguilas, su puerto, comunicación y sobre las necesidades y perspectivas futuras del territorio colindante (1). Se nos muestra en dicho escrito el talante y buen hacer de uno de los miembros del cuerpo mejor preparado para participar en el propósito de reformismo ilustrado, auxiliando técnicamente. Feringan explica como se han ido construyendo algunas casas de particulares a espaldas del Monte, así como almacenes, hermita, habitaciones para el capellán, guardas de la torre y para el fiel de Rentas Reales ya que el puerto Este del Monte era franqueado por embarcaciones que cargaban y descargaban mercancías de y para la comarca de Lorca y Cartagena, y como al haber mejorado la fortificación -defensa imprescindible para la piratería que allí frecuentaba-, debía esperarse una afluencia de nuevo vecindario que era preciso preveer. Feringan manifestaba que a pesar de las

solicitudes que había tenido al respecto, no había permitido edificar más hasta que estuviese confeccionado y aprobado el proyecto de la Nueva Población, para que lo que se edificase fuera bajo "alineamientos precisos", de tal manera que si se formase un pueblo de consideración se pudiese fortificar "sin detrimento de los vecinos", porque era previsible que se hiciesen muelles según lo mereciese el comercio y que se cultivase la tierra de sus contornos. Es a la vista de tales pronósticos que Feringan Cortés presenta adjunto "el plano, proyecto para la población incluyendo en él los edificios que hay hechos", y propone que si se aprobase se marcarían las alineaciones para que los particulares pudieran construir sabiendo a que atenerse, necesitando sólo dar conocimiento de ello al Comandante del fuerte, que sería el encargado de hacer observar las alineaciones "a cuyo fin se le entregaría en una tabla pegado un plano numerado" (2).

La Nueva Población, proyectada por Feringan Cortés, según plano fechado en 14 de septiembre de 1757, era una fortificación hexagonal irregular, extendida por el istmo entre el puerto de Levante y el de Poniente y que aprovechaba como baluartes los tres cerros situados en el Norte y en el Monte de Aguilas en el Sur, como uno de los lados del hexágono. Otro baluarte se situaba en la playa de Poniente flanqueando la entrada a la población viniendo desde Lorca. La topografía, condicionaba por tanto la forma del perímetro fortificado. En su interior se formaba una gran plaza mayor de forma pentagonal irregular, con tres lados ortogonales. La disposición de las manzanas se desarrollaba entre la plaza y la muralla dejando una calle intermedia de circunvalación en torno a la plaza, las restantes radiales de la plaza a los baluartes y algunas intermedias con ligeras adaptaciones para

respetar las edificaciones que ya existían. Una de las manzanas con fachada a la plaza se reservaba para cuartel de Infantería y otra para la iglesia que debía de dar sólo lateralmente a la plaza. Las distintas adaptaciones tanto al terreno, como a edificaciones existentes, conferían a la trama urbana una irregularidad total.

Desconocemos cual fue la suerte del proyecto de Feringan, pero pasados unos años, en 1765, el Conde de Aranda como Capitán General de Valencia y Murcia hizo un reconocimiento de la costa y encontró también lo adecuado de Aguilas como puerto bien protegido y útil para el comercio de los productos agrícolas de la zona, no habiendo otro semejante desde el de Cartagena hasta el de Málaga (3). Reconoció también la campiña inmediata al puerto, que halló fértil pero infructuosa, debido a la falta de población inmediata. En la corporación municipal de Lorca -en cuyo término estaba el puerto- halló buena disposición para fundar una población en el lugar, por lo que mandó ejecutar un proyecto que tuviese cuidado de aprovechar las edificaciones ya existentes.

El ingeniero militar Mateo Vodopich realizó el proyecto que fué aprobado por Aranda (4). Consistía como el de Feringan en la ocupación del istmo entre las dos playas, pero con una diferencia sustancial: de una ciudad fortificada se pasaba a proponer una ciudad abierta. Nuevas técnicas defensivas hacían obsoletas los recintos amurallados.

La Nueva Población se prefiguraba como una mallarecticular rectangular dejando como núcleo, próximo a la playa

de Levante, una amplia plaza mayor cuadrada de setenta y un metros de lado. Algunos edificios existentes que se respetaban (almacenes, hermita, casa de guardias) quedaban con fachada a dicha plaza. No así la iglesia para la que se reservaba una parcela aparte con plaza delante ex profeso. Conviene remarcar la direccionalidad que se dió a la malla tomada a partir de la playa de Levante y sin considerar la de Poniente, pues se preveía construir muelles en el Este por quedar más guarecido de los vientos y disponer de la ensenada natural de la Punta de las Aguilas. Como en el proyecto de Feringan el respeto hacia las edificaciones anteriores le resta rotundidad a la implantación, pero los propósitos perseguidos por el proyecto -ofrecer alineaciones para las nuevas edificaciones-, quedaban satisfechos. Así los bordes de la malla tanto en la playa de Poniente como en las laderas montañosas no se concretaban, ni se calculaba excesivamente el tamaño óptimo de las manzanas. En cambio se determinaba con absoluta precisión el límite de las edificaciones hacia la fortificación de la Torre de San Juan, por estrictas necesidades defensivas. Con absoluto rigor quedaba dicho aspecto expresado en la instrucción que Aranda dió el 23 de enero de 1766 para el Gobernador del Fuerte: "...se demarca con una línea de puntos hasta donde podrá el paisanaje extenderse con el caserío a la falda del Castillo y de dicha línea para éste no se permitirá que se levante casa, corraliza, ni choza alguna, ni para sí ni otro dependiente arbitraré sobre lo mismo con prevención de que se mandará arruinar aunque fuese suya, o de sus sucesores a la primera noticia que se tenga" (5). El Gobernador -cargo para el que fue nombrado un ingeniero militar: Juan B. Chardenoux- debía dirigir el nuevo establecimiento y celar para que se cumpliese lo que determinaba el plano, dejándose a decisión de la corporación de Lorca el

determinar la situación y tamaño de las parcelas dentro de cada manzana.

En un plano posterior de 1773 (6), se comprueba como la extensión de la trama hacia la ladera opuesta a la fortificación aumentó respecto del proyecto de Vodopich.

En 1785 la edificación había aumentado considerablemente según consta en un plano con proyecto de muelles, realizado por Jerónimo Martínez de Lara (7). Dicho arquitecto hizo también la demarcación del término de la Nueva Población que pasaba a tener "teniente de corregidor" dependiente del de Lorca (8). El plano de Martínez de Lara en el que se recoge el proyecto de nuevas obras públicas como los muelles, traída de aguas hacia el lavadero, balsa y fuente, muestra la anulación del respeto hacia edificaciones situadas cerca del puerto, y la subdivisión de manzanas que en el proyecto anterior tenían una excesiva dimensión, de tal forma que la malla pasaba a ser casi cuadrículada y modulada según el tamaño de la plaza mayor. Ya a principios del siglo XIX algunas manzanas volvieron a subdividirse para adecuarse a un tipo edificatorio de menor tamaño.

En 1787 se terminó de edificar la Real Casa de Aduana, levantada según planos de Lara. Era un edificio exento -que ya no existe- con dos pisos, casa adjunta para marineros y portada de orden dórico (9).

Para la construcción de la iglesia se presentaron sucesivamente tres proyectos distintos, un templo de gran

capacidad de Juan de Villanueva, otro de Lorenzo Alonso de tamaño insuficiente y el de Martínez de Lara, en 1799, que fue el que sirvió de guía para la que se construyó ya a mediados del siglo XIX cuando Aguilas recibió otro empuje constructor (10), sustituyéndose algunas de las edificaciones originarias, que eran en su mayoría de poca altura, como se nos muestra en las vistas de 1785 (11).

El trazado primitivo siguió manteniéndose como soporte de las sucesivas edificaciones, y prefiguró la futura extensión de la ciudad definiendo la modulación a seguir en terreno llano.

Notas.

1. Archivo General de Simancas, Guerra Moderna, 3718.
2. Ibid.
A.G.S. Mapas, Planos y Dibujos, XXIII - 39.
3. A.G.S. Guerra Moderna, 3718.
4. A.G.S. M.P. y D., XXIII - 40.
5. A.G.S. Guerra Moderna, 3718.
6. "Plano en que se manifiesta la situación del Puerto, Costa y Monte de las Aguilas y su fuerte nombrado de San Juan Bautista, con la Bateria de San Pedro que se hallan en su eminencia, capaces de diez y seis cañones, a cuyo abrigo está proyectado un pueblo por el excmo. Sr. Conde de Aranda con motivo de la grande utilidad que resultará al Rl. Servicio promoviendo el comercio de Trigo, Cevada, Barrilla, Esparto y otros géneros de que abunda el termino de la ciudad de Lorca y lugares vecinos". "Executado por el Theniente Coronel de Ingenieros Dn. Juan Escocet para mayor inteligencia de la relación que le acompaña, y explica lo resultado del reconocimiento que hizo el Vidor de la Chanzilleria de Granada Dn. Joseph Antonio de la Zerda por Comisión de la Rl. Camara y Consejo de Castilla". A.G.S. M.P. y D. XXIII - 41.
7. Plano de los Muelles proyectados en el Puerto de la Nueva Población de Aguilas. Geronimo Martinez de Lara. Biblioteca Nacional Sala de Geografía y Mapas. M2V-369.
8. Espín Real, Joaquin. El arquitecto Martinez de Lara y el famoso pantano de Lorca. Boletín de la Sociedad Española de Excursiones. Tomo 34, (1926). pág. 38 y ss. "Plano que demuestra la Costa de la nueva Población de Aguilas con la demarcación de su término y Juristicción y Puntos por donde confina con los Pueblos que la rodean". Gerónimo Martinez de Lara. Biblioteca Nacional. Sala de Geografía y Mapas. M2V-352.
9. Espín. Op. cit.
10. Espín. Op. cit.
11. Biblioteca Nacional. Sala de Geografía y Mapas. MLV-38, 80.

Plano que demuestra la Costa
 de la Nueva España de Aguilas
 con la demarcacion de su territorio y
 Jurisdicciones y Puntos por donde
 camina con los Indios de la Nueva

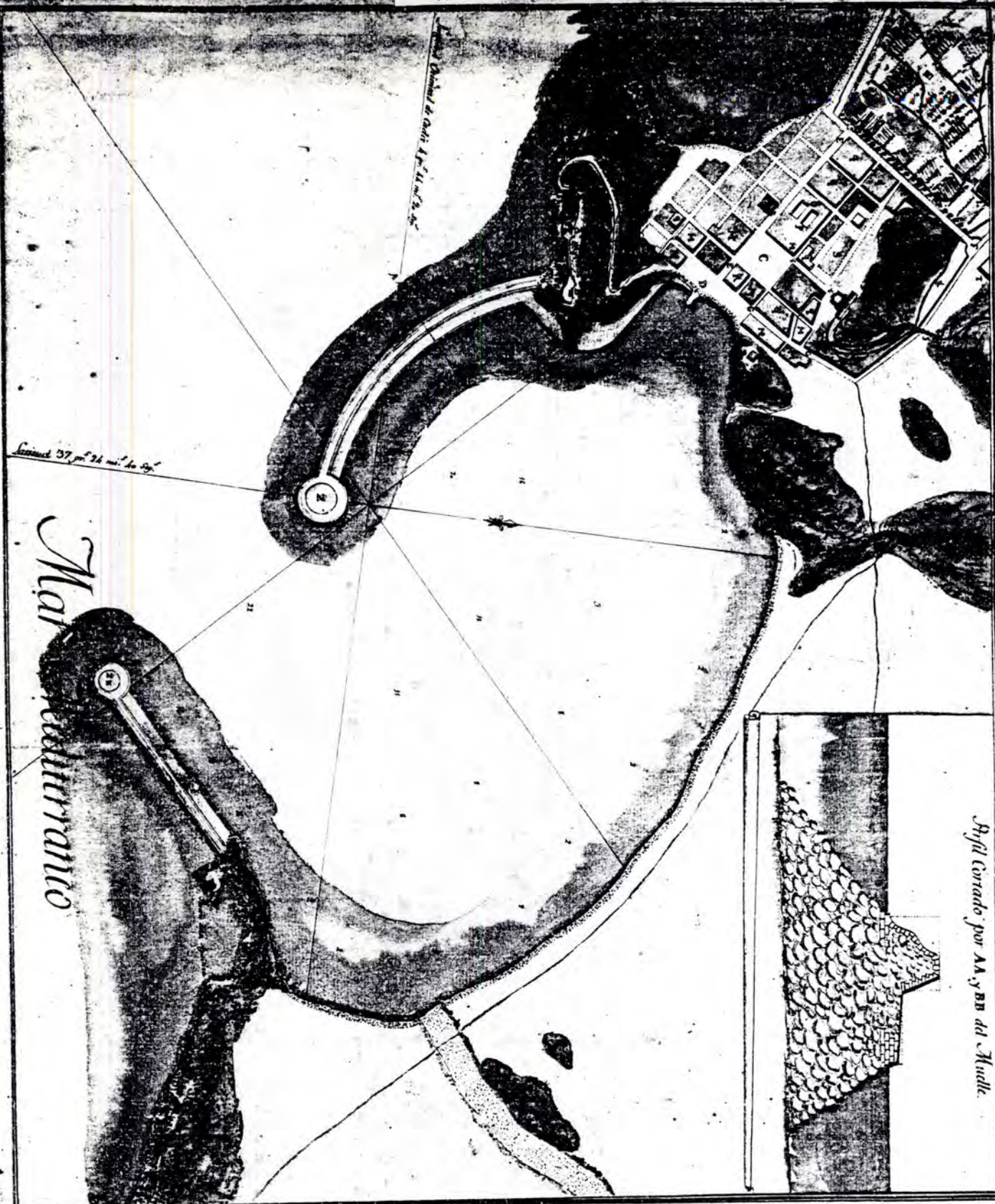
- A. Villa Rica de Indios
- B. Villa de San Mateo
- C. Villa de San Mateo
- D. Villa de San Mateo
- E. Villa de San Mateo
- F. Villa de San Mateo
- G. Villa de San Mateo
- H. Villa de San Mateo
- I. Villa de San Mateo
- J. Villa de San Mateo
- K. Villa de San Mateo
- L. Villa de San Mateo
- M. Villa de San Mateo
- N. Villa de San Mateo
- O. Villa de San Mateo
- P. Villa de San Mateo
- Q. Villa de San Mateo
- R. Villa de San Mateo
- S. Villa de San Mateo
- T. Villa de San Mateo
- U. Villa de San Mateo
- V. Villa de San Mateo
- W. Villa de San Mateo
- X. Villa de San Mateo
- Y. Villa de San Mateo
- Z. Villa de San Mateo



Costa y demarcación del término de Aguilas. Martinez de Lara. (Bibl. Nac. G. y M.).



"Muelles proyectados en el Puerto de la Nueva Población de Aguilas", Martinez de Lara. (Bibl. Nac. G. y M.).

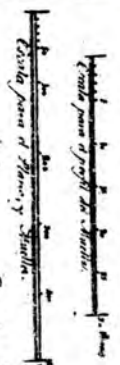


Puerto Cortado por AA y BB del Muelle

PLANO

De los Muelles proyectados en el Puerto de la nueva Población de Aguilas

- A Casales de San Juan
- B Puerto de San Blas
- C Plaza mayor
- D Plaza de la Cruz
- EE Calle del Rey Carlos
- FF Calle de Sion
- GG Calle de Moradaban
- HH Calle de Leonida
- YY Calle de la Fuente
- J Yermo fuente de la erudition
- K Erudition al Suroeste
- L Suroeste y Erudition para el Rey
- M Erudition de Suroeste
- N Erudition
- O Erudition
- P Erudition Real y Erudition
- Q Erudition de Erudition
- R Erudition
- S Erudition de la Erudition
- T Erudition de Sion
- V Erudition de Sion
- W Erudition que es en el Suroeste
- Z Erudition de punta de Sion
- ZZ Erudition de la Erudition



Escala para el Muelle y Puertos

Vista de la nueva Poblacion de las Aguilas por el lado de Poniente.



- | | | | |
|---|-----------------------------|------------------------|---------------------------------------|
| A... Castillo de San Juan. | EE... Calle del Rey Carlos. | Y... Capiro de Suanza. | MM... Camino de Vera |
| B... Puerte de San Pedro. | FF... Calle de Loma. | Z... Mermita | N... Puerta Nueva. |
| C... Iglesia del Arcobispo de Santiago. | G... Calle de Suanza. | AA... Almacenes | õ... Muro para defender la Poblacion. |
| D... Monte de la Aguilas. | H... Plaza publica. | CC... Casas | V... Cabozos que se van demoliendo. |

"Vista de la Nueva Población de las Aguilas por el lado de Poniente".
(Bibl. Nac. G. y M.).



Aguilas.

TORRERO

El Canal Imperial de Aragón fue la mayor de las obras públicas emprendidas en España en la época preindustrial. Aunque iniciada en tiempos de Carlos V, suspendida más de dos siglos, fue continuada con gran vigor en la segunda mitad del XVIII. Concebido a la vez como canal de navegación y de riego, vitalizó una amplia zona y favoreció enormemente a Zaragoza, aunque no se realizara el proyecto en toda su magnitud. En 1780 el Canal de Tauste se integró a la misma empresa del Imperial de Aragón.

El relanzamiento en la construcción del proyecto durante el Siglo XVIII empezó en 1738, cuando se comisionó a los ingenieros Bernardo Lana y Sebastián Ridolfi para que verificasen la posibilidad de hacer el Ebro navegable. Opinaron que ello podía hacerse siempre que en algunos tramos donde el río no hacía posible la navegación, se construyesen canales capaces de suplirlo. Aprovechando la parte ya construida del Canal Imperial en tiempos de Carlos V, el intendente de Aragón, promovió que dichos ingenieros hicieran un proyecto de canal de navegación desde el Bocal de la Acequia Imperial hasta la Zaida (1).

En 1768, ya en el reinado de Carlos III, se contrató para la construcción del canal a una compañía formada por Agustín Badin y su hijo Luis Miquel, con el asesoramiento técnico de los ingenieros franceses Bellecare y Bieus.

Se compromerieron a ejecutarlo en ocho años. Sin embargo y aunque la compañía se unió a Pedro Pradez quien buscó caudales en Holanda, así como el asesoramiento del ingeniero holandés Krayenhoff, que introdujo cambios sustanciales en el proyecto, en 1770 no se había logrado más que empezar la Presa y Casa de compuertas a media legua de Tudela.

En vista de ello el Estado tomó a su cuenta la ejecución del proyecto, formándose una junta en Madrid y encargando la dirección de las obras a Ramón Pignatelli, canónigo de Zaragoza, de quien Llaguno destaca su inteligencia en arquitectura hidráulica (2).

Previo reconocimiento del proyecto por parte de Julián Sánchez Bort y de Gil Pin, ingeniero del Canal de Languedoc, junto con Pignatelli, se vió las dificultades del proyecto de Krayenhoff por el poco caudal de agua previsto y por lo equivocado en la situación de la presa. Por todo ello se formuló un nuevo y definitivo proyecto que ejecutaría Pignatelli.

Junto a las obras propiamente del canal se realizaron una serie de núcleos de edificaciones a lo largo de su trayecto cuya finalidad era la de apoyo a la navegación. Almacenes para la mercancía que había que transportar, graneros, bodegas, posadas para los viajeros, residencias para los dependientes del canal, corrales para las yeguas que tiraban de las embarcaciones, etc.. Estos núcleos fueron bautizados con los nombres de San Roque, Gallur, La Canaleta, El Jalón, Casa Blanca o Casa de San Carlos, Casa de San Pascual, Casa de Paradas, etc.

El conjunto de edificaciones más importantes se situó en el Monte Torrero, constituyéndose en una verdadera Nueva Población, junto al canal. Se formó el Puerto llamado de Miraflores que era en realidad el de Zaragoza, ocupando un paraje lo más cercano posible a esta ciudad y concebido como centro del gobierno del Canal.

En las laderas del Monte Torrero se construyó el puente de América, llamado así porque la excavación de sus cimientos corrió a cargo del Regimiento del Ejército de dicho nombre. Desde este puente se lograba una de las mejores vistas del canal, al verse una porción larga y recta del mismo, mucha huerta, viñedo y diferentes poblaciones y montes. Pasado dicho puente se entraba en el conjunto de construcciones aludido.

Entre dichas construcciones había un baradero para barcos, con residencia para los constructores, un espacio contiguo cercado y arbolado capaz de permitir la armadura de cuatro barcos a la vez, y con cubiertos a su alrededor para almacenar las maderas.

El valle que había una vez pasado el puente y que formaba un descenso perjudicial a la dirección del canal, se cerró con un muro de contención de mampostería, creándose un Puerto capaz para varios barcos, con una playa larga y espaciosa para los efectos que se embarcaban y desembarcaban.

Desde el puerto destacaban tres edificios con fachada hacia el canal, uno de planta cuadrada que era la Fonda,

otro en el centro de planta rectangular donde habitaban los empleados del canal y con almacenes de utensilios en su planta baja, y el tercero destinado a granero y residencia de los obreros del mismo. Detrás y al lado de este último edificio estaban los almacenes de madera, los talleres de carpintería y herrería, las cuadras para caballos y pajaes.

En un segundo término respecto al Canal había tres pabellones más. Uno de viviendas para operarios de la navegación, peones conservadores y particulares que pagaban el correspondiente alquiler. En el del centro había una espaciosa y bien construida bodega cubierta con bóvedas sobre la que había dos pisos más de viviendas, y otro pabellón destinado a granero (3).

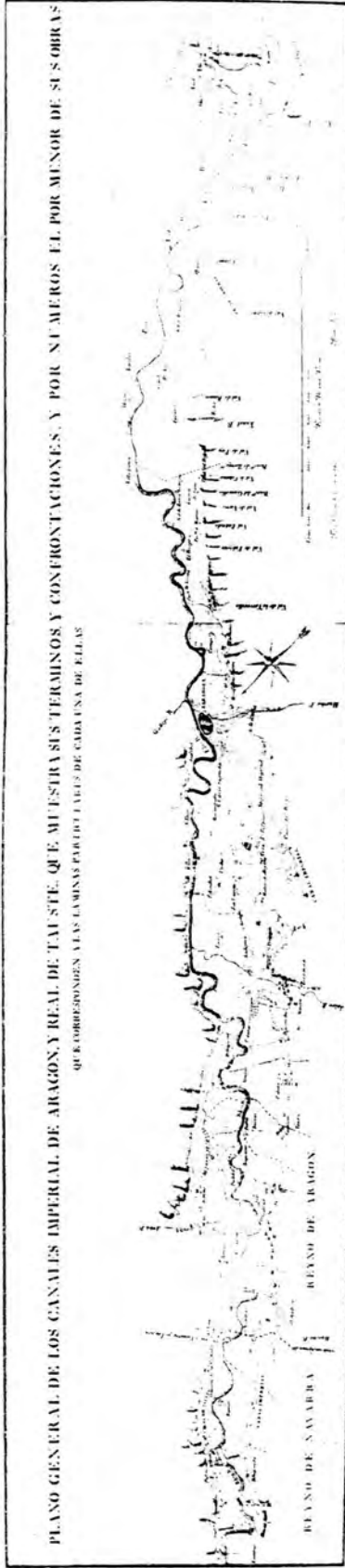
La disposición simétrica de estos pabellones centrales quedaba presidida por la edificación de la iglesia de planta central y neoclásica cúpula según proyecto de Tiburcio del Caso. Dos pabellones de oficinas y aduanas flanqueaban y completaban el recinto. Entre cada una de estas edificaciones se dejaban amplios espacios libres.

Hacia un lado del conjunto central había otros edificios para tahona de pan y horno de yeso. Y aprovechando la fuerza hidráulica del contra-canal que circundaba todo el recinto se construyeron una serie de edificios industriales: molino harinero, molino de aceite, fábrica de aguardientes y se pensaba situar un aserradero de madera. En el Puerto y junto al muro de contención se había también proyectado un dique para carenar las embarcaciones en seco.

Todo ello constituía pues un conjunto portuario, industrial, residencial y administrativo, una especial Nueva Población, en este caso directamente dependiente de una vía de comunicación naval, sistema de comunicación en el que la clase dirigente ilustrada tenía puestas grandes esperanzas, por la importancia que había adquirido en otros países.

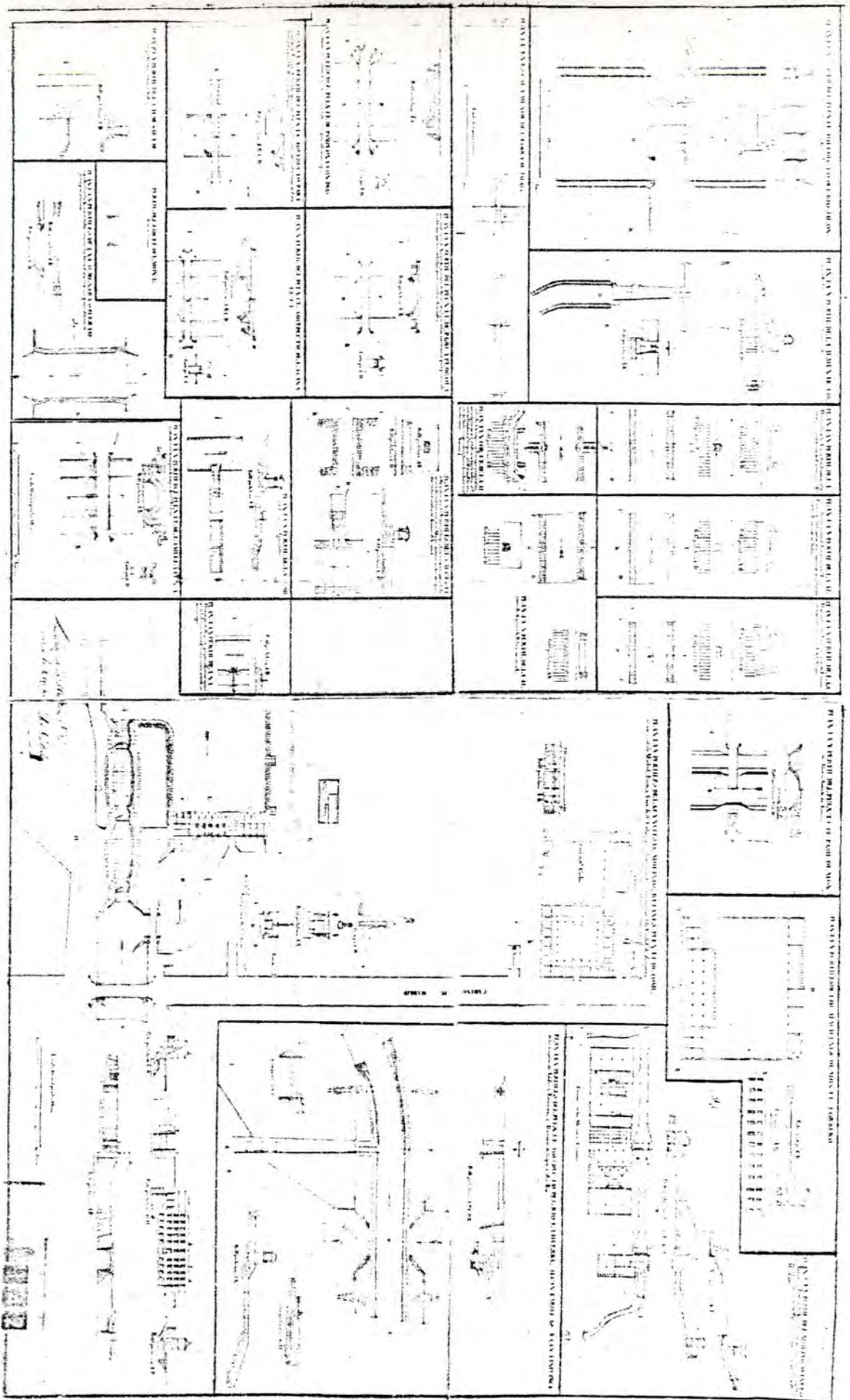
Notas.

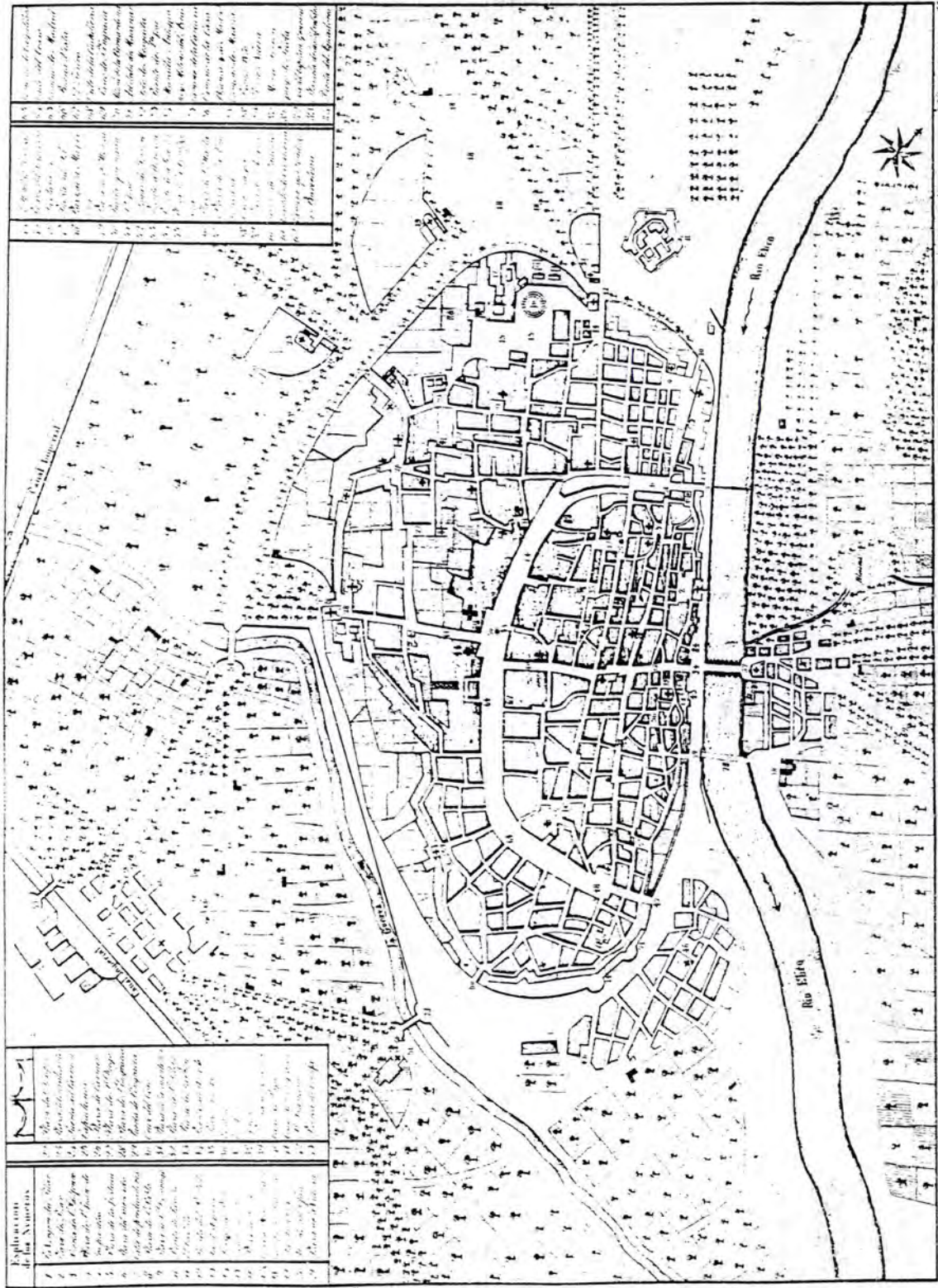
1. Sástago, Conde de. Descripción de los canales Imperial de Aragón y Real de Tauste. Zaragoza, 1796.
2. Llaguno y Almirola, Eugenio. Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España... Madrid, 1829. Tomo IV. Pág. 326.
3. Madoz. Diccionario Geográfico. Tomo XVI. Pág. 623-625.



Canal Imperial de Aragón.

Obras del Canal Imperial. Felix Gutierrez, 1787. (S.G.E. 142).

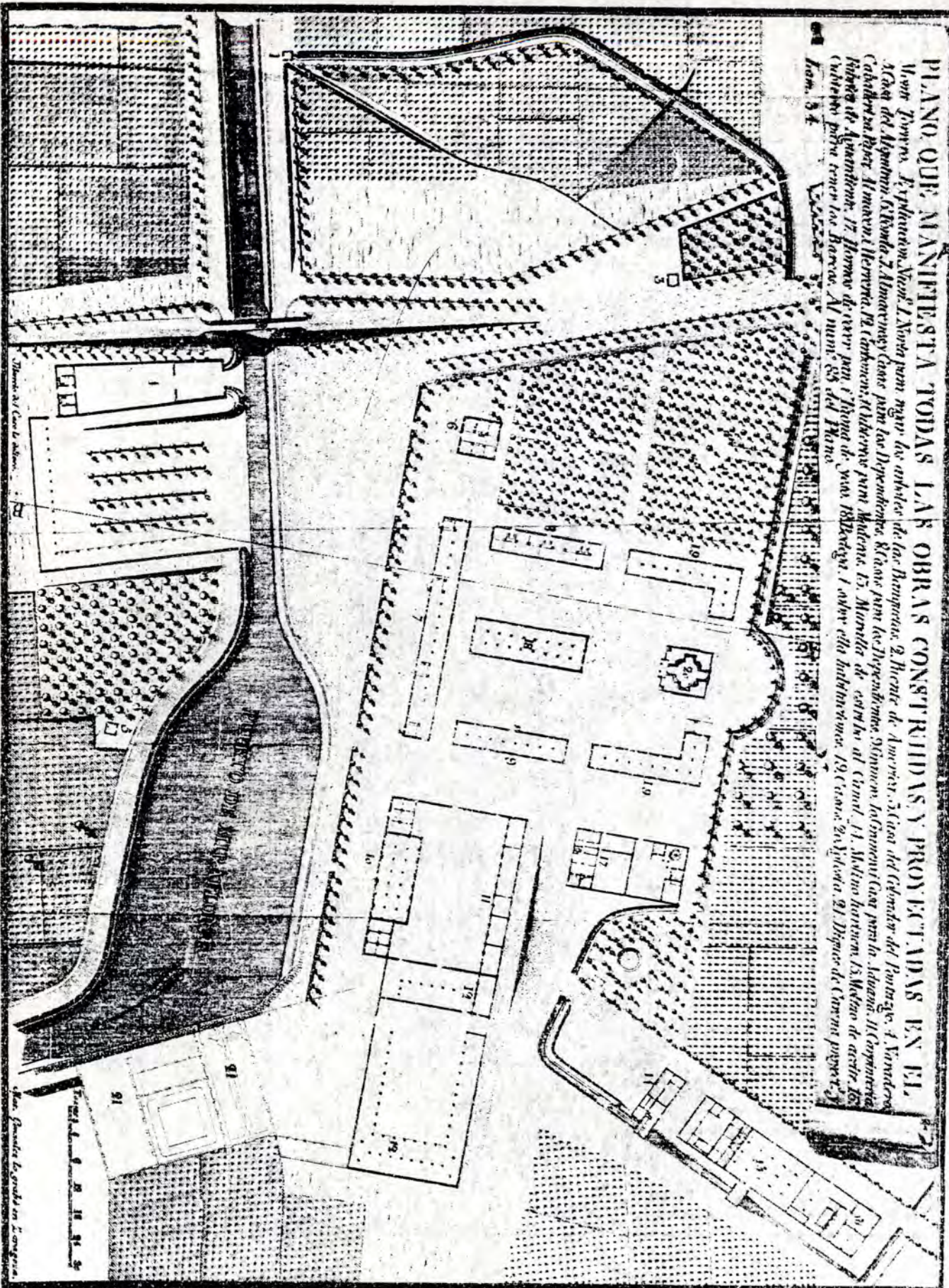




PLAN TOPOGRAFICO DE LA IMPERIAL CIUDAD DE ZARAGOZA, 1809.

Plano Topográfico de la Imperial Ciudad de Zaragoza, 1809. Manuel Diaz. En la parte superior vease Torrero. (S.G.E. 115).

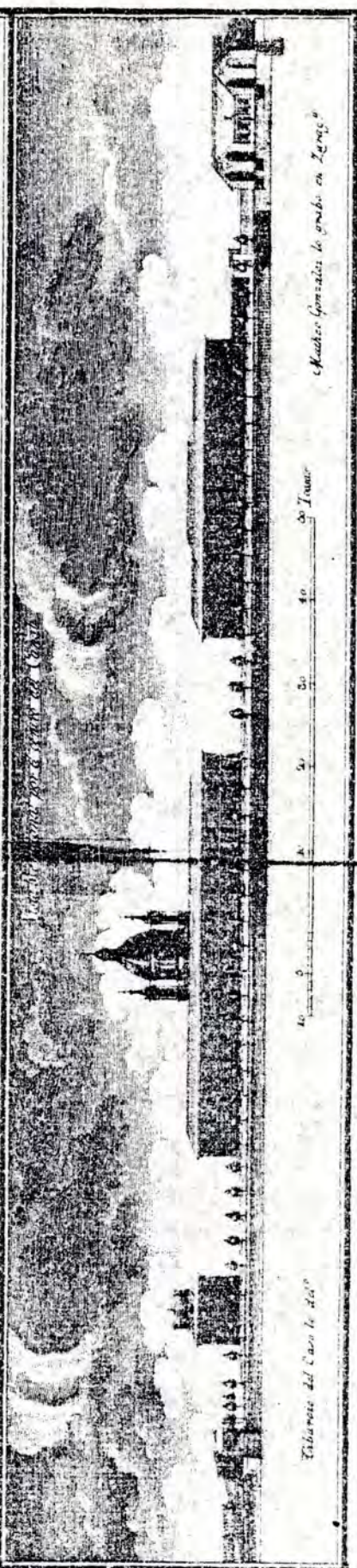
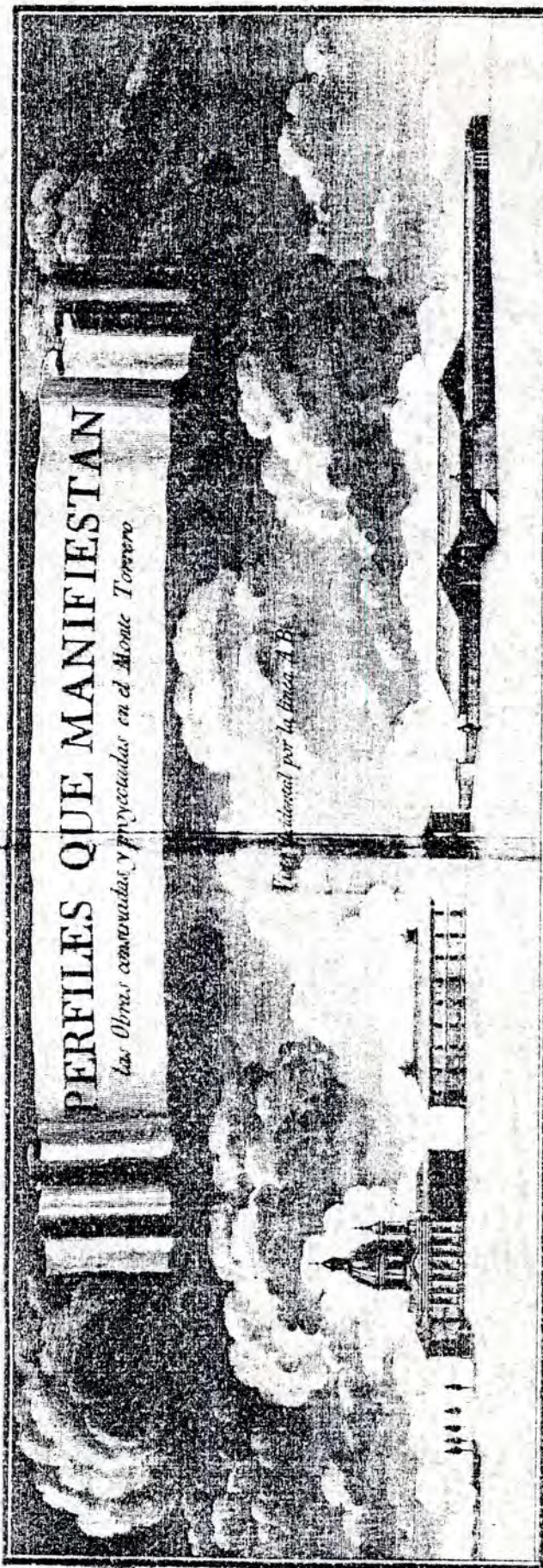
PLANO QUE MANIFIESTA TODAS LAS OBRAS CONSTRUIDAS Y PROYECTADAS EN EL
*Monte Torrero. Explicación. Mont. Torrero para regar las arboledas de las Barraganas. 2 Fuente de Amorosa. 3 Fuente del Cidador del Pinar de. 4 Vivero de
 Agua del Algodón. 5 Fuente de Almacenes y casa para las dependientes. 6 Casa para las dependientes. 7 Gimnasio. 8 Invernadero para la Adama. 9 Compañía
 de Algodón. 10 Almacén. 11 Almacén. 12 Almacén. 13 Almacén. 14 Almacén. 15 Almacén. 16 Almacén. 17 Almacén. 18 Almacén. 19 Almacén. 20 Almacén. 21 Almacén.
 (whites) para tener las Barras. Al num. 89 del Plano*



Monte Torrero.

PERFILES QUE MANIFIESTAN

las Obras construidas y proyectadas en el Monte Torrero



Monte Torrero.

SAN CARLOS DE LA RAPITA

Las razones para la fundación de la nueva población de San Carlos de la Rapita, es preciso buscarlas hacia la mitad el siglo XVIII, en relación con los proyectos que para la navegación del Ebro se desarrollaron y como necesidad de dotar el puerto natural de los Alfaques de un importante núcleo de población.

En 1739 los ingenieros militares Bernardo de Lana y Sebastián Ridolfi confeccionan sendos proyectos para la navegación del Ebro. Proyectos que no conocemos, pero que sabemos de su existencia porque en 1775 estaban en poder del "Jefe de Navegación del Ebro" que era el Conde de Ricla (1).

Las ideas que están en la base de estos proyectos, podemos encontrarlas reflejadas en el libro del mercantilista Jerónimo de Uztariz, "Theoría y práctica de Comercio y Marina", (Madrid, 1742), donde en el capítulo LXXII explica la "importancia de aumentar y fortificar los astilleros", de "hacer más navegable el Ebro" y de "mejorar el puerto de los Alfaques de Tortosa". Para Uztariz, el puerto natural de los Alfaques sería un lugar idóneo para establecer unos astilleros, por su situación y por las ventajas del puerto. La navegación del Ebro facilitaría el transporte de mercancías, en general, y de materias primas destinadas a la fabricación de navíos, en particular. Incluso algunas de estas materias como la madera podrían extraerse de los montes cercanos.

Conocemos dos proyectos de esta misma época que completan y centralizan la navegación del Ebro en su último tramo, planeando un canal que desde Amposta llegara hasta desembocar en el mar por el lado de la Torre de la Rápita. Son proyectos datados en 1749 y trazados por los ingenieros militares Juan Cermeño y Miguel Marín. Ambos realizan mapas del puerto de los Alfaques, levantamientos del Puerto de la Rápita y trazan la línea a seguir por el nuevo canal (2). El proyecto de Miguel Marín (3), nos permite apreciar la situación del terreno adjunto al canal y a su desembocadura, con la existencia de algunas casas y barracas. El proyecto de Juan Cermeño proponía un trazado similar para el canal, que de momento no se realizaría. (4).

El transporte fluvial de mercancías por el Ebro es descrito en documentos que debemos datar hacia 1770: "(...) los frutos de Aragón se conducen hasta (Tortosa) en barcas chatas y en las mismas y otras iguales de Tortosa bajan hasta Amposta donde tiene algunos almacenes la Real Compañía de Comercio de Zaragoza; y desde allí por tierra al puerto de los Alfaques por camino llano y buena carretera" (5).

En esta época el puerto de los Alfaques ofrecía "resguardo de los temporales" por lo que las embarcaciones fondeaban "en el canal dentro del puerto que tiene de 6 a 8 brazas de fondo". Ordinariamente lo hacían en el centro del puerto de los Alfaques pero "cuando recelan ser acometidos de corsarios Berberiscos se retiran (...) bajo el cañón de la torre de San Juan", situada más al interior del puerto natural (6). Hasta entonces sólo existían en la Rápita, como servicio portuario, la llamada "Casa de Aduana" que constaba de "reducidas habitaciones para el administrador, un cabo y dos ministros (funcionarios), con

un almacén de 26 o 27 varas de largo y 16 o 17 de ancho".(7). Dicha casa estaba situada junto al Monasterio de Santa María de la Rápita. Hacia mediados de siglo se habían establecido en el lugar algunos colonos que cultivaban tierras en enfiteusis propiedad del Monasterio y trabajaban en las salinas.

En 1778 la consagración de la libertad de comercio con América favoreció el desarrollo económico de Cataluña y en consecuencia el auge de sus puertos. Dada la "excelente situación y su gran porvenir para el comercio de Cataluña, Aragón, Valencia y las comunicaciones con Baleares" se solicitó la "habilitación para el comercio libre a los parajes permitidos de Indias" del "Puerto de los Alfaques de Tortosa", lo que se concedió por resolución de Su Majestad en Real Decreto de 16 de febrero de 1778 (8).

Es en el mismo año y seguro que relacionado con dicha habilitación y el consiguiente aumento de actividad, cuando se hace evidente la necesidad de fortificar el puerto. El ingeniero militar Francisco Llovet proyecta la batería de defensa anexa a la existente Torre de la Rápita. Los planos dibujados en 1778 se corresponden con lo construido.

Como en el parecido caso de Aguilas, en Alicante, la existencia de una batería con su guarnición correspondiente junto al crecimiento de actividad portuaria, impulsa a solicitar la población del lugar. Llovet, como anexo al proyecto de batería, confecciona un informe en el que propone crear una Nueva Población alegando lo adecuado del lugar. "Don Manuel Espinosa de los Monteros, del Consejo de Su Majestad, como diputado de los Reinos por Cataluña y

Mallorca", pide también por su cuenta poblar el puerto de la Rápita. Y el "Comercio de la ciudad de Tortosa" en una carta fechada el 9 de diciembre de 1779, expone las ventajas que reportaría la creación de una población en la Rápita (9). Solicitudes que son oídas y respondidas mediante la Real Cédula para fundar la que se llamará Real Ciudad de San Carlos de la Rápita.

Sin embargo, ya desde el principio las obras de la Nueva Población se ven dificultadas, seguramente por una incorrecta dirección y gestión, tal como se deja entrever en algunos documentos. En 18 de febrero de 1780 se produce un cambio de contratista de "la Obra nueva de la Rápita". Juan Ortega es sustituido por incumplimiento de contrato por Martín Pintat y compañía (10). Por los estados de obras y justificaciones de gastos habidos durante 1780, se entiende que las obras iban a un ritmo lento y que ello era debido a la escasez de la dotación económica. De la construcción de la Batería de la Rápita tenemos conocimiento por el informe que el Conde del Asalto, Capitán General de Cataluña, transmitió a Florideblanca cuando en febrero de 1781 realizó una visita de reconocimiento al puerto de los Alfaques: "La Batería de la Rápita (...) está adelantada, y conviene acabarla, pero para ello es necesario que se dé dirección de la obra a otro ingeniero por lo mal que se aviene con Don Francisco Canals el que ahora la tiene a su cargo" (11). Francisco Canals había sido nombrado en 1780 "Superintendente y Comisario de Caminos" y era el "Subdelegado del Real Establecimiento de San Carlos". Dependía del Intendente General de Cataluña y recibía órdenes directas de Floridablanca, principal impulsor de la fundación de la Nueva Población. Canals estaba encargado de la repartición de tierras para cultivo y de la construcción del canal, para riego de dichas

tierras y de navegación de Amposta al puerto, llamado canal de San Carlos. En 1780 debía de hallarse ya construido dicho canal según nos consta por las órdenes que dió Floridablanca para que fuera utilizado para el transporte de municiones provenientes del Ebro: "8 de diciembre de 1780": "En este año se ha construido felizmente de Orden del Rey, un Canal de navegación y riego, desde el puerto de los Alfaques hasta la Villa de Amposta; Y con motivo de haberse hecho el ensayo de la navegación y hallarse en aptitud de poder servir para la conducción de toda clase de provisiones de guerra con ahorro de muchos gastos y riesgos según me informa el Comisionado de dichas Reales Obras; se lo participo a V.E. para que con esta noticia pueda comunicar las Ordenes correspondientes, a fin de que el transporte de municiones que se ejecute desde la ciudad de Tortosa al Puerto de los Alfaques, se practique por dicho canal libremente y sin riesgo alguno por razón de derechos, siempre que la conducción se ejecute de cuenta de S.M., y si fuese por los asentistas, con moderación de derechos, respecto a los gastos que de otra suerte tendrían que hacer (...)" (12). La competencia que entrañaba el tránsito por el canal, para los transportistas que hasta entonces realizaban su trabajo por carretera motivó, en parte, los recelos del Gobernador de Amposta y del Intendente de Cataluña sobre la utilidad del canal. De tales recelos sale al paso el Capitán General en su reconocimiento, navegando por el canal, ensalzando la obra realizada y viendo las ventajas que de ella se derivan. En el informe, fechado en Barcelona el 28 de abril de 1781, se nos proporciona la primera descripción coetánea de la construcción de las obras de la nueva ciudad de San Carlos: "La situación de la proyectada Población de San Carlos es al pie del Monte de Murcia sobre terreno firme y igual a la embocadura del Puerto. Se están construyendo casas ya de cuenta del Rey, y alguna de particulares; y es muy de creer que se aumente progresi-

vamente la Población, haciéndose pública la maravilla del Canal, que así puede llamarse la calidad de aquella tierra, su extensión capaz de muchos lugares desde los Alfaques al Fangar y el riego que la fertilizará con ventajas considerables para los que se interesen en aquel tan útil como vasto establecimiento. Desde el canal a la Población de San Carlos y a la distancia de unas cien varas de la Playa, se abre una acequia que está ya empezada cuyo derrame servirá para molinos y alguna otra máquina útil".

En 1780 y 1782 se dieron varias Reales disposiciones sobre repartimiento de tierras y reglamentando su cultivo. Francisco Canals era encargado como juez sub-delegado de todos los asuntos concernientes a los repartimientos. Se consideraba que de estos y la consiguiente construcción de casas podía resultar alguna otra Nueva Población a lo largo del canal.

Vemos pues como el fomento industrial y agrícola, la mejora de comunicaciones terrestres y marítimas, y la actividad mercantil, todas ellas bases del desarrollo económico de la Ilustración, se materializan en San Carlos de la Rápita y su territorio contiguo.

El viajero Ponz desde la cumbre próxima de Nuestra Señora de la Aurora, nos explica como "se extiende la vista por la playa del mar y se descubre bien el sitio donde se está construyendo la Nueva Población de San Carlos y la entrada del Ebro por entre arenales, como también el canal abierto desde el término del lugar de Amposta hasta los Alfaques" y como "en medio de la escabrosidad da gusto ver aquel monte cultivado de varias suertes de ár-

boles frutales, particularmente de algarrobos y olivos" (13). Otro viajero, Alejandro de Laborde, habla de las posibilidades que para "fecundar las tierras áridas e incultas de los alrededores de San Carlos" podría tener el canal construido (14).

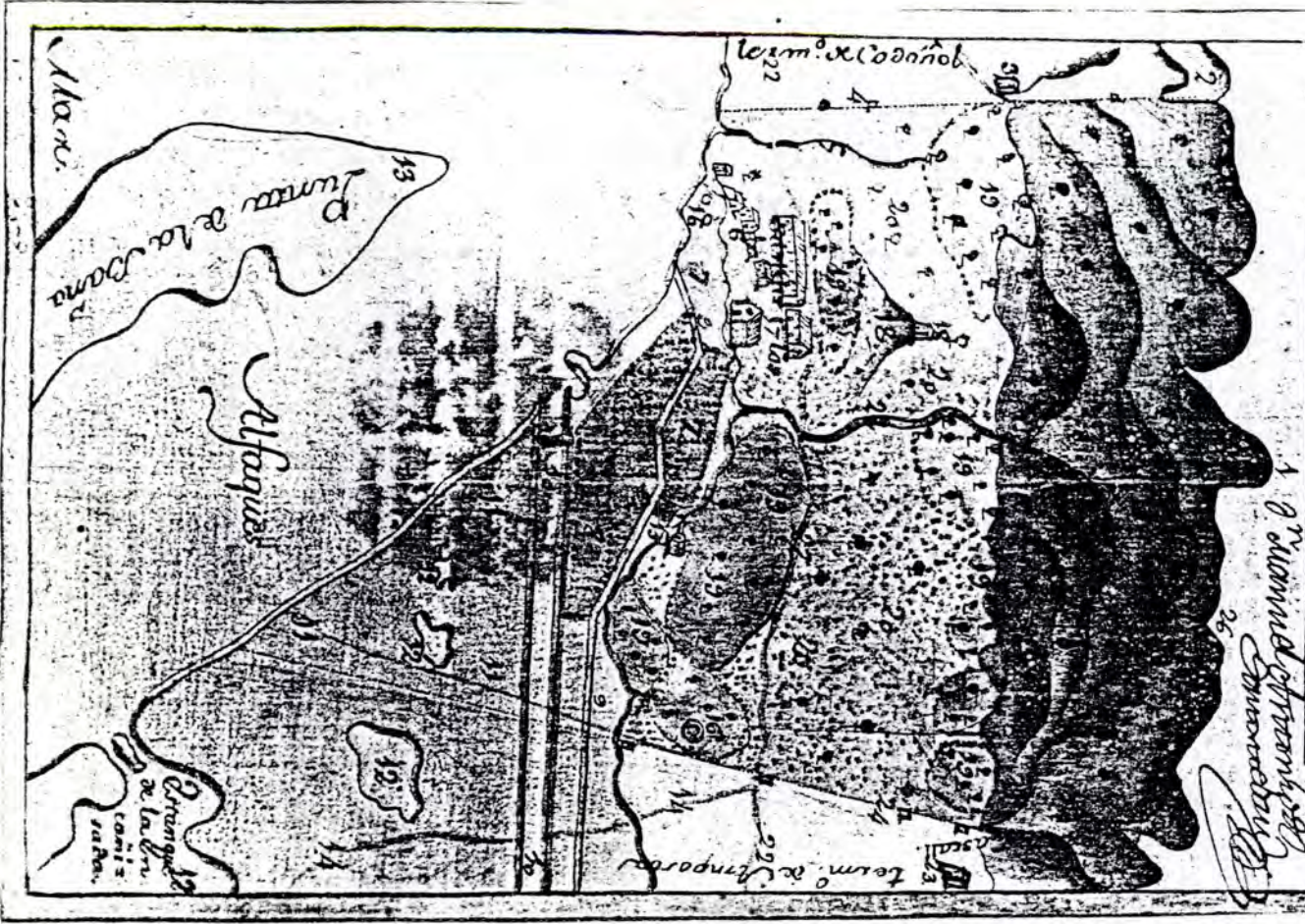
No se conoce el proyecto de la Nueva Población. El plano del "Término de la Rápita" de Manuel Antonio de Santisteban (15), es la representación de la demarcación del término de la Nueva Población. En él se señalan los edificios que ya existían cuando en 1780 se empezaron las nuevas edificaciones -el canal de San Carlos, el caserío e iglesia de las Monjas- y el "sitio en donde se construye la Población dicha de San Carlos". En el "Plano del Puerto de los Alfaques con el proyecto de un muelle" realizado en 1782 por Joaquín Camacho (16), se aprecian la Torre de la Rápita, la Batería de media luna proyectada por Llovet, el canal y unas primeras edificaciones de la Nueva Población. Una de ellas se identifica con el llamado cuartel. Es una manzana rectangular de viviendas con un patio interior. No se aprecia la construcción del espacio central de la Nueva Población. Es dicho espacio un salón o plaza alargada, acabado en exedra con edificios formando pórticos. La dirección del eje de este espacio es la del camino de entrada a la población. Queda cruzado por otra dirección la del eje de la llamada Plaza Mayor, espacio en ligera forma de pata de ganso, abierto hacia el puerto y rematado en sentido contrario por una pequeña rotonda, que situada en terreno elevado domina la perspectiva axial que se forma. Este espacio en crucero se configura como centro ordenador de la Nueva Población, predeterminando la dirección de las futuras calles que a partir de él surgirán.

Algo distanciado del centro de la población pensó la Armada elegir un templo (17). El edificio de planta cuadrada envolviendo un espacio central en cruz griega y con fachadas neoclásicas quedó sólo empezado en sus muros.

Notas.

1. Archivo General de Simancas. Guerra Moderna, 3327.
2. Servicio Histórico Militar. 8947, 8996, 8997 y 8998.
3. A.G.S. Mapas, Planos y Dibujos, XX-26.
4. Servicio Histórico Militar, 2373.
5. A.G.S. Hª D.G.R., 795.
6. Ibid.
7. Ibid.
8. Archivo Histórico Nacional. Consejos, 728/8. Archivo de la Corona de Aragón. Acordades, 1779, nº 91.
9. A.G.S. Guerra Moderna, 3326.
10. A.G.S. Guerra Moderna, 3327.
11. Ibid.
12. Ibid. 2ª, 5ª, C.
13. Ponz. Op. cit. Tomo XIII, Carta VI.
14. Laborde, Alejandro de. Voyage pittoresque et historique de l'Espagne. Paris, 1806.
15. Publicado en el libro de Beguer Pinyol, Manuel. El Real Monasterio de Santa Maria de la Rápita. Tortosa, 1948.
16. Museo Naval, XXVIII - 6 y 7.
17. Museo Naval, Miscelania, Doc. 17 fol. 43 - 45, Ms. 2319.

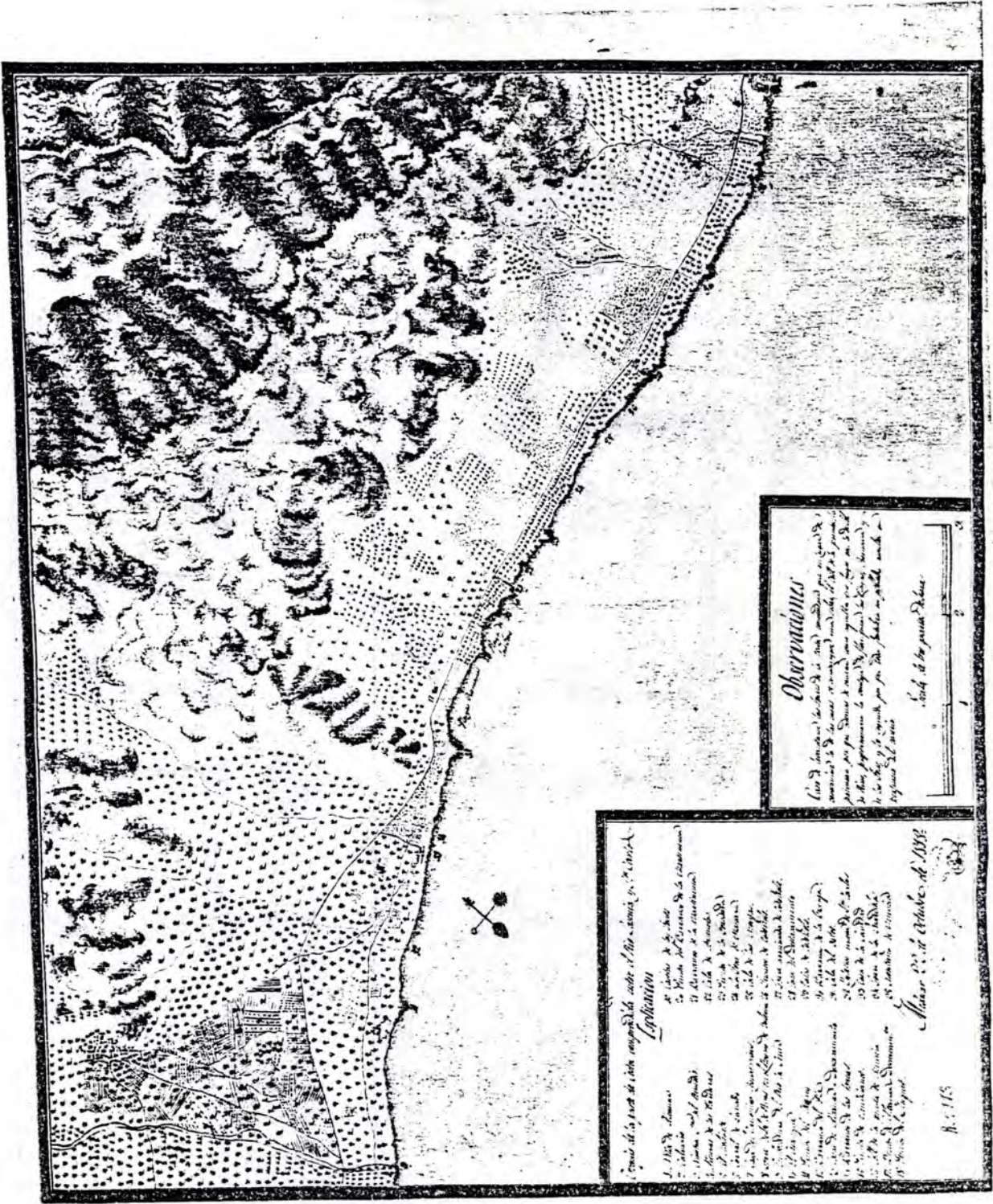
Termino de la Rapia.



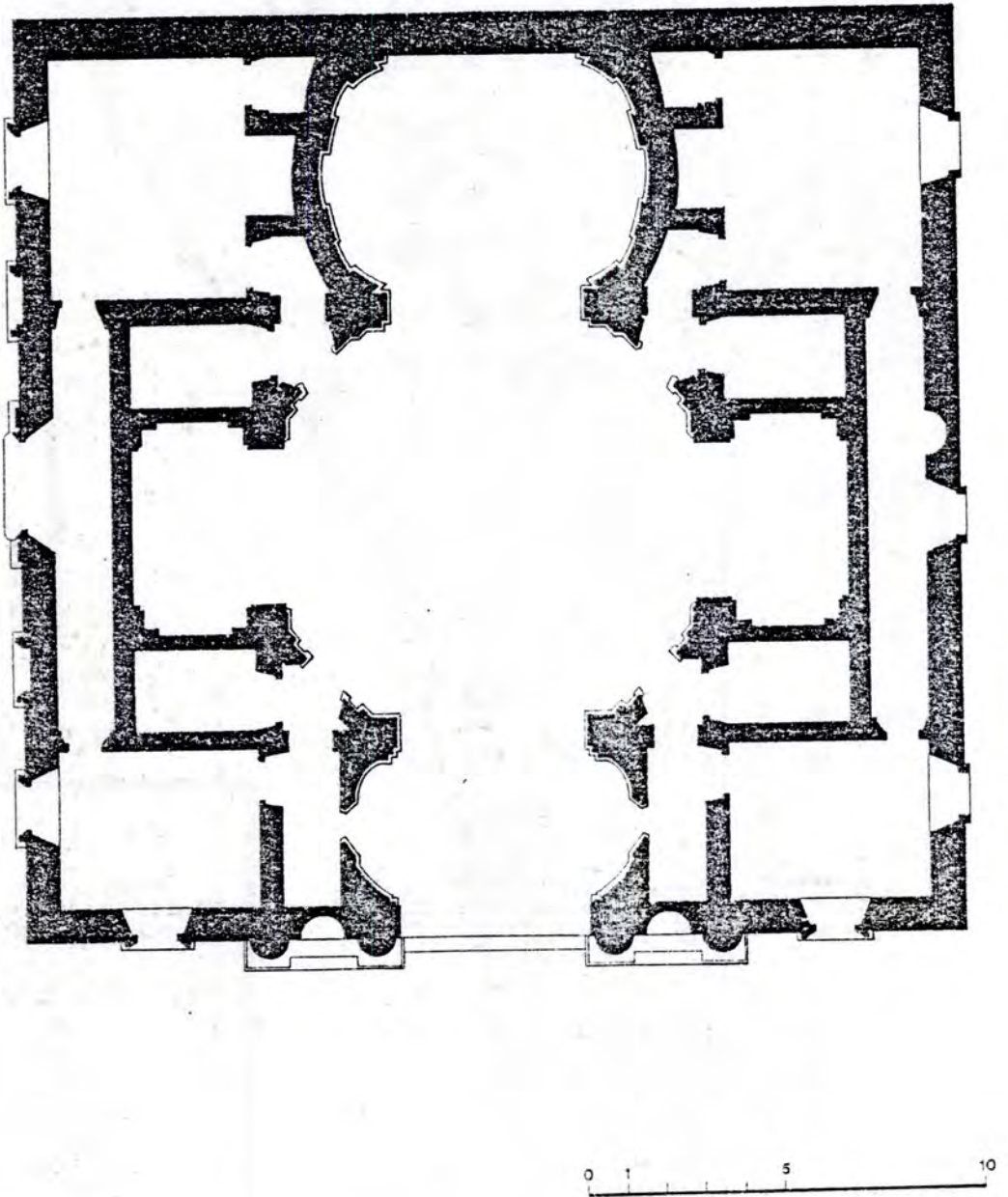
Explicacion.

Yo el Sr. Don Manuel Estremoz y
 Don Manuel Estremoz y
 Don Manuel Estremoz y

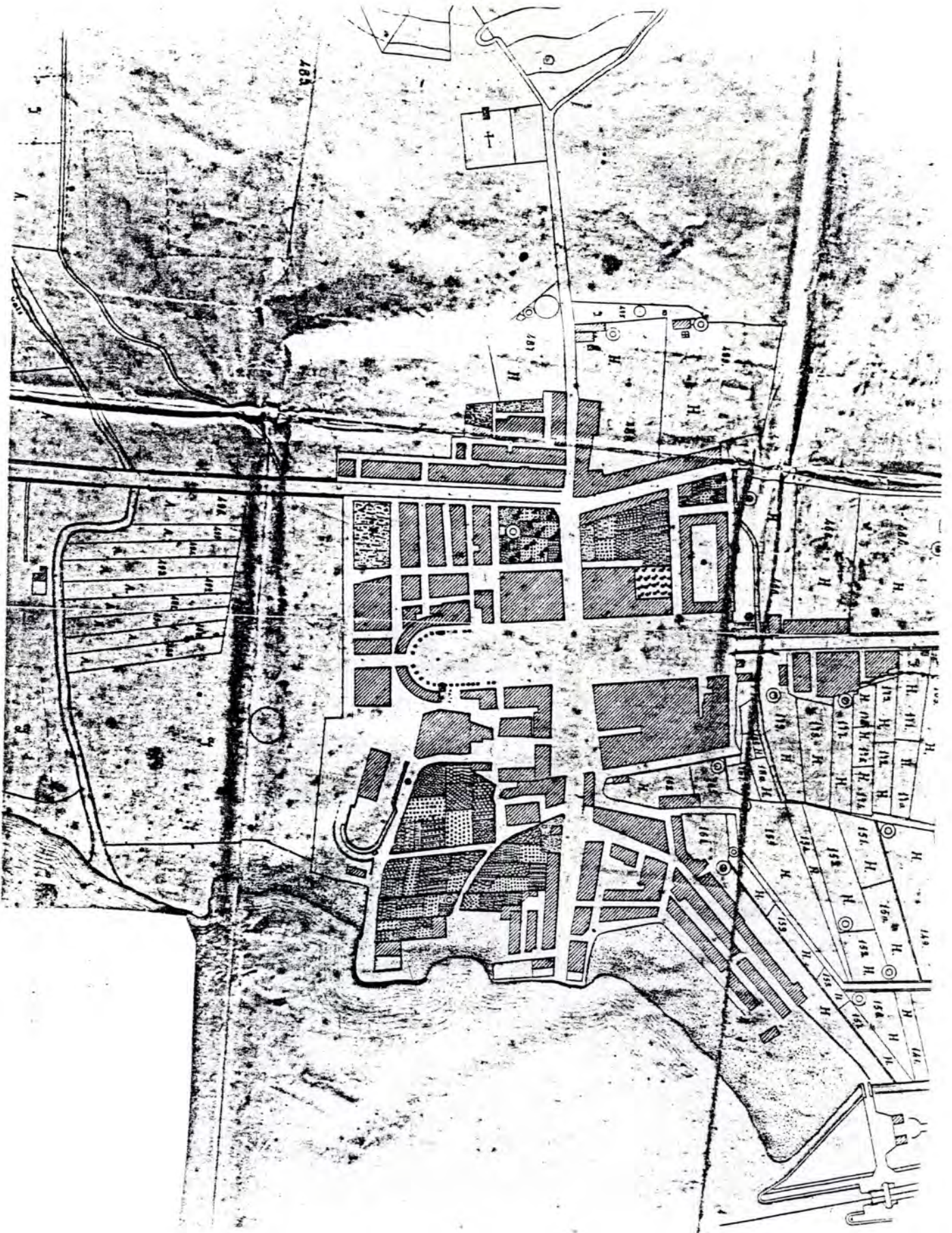
1. Monte Moncia.
2. Roca Jonada.
3. Maria X. Anjo.
4. Línea divisoria entre Cataluña y la Rapia, mediada por mojones de piedra, uno de los quales está sobre el monte Moncia.
5. Plantación de Alcañices, à Penhor.
6. Caserío de Agla, propio de los Alfoques de la Rapia, y otros de San Juan.
7. Uvicata, y tierras de sembradura, que cultivaron los Alfoques antes de emprenderse las R^{as} Obra.
8. Pradol, que cultivaron los Alfoques, si los tiempos no eran lluviosos, para lo qual por algun tiempo exararon establecid^o à Vicente de Arana de Viana, y otros, que cultivaron de cultivo ocupador p. dizen. Sugetos.
9. Staquias hechas con materia de las R^{as} Obra.
10. Canal de San Carlos.
11. Pradol de los Alfoques.
12. Estanques.
13. Puente de la Duana.
14. Lazo nombrado de la Caranca.
15. Canal y Cauce, de los Dous propio de los Alfoques.
16. Potes de Vania, propios de los Alfoques.
17. Sitio en donde se construye la Pella. dize de S^r Carlos.
18. Alomarias y torres de la Guardia.
19. Yarraspedales, y tierras de sembradura de los Alfoques.
20. Alcomar de la Rapia, de los quales hay porciones, y se conoce haver estado cultivados, ya por los Alfoques, y otros, que en un en ellos, y por tanto, y los maciones, y otros, y otros.
21. Bantones de la Rapia, à Penhor.
22. Camisa, y vi de Alcañices à Ampora.
23. Maria de San Juan, antes de San Sobit, y antiguo de Guardia.
24. Línea divisoria entre la Rapia, y Ampora, mediada por quatro mojones de piedra.
25. Roca calent.
26. San quatro Alfoques.



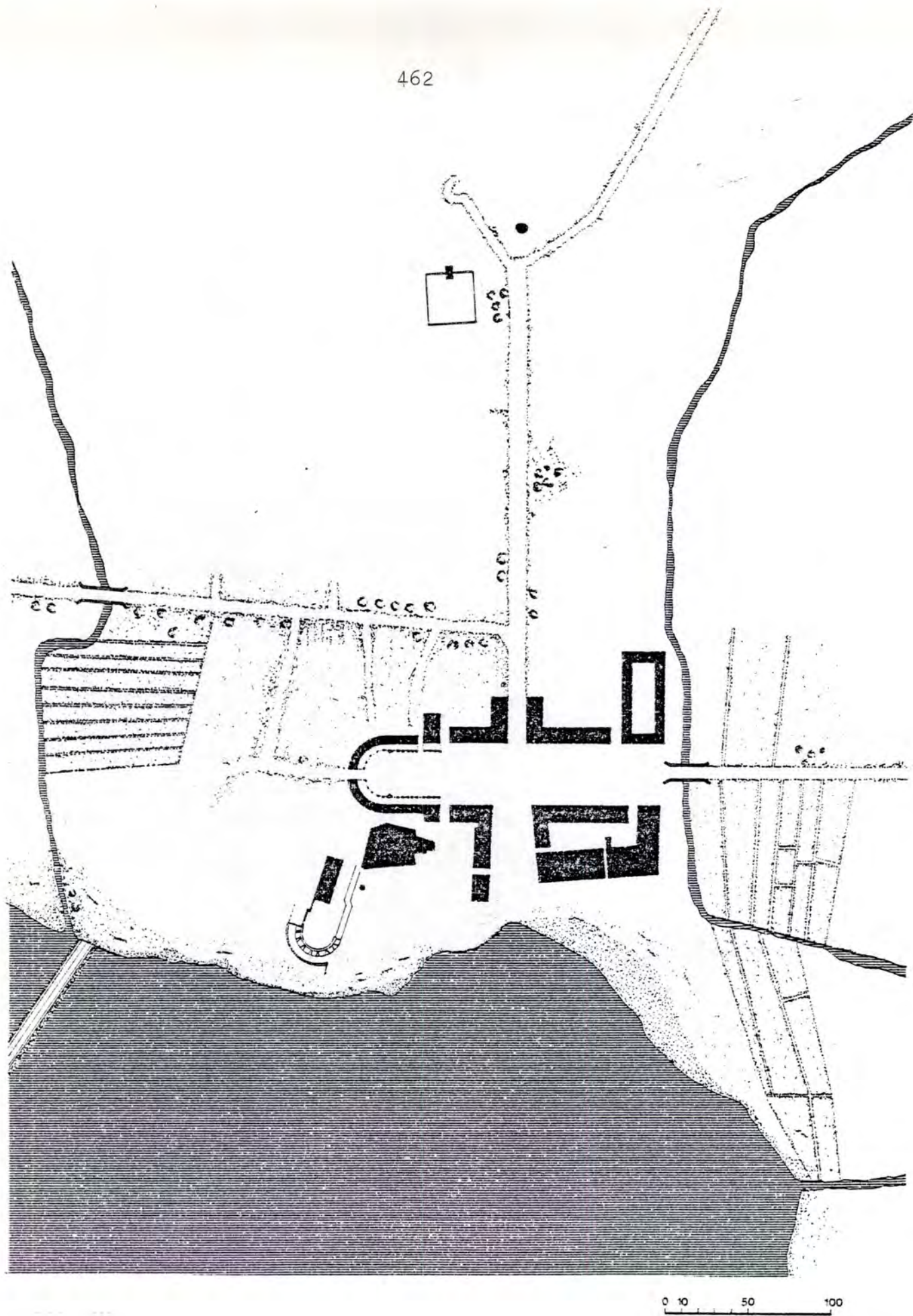
Parte de Costa entre el Rio Cenia y San Carlos de la Rápita. 1818. (Bibl. Nac. G. y M.).



San Carlos de la Rápita. Templo que construía la Armada. Planta.



San Carlos de la Rápita a finales del siglo XIX, por Hermenegildo Gorría.



San Carlos de la Rápita, reconstrucción ideal de la Nueva Población en sus orígenes.

PUEBLO NUEVO DEL MAR, EN VALENCIA

A finales del siglo XVIII existía próximo a Valencia, al Norte del muelle que se empezaba a construir, un conjunto de barracas y casas de poca monta extendidas en el arenal paralelamente a la línea de la playa. Formaban tres grupos: el del Cabo de Francia, el del Cabañal y el del Cañamelar. Uno a continuación de otro, extendidos desde más allá de la Ermita de los Angeles, -en construcción por entonces y en cuya torre se había instalado una linterna para guía de los marineros-, y hasta el muelle y población del Grao. Y aún por el lado Sur del muelle había otro incipiente grupo de barracas (1).

La mayoría de las barracas eran de pescadores, pero había algunas alquiladas por residentes en Valencia, que empezaban a adquirir la costumbre de tomar baños de mar en verano y días calurosos y tenían la casa en la playa para su recreo. Estas edificaciones pueden apreciarse en el grabado de M. Miralles de 1792 (2), en el del libro de Cavanilles de 1795 (3) o en el levantamiento que se hizo previo al proyecto de Nueva Población (4).

Como consecuencia de los incendios acaecidos los días 21 de febrero, 29 de marzo y 2 de abril del año 1796 muchas barracas quedaron afectadas y ello fue tomado como motivo para proponer un proyecto de Nueva Población, promovido por orden del Capitán General de la Ciudad, Luis de

Urbina, que planteaba la sustitución de las barracas por edificaciones que siguieran una cierta uniformidad y una ordenación a base de manzanas rectangulares alargadas, con calles paralelas a la línea del mar (5).

Con la construcción de la nueva escollera se preveía un adelantamiento de la playa, tal como efectivamente sucedió, pues hoy es un espacio ocupado por Villanueva del Grao.

El plan de la Nueva Población se configura básicamente a partir de tres calles paralelas a la playa, que en la zona del Cabañal se aumentaban a cuatro, y las correspondientes calles transversales ortogonales a las anteriores. Frente a la Ermita de los Angeles una plaza porticada de planta elíptica debía servir para albergar el mercado público. Otra plaza rectangular porticada, se formaba en la zona de la Acequia y Fuente de Gas. Abierta hacia el muelle, se trazaba una hilera de edificación también porticada siguiendo la forma de un cuarto de circunferencia. Y al lado Sur del muelle se proyectaba una hilera de tres manzanas situada paralelamente a la nueva escollera.

Las manzanas se proponían con edificación en dos hileras enfrentadas por su espalda dejando un patio o corral al interior cerrado en sus extremos, por el que se proyectaba que circulase el agua.

Aspecto singular del proyecto es la propuesta de tres tipos distintos de casas y la ubicación de estos en la población, agrupándose no por manzanas sino por calles. En la primera acera, las más próximas al mar, y debido a ello, se proponía un tipo de casa en planta baja para pescadores. En la segunda calle casas de dos plantas de altura, para marineros y patrones. Y en la tercera calle casas de tres plantas para recreo de los residentes en Valencia que acostumbraban a ceder la planta baja a una familia de pescadores que cuidaba de la casa.

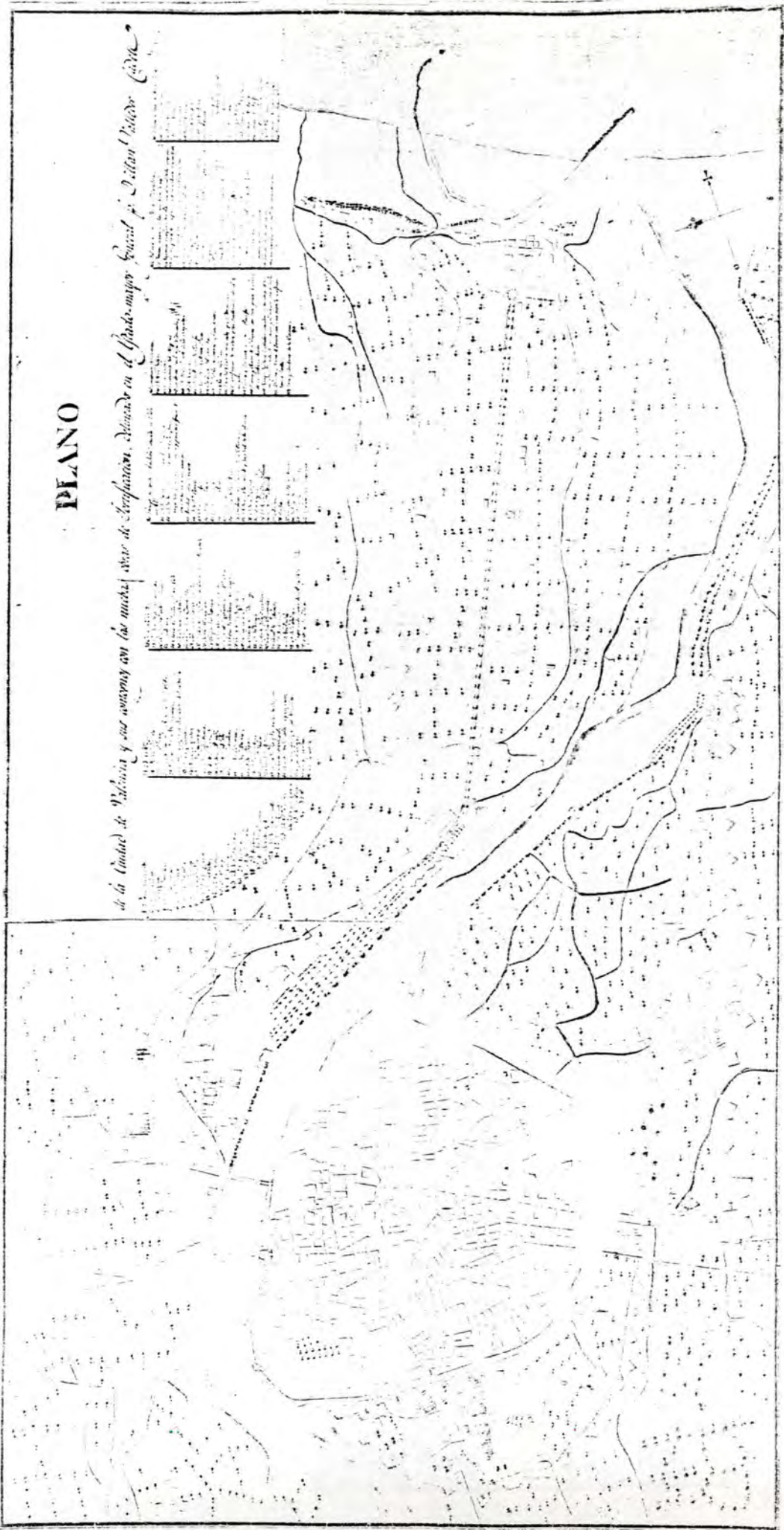
Aunque el proyecto no se llevó a cabo, la construcción de Villanueva del Grao ya en el siglo XIX, situada en terreno ganado al mar, delante del lugar que debía ocupar la Nueva Población, puede considerarse como herencia de los propósitos que el proyecto comentado perseguía.

Notas.

1. Martínez Aloy, Joaquín. Geografía del Reino de Valencia. (Dirigida por F. Carreras Candi). Barcelona, Tomo I, pág. 867 y ss.
2. Publicado en Sanchis Guarnier, Manuel. La ciutat de Valencia: Síntesi d'Historia i de Geografia urbana. Valencia, 1976. Pág. 360.
3. Cavanilles, Antonio José. Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y frutos del Reyno de Valencia. Valencia, 1795. Pág. 128-129.
4. "Plan geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia, desde la Alquería del Capitan Alegre o de la Linterna hasta el Río Turia y despues del incendio acaecido el día 21 de Febrero de 1796. Formado de Orden de Excmo. Sr. Dn. Luis de Urbina Cap". Gl. de dicha ciudad y Reyno, Presidente". Biblioteca Nacional, Sala de Geografía y Mapas, M2V-343.
5. "Plan topográfico de la población que se proyecta en la Playa de la Ciudad de Valencia, y sitio que ocupan las barracas, demostrado en otro según su estado despues de los incendios ocurridos en los días 21 de Febrero, 29 de Marzo y 2 de Abril del año 1796". Biblioteca Nacional. Sala de Geografía y Mapas M2V-354.

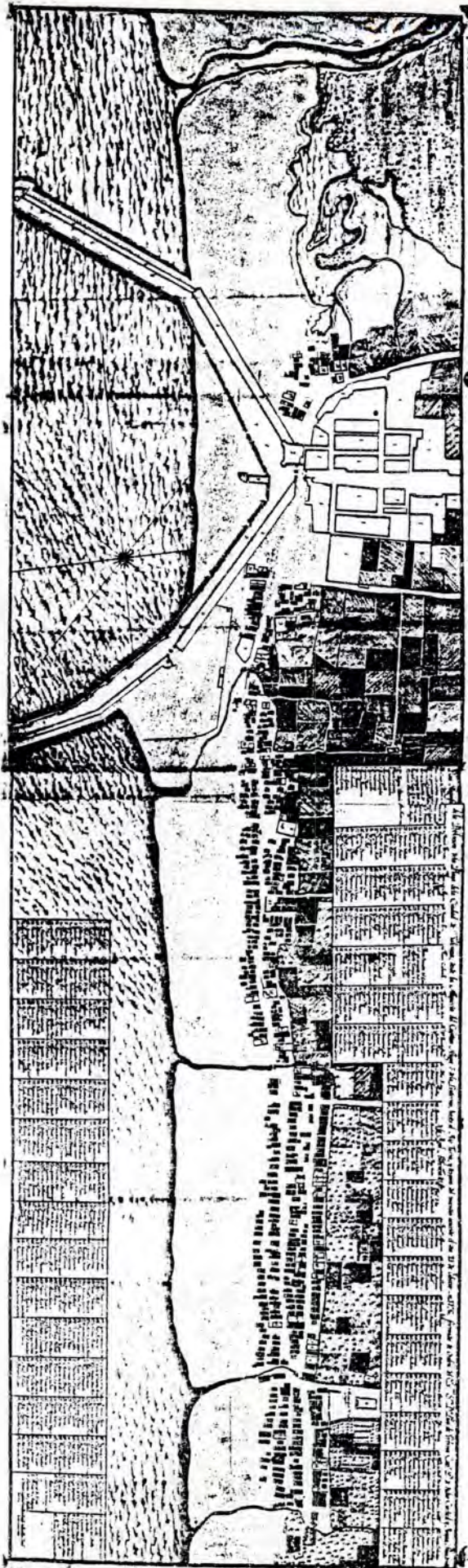
PLANO

de la Ciudad de Valencia y sus contornos en las unidades de los siglos de los siglos. Hecho en el Estado Mayor General por D. Juan Pardo Carta



Plano de la Ciudad de Valencia y sus contornos... (S.G.E. 158).

"Población de la Playa de la Ciudad de Valencia", 1796. (Bibl. Nac. G. y M.).



NUEVA POBLACION EN LA MARINA DE TARRAGONA

A finales del siglo XVIII la ciudad de Tarragona presentaba el aspecto de una gran fortaleza. La prohibición de edificar en sus inmediaciones contribuía, al dejar por razones militares un amplio espacio vacío frente a las murallas, a aumentar dicho aspecto. La expansión urbana, que la naciente burguesía comercial precisaba, se veía frenada por la imposibilidad de edificar en el interior del recinto amurallado (1). El espacio urbano estaba colmado. Se proponía en algunos proyectos el aprovechamiento de pequeños espacios libres como el de la Plazuela del Santo Cristo llamada también del "Cos de Bou" y el de dos nuevas manzanas en la puerta del Baluarte de San Juan (2). Pero ello no era suficiente.

En 1786 el comercio de la ciudad consigue la apertura del puerto para el libre comercio con América. Tres años más tarde se empieza a construir un nuevo puerto más capaz. Hasta entonces sólo existía en la zona un pequeño muelle y andén, el edificio de la aduana, algunos almacenes de comerciantes y sobre la arena, debajo de una muralla de tapia en ruinas, algunas barracas de pescadores (3). Pero con el comienzo de las obras del puerto se iba formando de forma espontánea un núcleo de edificaciones que fue llamado Población del Puerto o Vila Baixa (4).

Mientras, en los primeros años del siglo XIX, por la necesidad de piedra para las obras del puerto, se desmonta-

ba la cantera situada al Este de dicho núcleo de población, el convento de capuchinos que allí existía se trasladó más hacia la ciudad junto al camino de unión de ésta con el puerto. Una pequeña batería de defensa se empezaba a construir junto al inicio de la nueva escollera, entre ésta y la llamada "Cala de la Cova".

En 1802 para ordenar y proveer las edificaciones de la zona del puerto se proyecta la Nueva Población. El autor del proyecto fue el Brigadier de la Real Armada Don Juan Smith, ingeniero en Jefe de Marina y Director de las obras del Puerto (5). La Nueva Población proyectada integraba el núcleo de edificaciones referidas proponiendo algunos cambios de alineación. Se extendía hacia levante, ocupando la esplanada producida por el desmonte de la cantera y adaptando su límite a la forma de la costa, y hacia poniente, llegando con fortificación incluida a ocupar el margen del Río Francolí. Una retícula de manzanas rectangulares se situaba paralelamente a la dirección del puerto. Las manzanas se proponían de una longitud de 160 varas y un ancho de 20, 30 y 50 varas. Dos plazas se disponían al interior de la malla, una amplia junto a la puerta del puerto, abierta hacia él y otra cuadrada situada hacia poniente en el cruce de la calle mayor con una calle ortogonal. Aparte de otras en los límites de la trama, como desembarazo de la batería referida y a la entrada por tierra de la Nueva Población frente al río.

Por Real Orden del 5 de febrero de 1803 se creó la Junta de Obras del Puerto a quien competía ejecutar el proyecto de la Nueva Población. Estaba integrada por Pedro Ignacio Correa, José Torras Pellisser, Antonio López Sopeña Director de Ingenieros y Juan Smith. En 1803 se proponía un

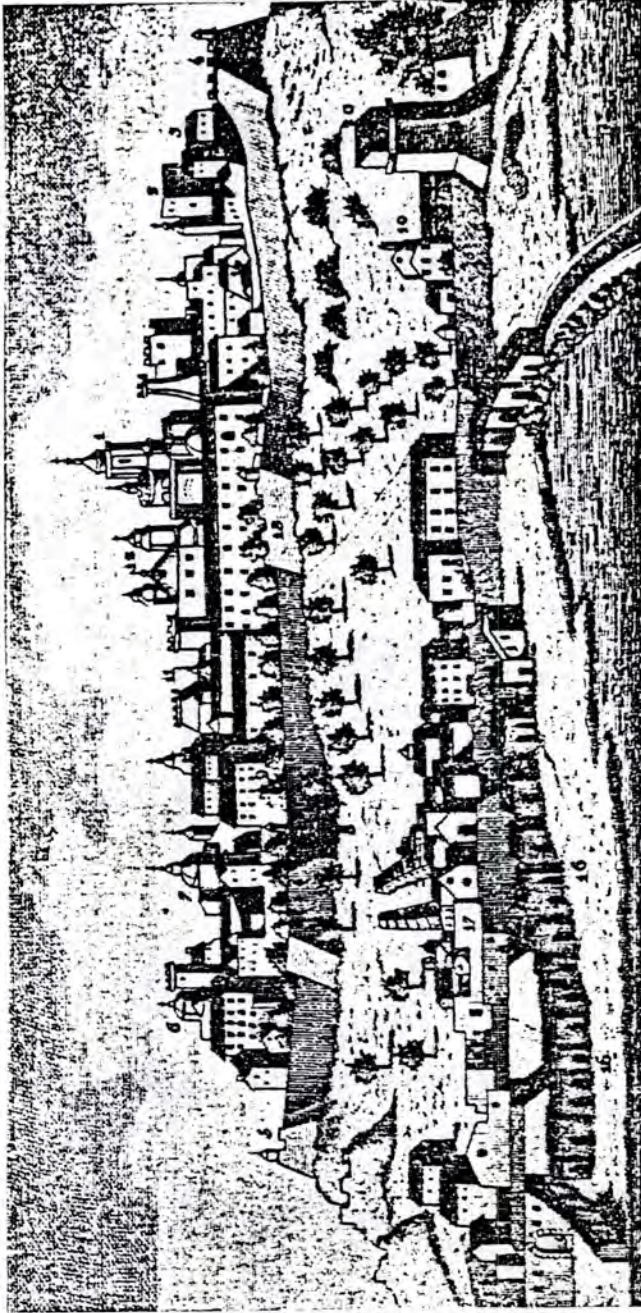
proyecto, reelaboración del anterior, en el que los límites de la población se modificaban adaptándoles a la nueva fortificación y extendiéndose menos hacia el río Francolí. La rotunda forma rectangular del proyecto anterior quedaba atenuada al ser preciso abrir los ángulos de la muralla (6).

Los condicionantes militares esgrimidos en aras a una mejor fortificación retrasaban el comienzo de las obras. Y mientras tanto en la vecina ciudad de Reus se establecían sin trabas los comerciantes que utilizaban el puerto abierto de Salou.

En 1806 se ejecutaba el muelle y se había empezado a terra plenar el lugar para la Nueva Población. Un nuevo proyecto firmado por Antonio Samper, se aprobaba en Madrid en diciembre de 1806 (7). Proponía una reducción de la planta de la población en cuanto a su extensión longitudinal, un mayor respeto e integración de las alineaciones del núcleo de edificaciones ya existentes y una nueva disposición de las plazas. La llamada plaza mayor (hoy plaza Infants) se situaba en la parte de poniente de la Nueva Población, recuperando la idea del primer proyecto. En 1807 fueron dadas órdenes para indemnizar a los propietarios afectados por las nuevas alineaciones, según el plano definitivo de ejecución realizado por Smith (8). Pero la Guerra del Francés retrasaría la ocupación de la Nueva Población que no tendría lugar de una forma plena hasta bastantes años después.

Notas.

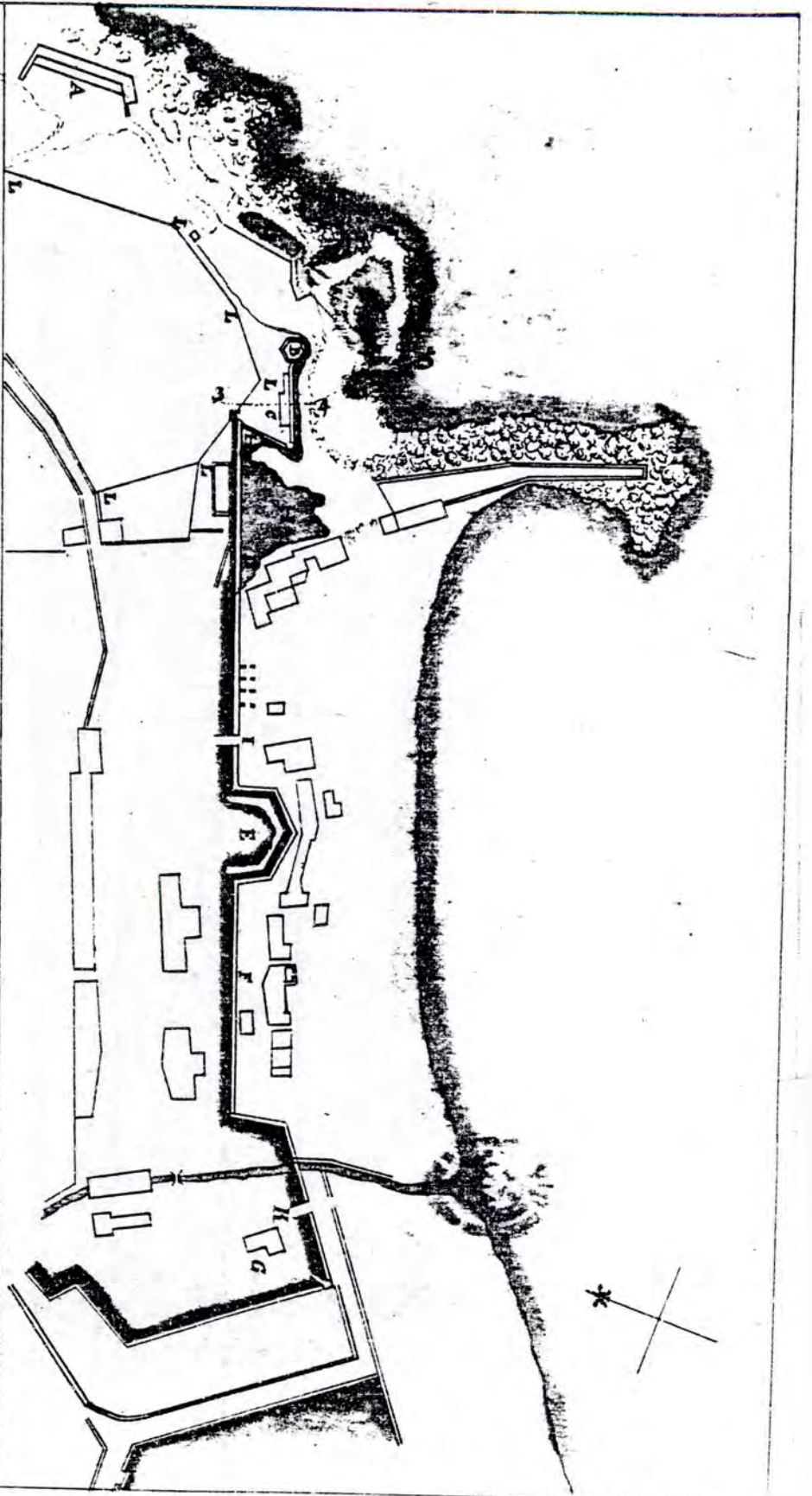
1. M^{re} Antonia Ferrer i Raimon Arola. "Necessitat d'una reforma urbana a la ciutat de Tarragona durant el trieni constitucional". Boletín arqueológico. Epoca IV. Fases 133-140, 1976-77.
2. Servicio Histórico Militar. Planos 17/66 y 17/68.
3. Morena i LLauradó, Emili. El Puerto de Tarragona. Tarragona, 1906.
4. Espinalt Garcia, Atlante Español o descripción general geográfica, monológica e histórica de España por Reynos y Provincias de sus Ciudades, Villas y Lugares más famosos. Madrid, 1781. Tomo V.
5. Museo Naval XXX-16 y Servicio Historico Militar, 9014, F-46-40.
6. Servicio Historico Militar. 9016, F-46-42.
7. S.H.N. 9021, F-46-47. Una nota del plano dice: "S.M. ha aprobado este proyecto en los términos a que se refiere su real orden que comunico adjunta en este día. Sn. Lorenzo 19 de Diciembre de 1806".
8. Archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña. Delegación de Tarragona.



1. La Catedral.
2. Castillo de Filabó.
3. Convento de Franciscos.
4. Baluarte de Cervantes.
5. Baluarte de S. Pablo.
6. Convento de Franciscos Observantes.
7. Convento de Dominicos.
8. Puerta de S. Juan.
9. Hospital General.
10. El Freidido.

11. Palacio Arzobispal.
12. Casa de Ayuntamiento.
13. Baluarte de Jesus.
14. Baluarte de Carlos Quinto.
15. Puerta de S. Carlos.
16. Barricada del Puerto.
17. Arroyal del Puerto.
18. La Alameda.
19. Convento de Capuchinos.
20. Torre del Maestre.

«Vista meridional de la Ciudad de Tarragona». B. Espinalt Garcia. ("Atlante Español"). 1781.



Plano de las Murallas y Baterias en el Puerto de Tarragona.

- Explicacion*
- A. Bateria.
 - B. Fuente del Puerto.
 - C. Bateria de Capuchinos.
 - D. Capuchina.
 - E. Bastionada de la Chauxina.
 - F. Capuchina.

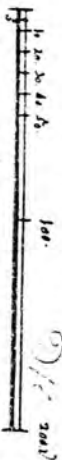
- G. Bastionada y Cerco de Suabia de 5^a Cauda.
- H. Contorno que visten en la Olla del challe.
- I. Puerta de la Chauxina.
- R. Puerta de 5^a Cauda.
- L. Cerco de Capuchinos.

Nota.

Que las Murallas de las Capuchinas y de la Olla de Suabia son de 1792 y de 1793 en muy pocas partes. Concesion de 1793. y 1794.



Escala de 200 Varas.



"Plano de las Murallas y Baterias en el Puerto de Tarragona". Antonio Lopez Sopena. 1792. (S.H.M.).

Terreno entre Terragona y su puerto. Antonio Lopez Sopena. 1800. (S.H.M.).



Plano de la porcion de terreno que media entre el Puerto y la Plaza de Tarragona y su Puerto, en donde se señalan los límites en que se podía extender la Puadra para la formacion del muelle. Muelle que se está haciendo.

Explicacion

Numero de la Carta	Descripcion de la Carta	Numero de la Carta	Descripcion de la Carta
1	Plano de la Plaza de Tarragona	11	Plano de la Plaza de Tarragona
2	Plano de la Plaza de Tarragona	12	Plano de la Plaza de Tarragona
3	Plano de la Plaza de Tarragona	13	Plano de la Plaza de Tarragona
4	Plano de la Plaza de Tarragona	14	Plano de la Plaza de Tarragona
5	Plano de la Plaza de Tarragona	15	Plano de la Plaza de Tarragona
6	Plano de la Plaza de Tarragona	16	Plano de la Plaza de Tarragona
7	Plano de la Plaza de Tarragona	17	Plano de la Plaza de Tarragona
8	Plano de la Plaza de Tarragona	18	Plano de la Plaza de Tarragona
9	Plano de la Plaza de Tarragona	19	Plano de la Plaza de Tarragona
10	Plano de la Plaza de Tarragona	20	Plano de la Plaza de Tarragona

Este plano se hizo en el año de 1800 por el Sr. D. Antonio Lopez Sopena, Ingeniero de Marina, para servir de guia en la formacion del muelle de Tarragona. El terreno que se señala en este plano es el que se destinaba para la formacion del muelle, y se señala con una linea de puntos. El terreno que se señala con una linea de puntos y que se destinaba para la formacion del muelle, se señala con una linea de puntos. El terreno que se señala con una linea de puntos y que se destinaba para la formacion del muelle, se señala con una linea de puntos.

Plano

Del terreno que media entre la plaza y el puerto de Tarragona, igual al remido anteriormente por su subdugacion de lo que espreso con esta misma ficha relativo a la propuesta del sitio para el nuevo convento de Capuchinos.

- A. Alcazar de S. Pablo.
- D. Baluarte de Corrales.
- AD. Frente de la muralla que mira al puerto.
- M. Baluarte de los Capuchinos.
- E. Baluarte arruinado de Carlos 5.^o
- F. Torre-baldia.
- EE. Banzo por donde pasaba la muralla antigua que cerraba la plaza hacia el seno de que se cayo abajo y se construyeron en su sitio los cuarteles que se advierten.
- W. Situacion propuesta para el nuevo convento de Capuchinos.
- P. Convento de Capuchinos que se cayo dentro

Tarragona el 2 de Mayo de 1801. Juan Smith

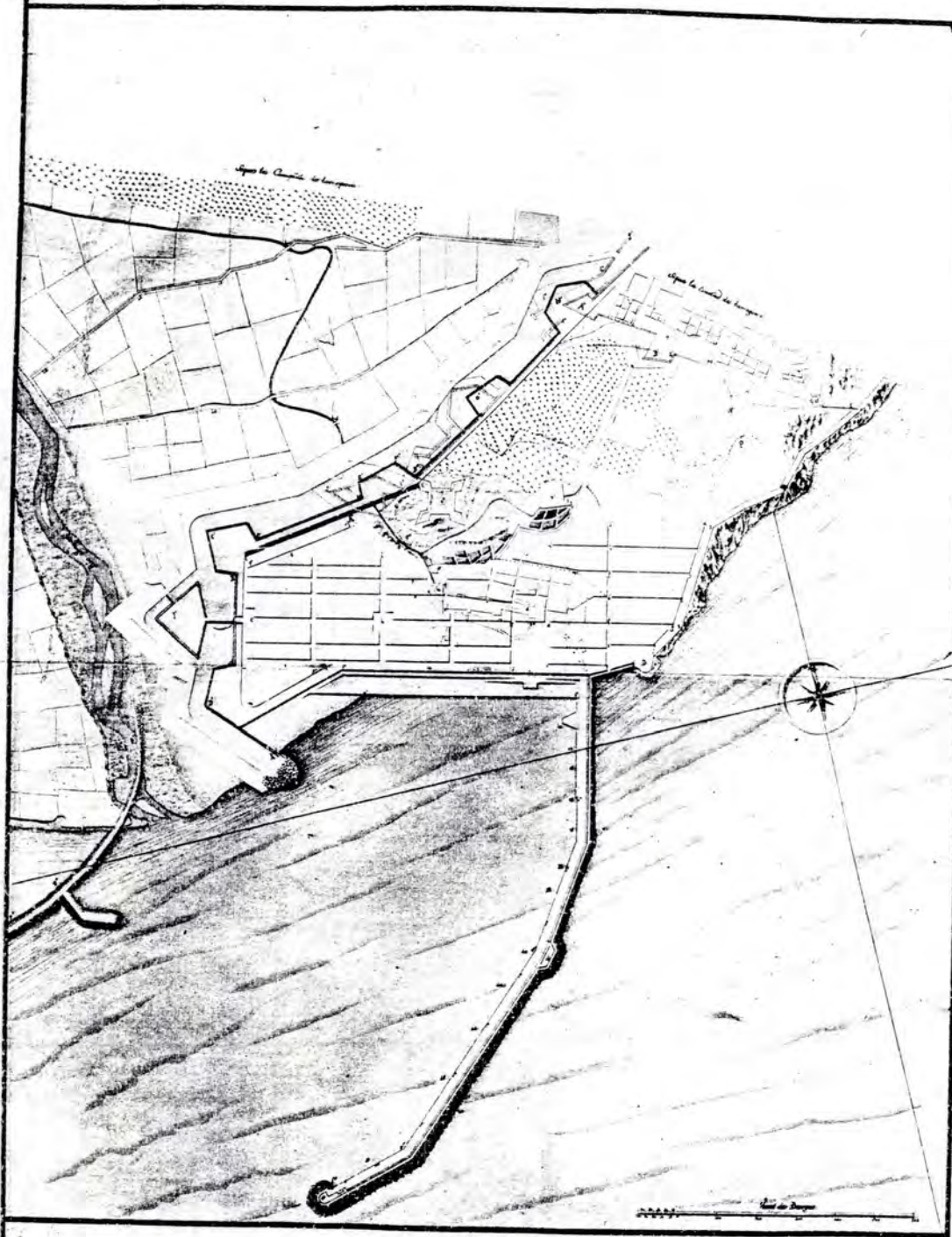
Nota.
 El terreno que media entre la plaza y el puerto de Tarragona, igual al remido anteriormente por su subdugacion de lo que espreso con esta misma ficha relativo a la propuesta del sitio para el nuevo convento de Capuchinos, es el terreno que se cayo dentro de la plaza hacia el seno de que se cayo abajo y se construyeron en su sitio los cuarteles que se advierten.

Antonio Lopez
 Capuchino



Terreno entre Tarragona y el puerto. Juan Smith. 1801.

Plan en que se manifiesta el proyecto de una nueva poblacion en la parte de la Marina y Norte de la Ciudad de Tarragona con una idea de las fortificaciones que puede adaptarse a ella formada con arreglo a N.º orden por el Director de la N.º Armada D. Juan Smith Ingeniero en Jefe de Marina y Director de las obras de esta Puerta.



1.º Perfil de la Marina y Puerta que se proyecta.
 2.º Plan de la Marina y Puerta.
 3.º Plan de la Marina y Puerta.
 4.º Plan de la Marina y Puerta.
 5.º Plan de la Marina y Puerta.
 6.º Plan de la Marina y Puerta.
 7.º Plan de la Marina y Puerta.
 8.º Plan de la Marina y Puerta.
 9.º Plan de la Marina y Puerta.
 10.º Plan de la Marina y Puerta.

Explicacion

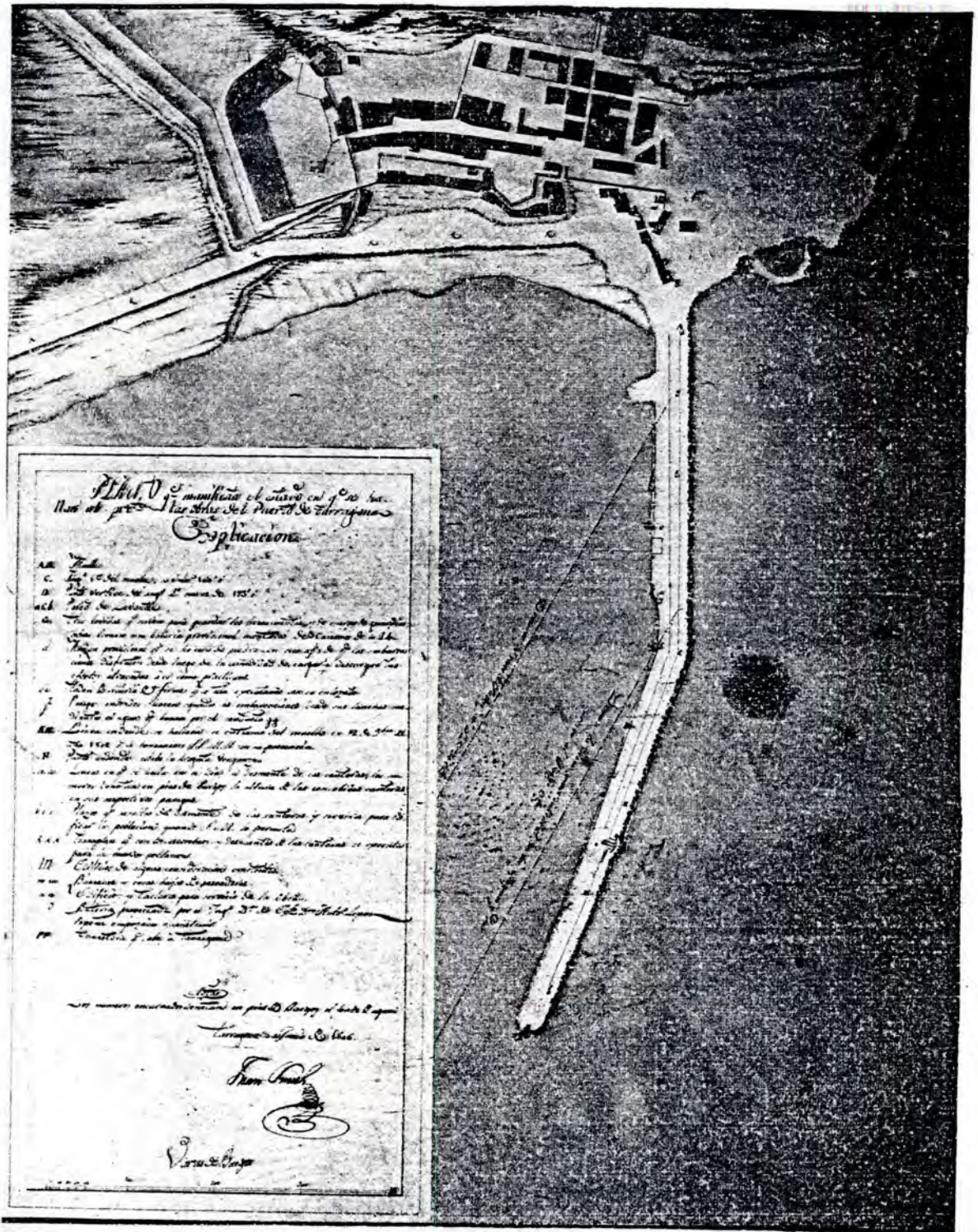
1.º Perfil de la Marina y Puerta que se proyecta.
 2.º Plan de la Marina y Puerta.
 3.º Plan de la Marina y Puerta.
 4.º Plan de la Marina y Puerta.
 5.º Plan de la Marina y Puerta.
 6.º Plan de la Marina y Puerta.
 7.º Plan de la Marina y Puerta.
 8.º Plan de la Marina y Puerta.
 9.º Plan de la Marina y Puerta.
 10.º Plan de la Marina y Puerta.

1.º Perfil de la Marina y Puerta que se proyecta.
 2.º Plan de la Marina y Puerta.
 3.º Plan de la Marina y Puerta.
 4.º Plan de la Marina y Puerta.
 5.º Plan de la Marina y Puerta.
 6.º Plan de la Marina y Puerta.
 7.º Plan de la Marina y Puerta.
 8.º Plan de la Marina y Puerta.
 9.º Plan de la Marina y Puerta.
 10.º Plan de la Marina y Puerta.

Tarragona 28 de Julio de 1802.

Juan Smith

Proyecto de una Nueva Población en la parte de la Marina de Tarragona. Juan Smith. 1802. (A.M.N. XXX-16).



Tarragona. "Plano que demuestra el estado en que se encuentran al presente las obras del Puerto de Tarragona". Juan Smith, 1806. (A.M.N. XXX - 19).



Plano del Proyecto de una nueva
poblacion en la Marina de Tarragona
segun aprobada p.^o el Sr. Generalissimo.

Explicacion

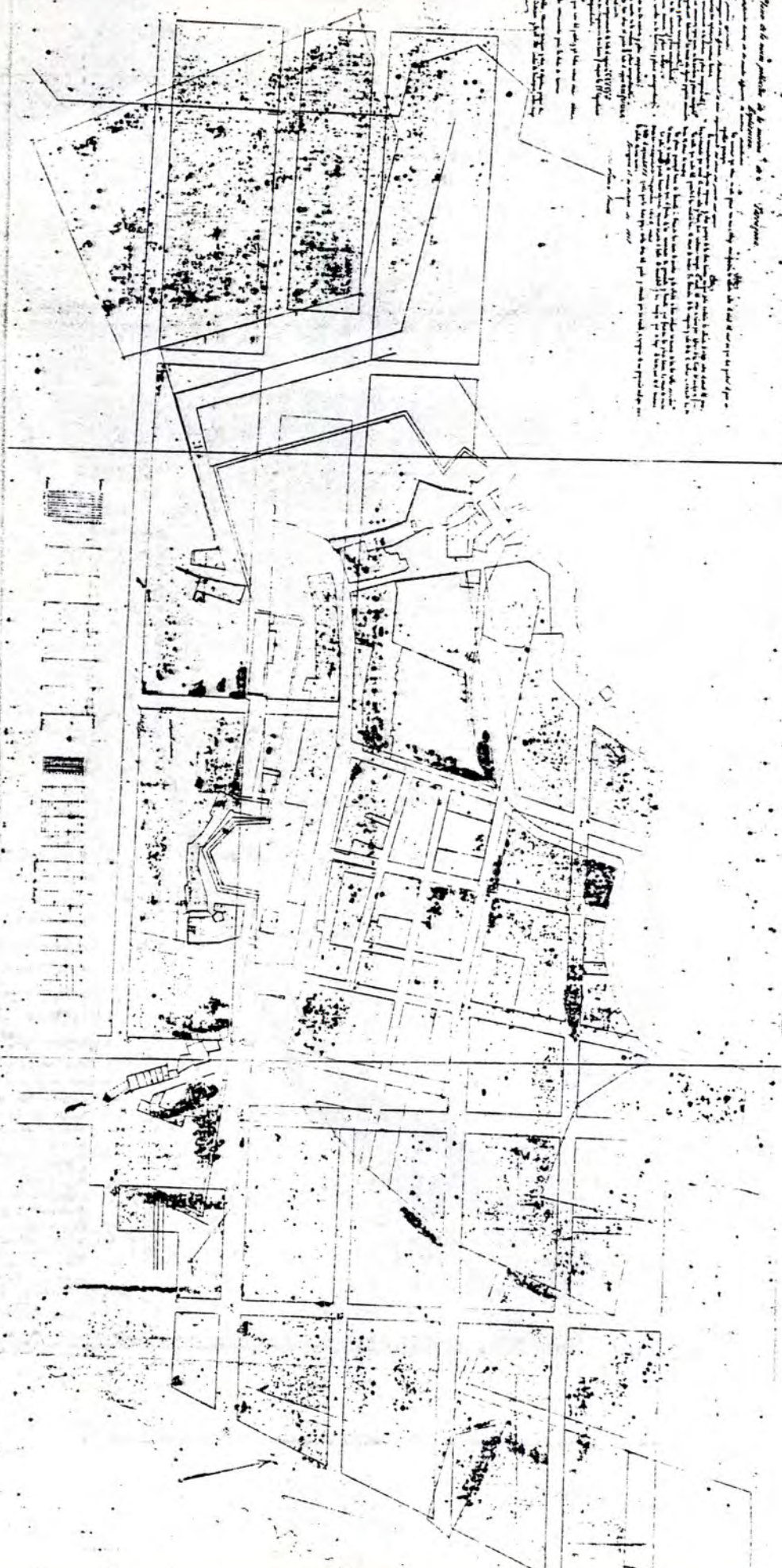
- 666 Puente de madera para el recinto antiguo
- 1. Puente de madera para el recinto antiguo
- 2. Puente de madera para el recinto antiguo
- 3. Puente de madera para el recinto antiguo
- 4. Puente de madera para el recinto antiguo
- 5. Puente de madera para el recinto antiguo
- 6. Puente de madera para el recinto antiguo

Nueva Población en la Marina de Tarragona. (S.H.M. 9021).

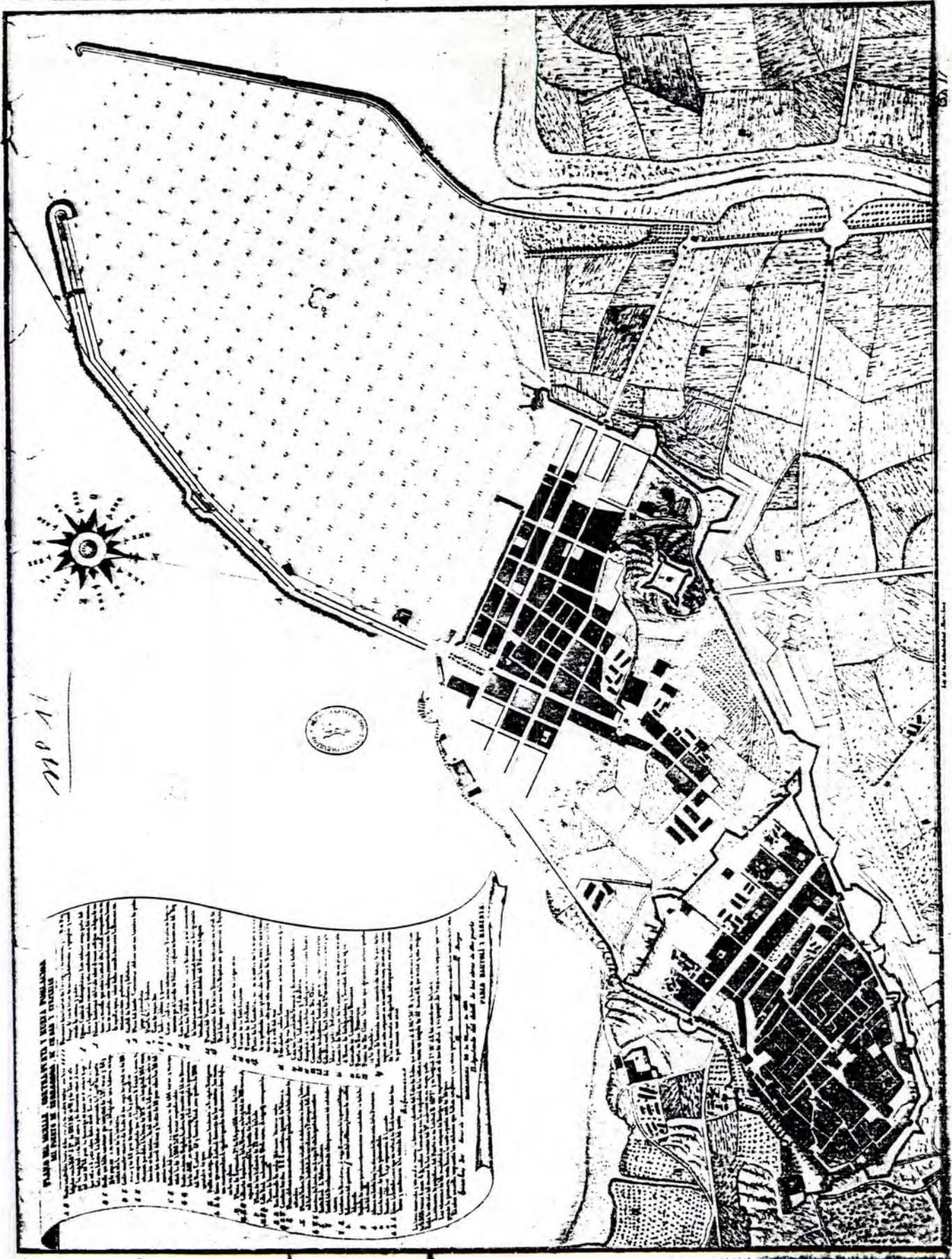
Plan de la nueva poblacion de la marina de Tarragona

Este plan muestra la nueva poblacion de la marina de Tarragona, proyectada en el año 1807. Se ven las calles principales, los edificios y el puerto. El plan fue elaborado por el arquitecto Juan Smith.

El plan muestra la nueva poblacion de la marina de Tarragona, proyectada en el año 1807. Se ven las calles principales, los edificios y el puerto. El plan fue elaborado por el arquitecto Juan Smith.



Plano de la Nueva Población de La Marina de Tarragona. Juan Smith, 1807.
 (Archiyo C.O.A. Delegación Tarragona).



"Plano del Muelle, Contrapunta y Nueva Población del Puerto de Tarragona, su ciudad y cercanías". Pablo Partoli y Barenys, 1832.

NUEVA POBLACION Y PUERTO DE LA PAZ

Los notables rurales de las anteiglesias próximas a Bilbao y de la Junta del Señorío de Vizcaya, enfrentados a los comerciantes y burgueses bilbaínos por el creciente poder e influencia que desde el Ayuntamiento y Consulado de la villa éstos adquirirían en los puestos de las Juntas, lograron que por una Real Orden de 31 de diciembre de 1801 se habilitara un nuevo puerto para el libre comercio.

La construcción de un nuevo puerto, situado en la Anteiglesia de Abando, alternativo al de Bilbao significaba un gran perjuicio para dicha ciudad y su Consulado "pues era presumible que con el tiempo el comercio y los edificios se fueran trasladando a la anteiglesia". El Señorío, junto al Poder Central pretendía desbancar al poder económicamente preponderante del Consulado, mediante el proyecto de un gran puerto y nueva población que se llamaría de la Paz en honor a Godoy, Príncipe de la Paz.

La propia ambición del proyecto, la "Zamacolada" o rebelión compesina contra el promotor del proyecto Zamácola, provocada por los bilbaínos so pretexto de las concesiones de Zamácola al Poder Central sobre el servicio militar, y la inestabilidad de un juego político circunstancial, serían las causas de su fracaso (1).

El proyecto para la Nueva Población y Puerto, elaborado por el arquitecto Silvestre Pérez en 1807, responde enteramente a las premisas políticas del encargo (2).

Como Nueva Población autóctona y alternativa el proyecto no considera en absoluto, a pesar de la proximidad y de la conexión ya existente por el puente de San Antón, los enlaces con Bilbao. Como puerto capaz de competir y superar al de Bilbao se proyectan un conjunto de canales, muelles y almacenes portuarios que permiten la navegación y el comercio, penetrando e incorporándose al trazado de la nueva ciudad. En la memoria del proyecto adquiere especial entidad la construcción de dichos canales.

El trazado viario de la población es el resultado de la superposición básicamente de una trama ortogonal y un conjunto de diagonales que relacionan directamente los espacios urbanos de mayor importancia. Los puntos de cruce y entrada a la ciudad desde el puerto se resuelven mediante un extenso repertorio de plazas: en abanico como la Plaza de San Mamés, circulares como la del Rey o la de la Infanta, cuadradas como la del Principe, rectangulares, elípticas, ochavadas, triangulares, etc... De forma que el plano para la Nueva Población de la Paz representa una exacta materialización de los ideales teóricos expresados por Laugier, en cuanto a la variedad de los elementos del plano.

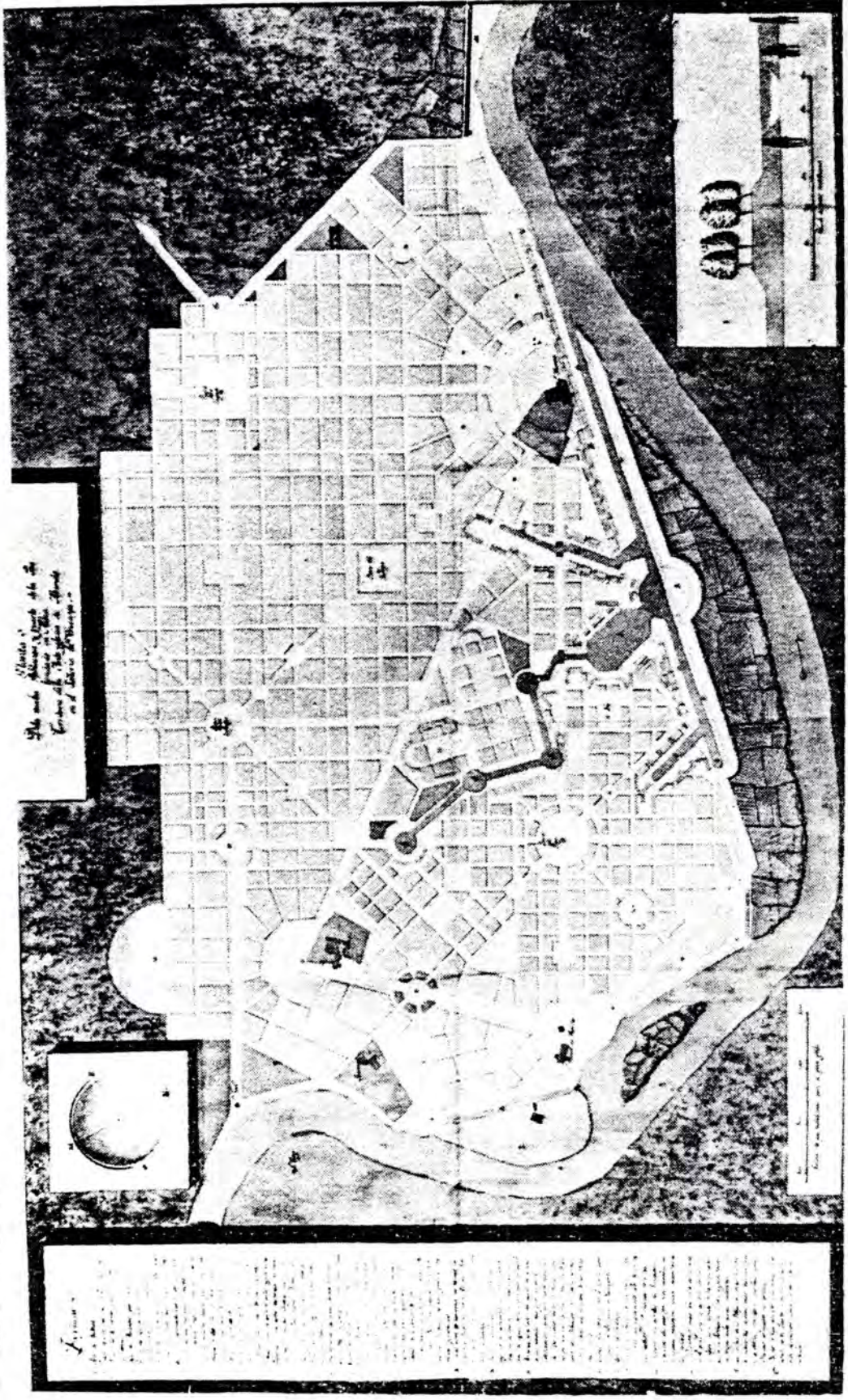
La utilización de dos tramas -la ortogonal y la de diagonales- está en consecuencia con la disposición de dos tipos edificatorios constitutivos de la ciudad -la residencia y los monumentos-.

La trama ortogonal más uniforme y monótona sustenta la residencia. Las diagonales unen los edificios monumentales y monumentos situados en las plazas. Silvestre Pérez aprovecha los pre-existentes conventos de San Francisco y de Santa Clara, las parroquias de las anteiglesias, así como "los objetos principales que hay en las alturas alrededor del terreno", como hitos del trazado. En este sentido la similitud con el plano de Washington de L'Enfant es evidente.

La previsión de varias plazas consiguiendo una cierta descentralización, puede ser un recurso utilizado por Silvestre Pérez para ayudar al rápido crecimiento de la ciudad desde diversos puntos. Recurso que también tendría su precedente en la ejecución del plano de L'Enfant.

Notas.

1. Linazasoro, José Ignacio. Permanencias y arquitectura urbana. Barcelona. 1978.
2. Sambricio, Carlos. Silvestre Perez. Arquitecto de la Ilustración. San Sebastian, 1975.



Nueva Población y Fuerto de la Paz. Silvestre Perez. 1807. (Archivo Municipal de Bilbao).