

Título: Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII

Autor(es): Valdez Bubnov, Iván

Fecha de publicación: 2021

Primera edición electrónica en pdf: 2023

ISBN edición impresa: 978-607-30-3585-9 [Versión impresa]

ISBN de pdf: en trámite

Forma sugerida de citar: Valdez Bubnov, Iván. Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII. Serie Historia General 39. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas, 2021.
<http://hdl.handle.net/20.500.12525/3342>

D.R. © 2024. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

Entidad editora: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México
Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

"Excepto donde se indique lo contrario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es>)"



Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución:
departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

Bajo los siguientes términos:

- **Atribución:** debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

Redes empresariales y administración estatal

La provisión de materiales estratégicos
en el mundo hispánico durante
el largo siglo XVIII

Coordinación

Iván Valdez-Bubnov

Sergio Solbes Ferri

Pepijn Brandon





Redes empresariales y administración estatal

Los estudios reunidos en este libro se derivan del trabajo del grupo de investigación internacional Red Imperial-Contractor State Group y fueron presentados, en su versión preliminar, en el XVIII Congreso de la International Economic History Association que tuvo lugar en el Instituto Tecnológico de Massachusetts, Estados Unidos de América. Su marco cronológico busca enfatizar las continuidades administrativas, financieras y tecnológicas entre los sistemas de movilización de recursos estratégicos empleados por la dinastía Habsburgo y las distintas variantes del reformismo borbónico en cada una de las instituciones, industrias o procesos tecnológicos estudiados. De igual forma, la obra tiene por objetivo comprender el funcionamiento de la administración de industrias estratégicas en el ocaso del Antiguo Régimen y durante el proceso de desintegración imperial de principios del siglo XIX. En conjunto, los doce estudios ofrecen diversas perspectivas sobre la forma en que la monarquía hispánica buscó resolver el problema del financiamiento, la producción o la administración de recursos estratégicos, generando un fluctuante equilibrio entre la administración estatal y los intereses y capacidades de grupos productivos de distintas regiones del mundo hispánico tanto en Europa como en América y Asia.

Imagen: Joseph González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa y práctica*. Manila: Convento de Nuestra Señora de los Ángeles, 1734

www.historicas.unam.mx



INSTITUTO DE
INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

REDES EMPRESARIALES Y ADMINISTRACIÓN ESTATAL
LA PROVISIÓN DE MATERIALES ESTRATÉGICOS
EN EL MUNDO HISPÁNICO DURANTE EL LARGO SIGLO XVIII



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Serie Historia General/39





REDES EMPRESARIALES Y ADMINISTRACIÓN ESTATAL

LA PROVISIÓN DE MATERIALES ESTRATÉGICOS EN EL MUNDO HISPÁNICO DURANTE EL LARGO SIGLO XVIII

Coordinación

IVÁN VALDEZ-BUBNOV

SERGIO SOLBES FERRI

PEPIJN BRANDON

Anne Dubet • Rafael Torres Sánchez
Rafal Reichert • Eduard Martí
María Baudot Monroy • Sergio Solbes Ferri
Vera Moya Sordo • Johanna von Grafenstein
Germán Santana Pérez • Manuel Díaz-Ordóñez
Antonio José Rodríguez Hernández • Guadalupe Pinzón Ríos
Iván Valdez-Bubnov



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
MÉXICO 2020



Valdez-Bubnov, Iván, editor, autor. | Solbes Ferri, Sergio, editor, autor. | Brandon, Pepijn, editor. | Dubet, Anne, autor. | Reichert, Rafal, autor. | Baudot Monroy, María, autor. | Moya Sordo, Vera, autor. | Santana Pérez, Germán, autor. | Rodríguez Hernández, Antonio José, autor. | Torres Sánchez, Rafael, 1953- , autor. | Martín, Eduard, autor. | Grafenstein, Johanna von, autor. | Díaz Ordóñez, Manuel, autor. | Pinzón Ríos, Guadalupe, autor.

Redes empresariales y administración estatal : la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII / coordinación, Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri, Pepijn Brandon ; Anne Dubet, Rafal Reichert, María Baudot Monroy, Vera Moya Sordo, Germán Santana Pérez, Antonio José Rodríguez Hernández, Rafael Torres Sánchez, Eduard Martín, Sergio Solbes Ferri, Johanna von Grafenstein, Manuel Díaz-Ordóñez, Guadalupe Pinzón Ríos, Iván Valdez-Bubnov.

Primera edición. | México : Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020. | Serie: Historia General ; 39.

LIBRUNAM 2087854 | ISBN 978-607-30-3585-9

Poderío naval – España – Historia -- Siglo XVIII. | Ciencia militar – España – Historia -- Siglo XVIII. | Construcción naval -- Aspectos económicos – España – Historia. | España -- Historia naval -- Siglo XVIII.

LCC DP81.6.R43 2020 | DDC 946.054—dc23

Esta obra se realizó con el apoyo de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la UNAM, a través de su Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica PAPIIT-IG400318.

Primera edición: 2020

D. R. © Universidad Nacional Autónoma de México
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
Cto. Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria
Coyoacán, 04510, Ciudad de México

ISBN 978-607-30-3585-9

Portada: Rebeca Bautista

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales

Impreso y hecho en México



*Redes empresariales y administración estatal.
La provisión de materiales estratégicos
en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*

editado por el Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM,
se terminó de imprimir el 21 de octubre de 2020
en Gráfica Premier, Calle 5 de Febrero 2309,
San Jerónimo Chicahualco, 52170, Metepec, Estado de México.

Su composición y formación tipográfica,
en tipo New Baskerville de 11:13, 10:11 y 9:10,
estuvo a cargo de F1 Servicios Editoriales.
La edición, en papel Book Cream de 60 gramos,
consta de 300 ejemplares
y estuvo al cuidado de Israel Rodríguez



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



INTRODUCCIÓN

Una de las preocupaciones más antiguas de la historia militar académica es la relación entre la guerra y la formación del Estado. Esta línea de investigación se encuentra presente en las obras fundacionales de la historiografía y la ciencia política del mundo occidental,¹ y se ha mantenido vigente hasta nuestros días. Su fundamento reside en el hecho de que la guerra es una actividad que demanda una enorme movilización y concentración de recursos financieros, materiales y humanos, lo cual requiere la creación y el desarrollo de mecanismos administrativos de diversos órdenes. Es precisamente en estas correlaciones que radica el interés científico y humanístico del estudio de los sistemas militares y navales, específicamente de sus formas de administración económica, logística y material. Durante la temprana Edad Moderna, el gasto militar de las principales potencias europeas representaba casi la totalidad de su respectivo gasto público y, entre los países desarrollados del mundo contemporáneo, estos índices se mantienen por encima de cualquier otra área presupuestal. En ciertos casos representativos, el gasto militar constituye una proporción superior al conjunto de todas las otras áreas del gasto público. Esto señala la necesidad de contar en los medios académicos contemporáneos con líneas de investigación que aborden el impacto financiero, administrativo y material que la preparación de la guerra tiene para la sociedad y para el desarrollo de las instituciones públicas. La generación de este conocimiento crítico es importante para las humanidades, y su difusión es necesaria para la educación de la sociedad civil.

Desde esta perspectiva, el estudio del sistema imperial hispánico ofrece un amplio espectro de posibilidades. En efecto, las diversas

¹ Aristóteles, *Política*, Madrid, Gredos, 2000; Polibio, *Historias*, Madrid, Gredos, 2000; Flavio Vegecio Renato, *Instituciones militares*, Madrid, Joaquín Ibarra, 1764; Nicolás Maquiavelo, *El arte de la guerra*, México, Fontamara, 2006.



respuestas organizativas y financieras que la monarquía hispánica desarrolló ante las demandas impuestas por su expansión trasatlántica y transpacífica, aunadas a la creciente competencia militar y mercantil de las emergentes potencias marítimas del Atlántico norte, constituyen un campo fértil que permite la intersección metodológica de los estudios en administración, finanzas y logística militar y naval, con escalas de observación de orden imperial, internacional, inter-regional y local.

Los mecanismos desarrollados para la movilización de recursos financieros o para la producción de pertrechos e insumos estratégicos, tanto por parte de la dinastía Habsburgo como la borbónica, fueron de orden muy diverso e implicaron distintos niveles de interacción entre el Estado y grupos productivos regionales, compuestos por empresarios de diferentes niveles y capacidades productivas. Estos mecanismos oscilaron desde la intervención estatal total, conocida como “administración directa”, hasta la contratación de un determinado servicio o proceso productivo con financieros o empresarios particulares, e incluyeron, en una proporción decisiva, el recurso directo al mercado, nacional o internacional. Todas estas formas de movilización de recursos o provisión de insumos eran altamente complejas y requerían, no solamente un alto nivel de colaboración entre la administración pública y los grupos financieros, empresariales o industriales del imperio y de otros países, sino también un alto grado de consenso político y social al interior de los distintos reinos de la monarquía. El funcionamiento y la aplicación práctica de estos mecanismos en diversas regiones hispanas de Europa, América y Asia, así como sus conexiones con la diplomacia internacional y con la competencia bélica, militar o naval de otras potencias, es el tema central de los distintos estudios individuales que componen este libro.

Es importante señalar que la perspectiva cronológica que otorga cohesión estructural a las investigaciones aquí reunidas es el concepto de “largo siglo XVIII”, el cual, según las respectivas áreas de estudio abordadas, se extiende desde mediados del siglo XVII hasta finales del siglo XVIII, o hasta principios del siglo XIX. Este concepto ha sido desarrollado por la historiografía dedicada al sistema imperial hispano durante los últimos años, y tiene como objetivo enfatizar

las continuidades administrativas, financieras y tecnológicas entre los sistemas de movilización de recursos estratégicos empleados por la dinastía Habsburgo y las distintas variantes del reformismo borbónico, en cada una de las instituciones, industrias o procesos tecnológicos estudiados. De igual forma, en su periodización final, tiene como objetivo comprender el funcionamiento de la administración de industrias estratégicas en el ocaso del Antiguo Régimen y durante los albores de la crisis imperial que señaló el inicio de los procesos independentistas en la América hispana, a principios del siglo XIX.

Los estudios reunidos aquí se derivan del trabajo conjunto del grupo de investigación internacional Red Imperial-Contractor State Group, el cual reúne a especialistas de diversos países y se encuentra definido por el estudio de la administración logística y el financiamiento de los sistemas militares y navales del mundo hispánico en la temprana Edad Moderna. La perspectiva metodológica del “Contractor State” o “Estado contratante”, desarrollada en los estudios que componen el presente volumen, responde a la necesidad de comprender la interacción entre el Estado y los actores sociales encargados de los procesos productivos relacionados con el aprovisionamiento y manutención de las fuerzas armadas en prácticamente todos los niveles. En este sentido, estos trabajos reflejan la evolución internacional de la historiografía militar y naval académica entre los siglos XX y XXI, la cual ha dejado de ser una disciplina fuertemente influida por los estudios estratégicos, para convertirse en un área de estudios central para la comprensión del surgimiento del Estado y el desarrollo de la economía y la industria en la temprana Edad Moderna. En este proceso, el estudio de la tecnología como catalizador de los procesos de centralización administrativa característicos de la construcción del Estado moderno² dio paso al énfasis metodológico

² Para este tema, véanse Hans Delbruck, *History of Warfare in the Framework of Political History*, University of Nebraska Press, 1990, 4 v.; Otto Hintze, “Military Organization and State Organization”, en Félix Gilbert, *The Historical Essays of Otto Hintze*, Oxford, Oxford University Press, 1975, p. 157-177; Max Weber, *Economía y sociedad*, México, Fondo de Cultura Económica, 2014; Joseph Schumpeter, “The Economics and Sociology of Capitalism”, en Jürgen G. Backhaus (ed.), *Navies and State Formation. The Schumpeter Hypothesis Revisited and Reflected*, Berlin/Zurich, LIT, 2012, p. 21-62; Michael Roberts, “The Military Revolution, 1550-1660”, en Clifford J. Rogers (ed.), *The Military Revolution Debate. Readings on the Transformation of Early*



en la centralización fiscal derivada de procesos logísticos, sintetizada en el concepto de “Fiscal-Military State” o “Estado fiscal militar”,³ el cual, a su vez, ha hecho posible la formulación metodológica definida por la importancia central de la contratación de procesos financieros o logísticos, clave conceptual del “Contractor State” o “Estado contratante”.⁴ Esta última fase del debate metodológico, al transferir la escala de observación desde la formación del Estado hasta la omnipresente práctica de la contratación, ha planteado la interrogante de las causas del desigual desarrollo económico de las grandes potencias que protagonizaron la competencia militar y naval internacional del largo siglo XVIII.⁵ En conjunto, los estudios que componen

Modern Europe, Oxford, West View Press, 1995, p. 13-36; Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, 2 v., Estocolmo, Almqvist and Wiksell, 1993.

³ Para la relación historiográfica entre las metodologías centradas en la formación del Estado y el desarrollo de la fiscalidad, véanse John Brewer, *The Sinews of Power: War, Money, and the English State, 1688-1783*, Nueva York, Knopf, 1989; Huw Bowen y Agustín González Enciso, *Mobilising Resources for War. Britain and Spain at Work during the Early Modern History*, Pamplona, Ediciones de la Universidad de Navarra, 2006; Rafael Torres Sánchez y Stephen Conway, *The Spending of States. Military Expenditure during the Long Eighteenth Century: Patterns, Organization and Consequences*, Saarbrücken, VDM Verlag Dr. Müller, 2011; Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México/Madrid, Bonilla Artigas/Iberoamericana Vervuert, 2011; Nicholas Rodger, “From the ‘Military Revolution’ to the ‘Fiscal-Naval State’”, *Journal for Maritime Research*, 2011, 13, 2, p. 119-128.

⁴ Las obras recientes de Rafael Torres Sánchez y Agustín González Enciso son centrales para comprender el impacto historiográfico de la transición hacia el estudio de la contratación (“Contractor State” o “Estado Contratante”). De Agustín González Enciso, véanse: *El nacimiento del capitalismo en Europa*, Pamplona, Eunat, 2011; *Un Estado militar. España, 1659-1820*, Madrid, Actas, 2012, y *War, Power and the Economy. Mercantilism and State Formation in 18th-Century Europe*, Londres, Routledge, 2017. De Rafael Torres Sánchez, véanse *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2008; *El precio de la guerra: el Estado fiscal-militar de Carlos III*, Madrid, Marcial Pons, 2013; *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Londres, Pallgrave Macmillan, 2015, y *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Long Eighteenth Century*, Oxford, University Press, 2016.

⁵ Para el caso británico, además de la ya citada obra de Nicholas Rodger, véanse: Roger Knight y Martin Willcox, *Sustaining the Fleet: War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, Boydell Press, 2010, y “War, Government and the Market: The Direction of the Debate on the British Contractor State, c. 1740-1815”,

el presente volumen demuestran la estrecha vinculación entre los tres conceptos historiográficos señalados, así como las enormes posibilidades que ofrece su utilización en el estudio de las infraestructuras económicas, administrativas e industriales del mundo hispánico en la temprana Edad Moderna.

El primer estudio incluido en este libro es obra de Anne Dubet (Université Clermont-Auvergne, Francia) y lleva por título “El control del gasto militar en la monarquía española en la primera mitad del siglo XVIII: un negocio político”. En este texto, la autora sintetiza el estado del conocimiento al respecto de la construcción del órgano central del Estado borbónico, la Tesorería Mayor de Guerra, posteriormente denominada Tesorería Mayor o Tesorería General, demostrando la forma en que la historiografía más reciente, incluyendo su propia y reconocida obra sobre el tema, ha trascendido las interpretaciones tamizadas por el conocimiento previamente establecido sobre períodos posteriores de la Real Hacienda española, particularmente el reinado de Carlos III y otros más tardíos. Esto le permite situar, por medio de la descripción precisa de la compleja evolución orgánica de dicha Tesorería, las múltiples correlaciones existentes entre los objetivos políticos de la naciente administración borbónica y los diversos actores —burócratas, empresarios, financieros, contratistas— encargados de la ejecución práctica del ejercicio del gasto militar durante el período señalado. La escala de observación se reduce a un nivel de microscopía administrativa, sintetizando, por medio de la sistematización de datos contables, la compleja y fluctuante estructura interna de este organismo; pasando desde la relación del tesorero con sus agentes hasta la gestión de la deuda corriente, la comunicación de órdenes de pago y la consecuente conexión con

en Sergio Solbes Ferri y Richard Harding, *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas, Universidad de Gran Canaria, 2012, p. 169-192. También Roger Knight, “Changing the Agenda: The ‘new’ Naval History of the British Sailing Navy”, *The Mariner’s Mirror*, 2011, 97, 1, p. 225-242. Para una perspectiva francesa e internacional, véase Alan James, “Raising the Profile of Naval History: An International Perspective on Early Modern Navies”, *The Mariner’s Mirror*, 2011, 97, 1, p. 193-206. Para la visión comparativa, véanse Huw V. Bowen, “The Contractor State, c. 1650-1815”, *International Journal of Maritime History*, 2013, 25, 1, p. 239-274; Rafael Torres Sánchez, Pepijn Brandon y Marjolein ‘t Hart, “Business of War”, *Business History*, 2018, 60, 1, p. 239-274.



empresarios encargados de la gestión del aprovisionamiento a distintos niveles. Dentro de este conjunto, la importancia de la vía reservada como herramienta centralizadora aparece en su plena dimensión, definiendo la capacidad interventora del gobierno de Felipe V hasta la crisis interna de la década de 1740, dando paso, a partir de este punto, a la mayor diversificación administrativa desarrollada durante el ministerio del marqués de la Ensenada. Este “cambio en las reglas del juego”, señalado por Rafael Torres Sánchez y confirmado por la enorme cantidad de fuentes de archivo manejada por la autora, marca el ascenso de los grandes contratos monopólicos en la provisión del ejército y la armada que definirán la gestión de recursos materiales durante la segunda mitad del siglo XVIII. Esto, según la autora, no obstó para que la dimensión política siguiese siendo predominante durante los años que precedieron a la administración de Carlos III, la cual, pese a la diversificación en las funciones y atribuciones de la Tesorería, mantuvo una marcada tendencia al centralismo financiero de las primeras décadas del siglo.

En “Los negocios con la Armada. Suministros militares y política mercantilista en el siglo XVIII”, Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra, España) nos ofrece una perspectiva política que completa la lectura financiera de Anne Dubet. En efecto, por medio de un detallado análisis de las políticas seguidas por la Secretaría de Marina para el aprovisionamiento de maderas a los arsenales navales de la península ibérica, el autor articula una interpretación global de la naturaleza del pensamiento mercantilista español de principios del siglo XVIII, de las dificultades concretas de su aplicación en este sector clave de la industria de construcción naval durante las décadas centrales de la centuria y de las consecuencias empresariales del pragmatismo administrativo de la Corona hacia los últimos años de ésta. De este modo, el análisis de Torres Sánchez nos conduce desde la primera formulación doctrinal del mercantilismo español, debida al economista Gerónimo de Uztáriz, hacia las dificultades encontradas por la Secretaría de Marina para seguir una política de contratos madereros propiamente proteccionista y, finalmente, al retorno de las concesiones contractuales a empresas extranjeras ante la creciente demanda de insumos madereros creada por la estrategia naval de la monarquía. En el contexto de este viraje, estrechamente

vinculado con la evolución de la política exterior, el autor nos ofrece una detallada prosopografía de los empresarios que intentaron aprovechar la transición desde el proteccionismo nacionalista hacia el pragmatismo industrial y administrativo que abrió la puerta a las importaciones del extranjero, especialmente desde la región del Báltico. Así, la naturaleza de los contratos, la función del crédito y las capacidades concretas de recurrir al mercado para suplir la demanda estatal aparecen entrelazadas en un sugerente análisis del nacionalismo económico enunciado por Gerónimo de Uztáriz, así como de las dificultades concretas de su puesta en práctica.

El tercer estudio es obra de Rafal Reichert (Instituto de Estudios Ibéricos e Iberoamericanos, Universidad de Varsovia, Polonia) y lleva por título “El comercio de maderas del Báltico sur en las estrategias de suministros de la Marina Real (1714-1795)”. Se trata de una interpretación estructural de la evolución político-administrativa del aprovisionamiento de maderas para los arsenales navales de la península ibérica, basada en una enorme cantidad de fuentes documentales. Desde el punto de vista de este componente imprescindible de la logística naval, la actividad interventora del Estado borbónico aparece también dividida en dos períodos claramente definidos. El primero corresponde a la etapa fundacional de la Real Armada, que sustituyó al sistema de armadas regionales de los Habsburgo, y a los primeros pasos en torno a la creación de una infraestructura de construcción y mantenimiento naval permanente. Esta primera etapa estuvo caracterizada, según el autor, por la explotación de los recursos forestales de la península ibérica como primer recurso de aprovisionamiento de los nuevos astilleros y arsenales de la Corona. Esta política, sin embargo, comenzó a cambiar hacia mediados de la centuria, tras un período de transición marcado por la concertación de grandes contratos madereros que, si bien no pueden ser considerados como monopólicos, sí representaron una concentración significativa de responsabilidades administrativas y financieras en determinados contratistas privilegiados. A partir de este punto, según Reichert, la política de provisión de maderas cambió hacia otras regiones de Europa y América, lo cual representó una importante transformación en los mecanismos de gestión y financiamiento de este vital insumo estratégico. Los motivos de esta transferencia son



interpretados por el autor en función de su larga trayectoria como especialista de este tema, ofreciendo al lector una sugerente, detallada y actualizada interpretación del reformismo borbónico en este sector clave de las industrias de armamentos.

El cuarto estudio es obra de Eduard Martí Fraga (Universidad Internacional de Cataluña, España) y lleva por título “Detrás del asentista. Los contratistas militares de Felipe V en Cataluña (1715-1720)”. A diferencia de los dos trabajos anteriores, que cubren prácticamente todo el siglo XVIII y que abordan políticas de amplio alcance, el estudio de Martí Fraga nos presenta un análisis microscópico de las políticas de gestión de pertrechos durante un período comparativamente reducido. A pesar de la enorme cantidad de materiales de archivo que constituye su base documental, el autor presenta una estructura argumentativa que apunta a la profundidad antes que a la extensión, ofreciéndonos un detallado panorama de la gestión de insumos en la Cataluña inmediatamente posterior a la Guerra de Sucesión Española (1701-1714). Como señala el autor, esta metodología responde al interés de la historiografía reciente sobre los efectos que la política de aprovisionamiento militar del gobierno de Felipe V tuvo sobre la sociedad y la economía de esa región. Este objetivo se traduce en un estudio profundo sobre la relación entre el Estado borbónico y los pequeños financieros, empresarios, artesanos y gestores que participaron en las cadenas logísticas del sistema militar de Felipe V. Además, el trabajo de Martí Fraga nos ofrece, como punto de partida, una prosopografía, basada en fuentes de archivo, de los grandes financieros catalanes que participaron en estos procesos, reduciendo la escala de observación para pasar a una detallada lista de medianos empresarios y, finalmente, a los “microasentistas”, “microprestamistas” y contratistas artesanales, demostrando así la gran amplitud de sectores sociales que interactuaron con el Estado en la producción y provisión de insumos de valor estratégico durante este período.

El siguiente texto, titulado “La gestión del presupuesto de la Armada en un período de reducción del gasto público (1754-1759)”, es obra de María Baudot Monroy (Universidad Nacional de Educación a Distancia, España). Como es posible observar, el marco cronológico, de un lustro, es análogo al utilizado por Martí Fraga en el

estudio anterior. Esta continuidad metodológica aparece reforzada por la profundidad con la que la autora aborda la administración financiera de la Real Armada durante este período crítico, lo cual, por otra parte, representa un aspecto importante del impacto que las transformaciones en la Tesorería General, ya estudiadas por Anne Dubet, tuvieron en un contexto institucional definido. Así, el estudio de Baudot se centra precisamente en el período de transición entre los paradigmas estratégicos de la primera y la segunda mitad del siglo XVIII español, en un punto en que la tendencia centralizadora y el fortalecimiento del Estado, fundamento de una política exterior basada en el fortalecimiento de las instituciones militares, particularmente el sistema naval, dio paso a una etapa de neutralidad favorable a Gran Bretaña, la cual sería abandonada durante el reinado de Carlos III. El estudio de Baudot nos ofrece un detallado análisis del impacto económico de este viraje al interior del sistema naval, el cual había comenzado a ejercer la capacidad productiva generada durante el gobierno de Felipe V por medio de la creación de una infraestructura portuaria, logística e industrial permanente, y que se encontraba desarrollando el más importante programa de construcción naval de todo el siglo. De manera magistral, la autora nos ofrece un documentado análisis de la interacción entre la nueva alineación política en los más altos niveles de la administración de la Marina, el viraje en la gran estrategia internacional, la capacidad interventora de la Tesorería, la gestión de la deuda naval y los efectos concretos en la administración de la Armada hasta el nivel de arsenales y astilleros, configurando así una de las interpretaciones más completas, no sólo de la cancelación de los grandes programas de construcción naval iniciados por el marqués de la Ensenada, sino también de las soluciones encontradas durante el período de neutralidad para mantener la capacidad operativa de las escuadras imperiales.

La siguiente contribución, obra de Sergio Solbes Ferri (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España), se titula “El asiento general en la provisión del vestuario militar. La gestión de la compañía de Bacardí, Mestres y Sierra entre 1763 y 1784”. Se trata de un estudio que interseca temáticamente con las contribuciones anteriores, completando de esta forma la cronología de los contratos de aprovisionamiento en la segunda mitad de la centuria. El texto



aborda la dimensión práctica del mercantilismo, el desarrollo de la producción nacional y el recurso al mercado, en combinación con diversos niveles de intervención estatal. Por medio de un análisis de los diversos mecanismos empleados para la provisión de uniformes, el autor aborda distintas variantes de la relación establecida entre el Estado y los grupos empresariales. Esto le permite cuestionar, en función de estudios de caso profusamente documentados, la interpretación vigente que considera al absolutismo hispano como un factor decisivo para explicar la fluctuante diversidad de formas de aprovisionamiento y contratación manifiesta en esta área de la producción. Efectivamente, la disección analítica de los distintos tipos de contratación empleados durante este período, en particular aquellos denominados “asiento general” y “gran masa”, así como su correspondencia cronológica con distintos ciclos político-administrativos, permite al autor formular una explicación novedosa para esta diversidad en las formas de recurrir al mercado. Con ello, el peso de la política interna resulta ponderado en función de variables de naturaleza estrictamente económica, en una interpretación que trasciende de manera significativa la idea de una correlación simple entre el absolutismo y la ausencia de un modelo único en las fórmulas administrativas que normaron la interdependencia entre el Estado y los grupos empresariales.

La contribución de Vera Moya Sordo (Historisches-Seminar Ludwig-Maximilians-Universität München, Alemania), titulada “El curso español. Política estatal y evolución legal durante el siglo XVIII”, nos conduce nuevamente a una perspectiva de larga duración sobre uno de los aspectos menos comprendidos y estudiados de la estrategia naval española durante el largo siglo XVIII: la guerra de corso. La originalidad de este texto reside en que su autora ha logrado sintetizar, en una misma estructura analítica, los diversos componentes de esta variante de la práctica de la guerra en el mar: su dimensión estratégica, su correlación con la política exterior de la monarquía y su aplicación regional, especialmente en el Gran Caribe. De igual forma, aborda también la evolución de su normativa y, finalmente, en una interpretación definida por un profundo conocimiento de las fuentes documentales, las particularidades de su aplicación concreta en los grandes conflictos marítimos de la centuria. En

particular, la autora nos ofrece un elemento innovador no sólo para la historiografía de la estrategia naval en el siglo XVIII, sino también de la historiografía marítima regional: la relación entre la guerra de corso y los guardacostas del Caribe, explicada a detalle en su dimensión estratégica, logística, económica y corporativa. Las precisiones acerca de las implicaciones económicas y administrativas de esta variante del corso marítimo establecen una significativa conexión regional con los estudios de análisis financiero que le preceden en este volumen.

La siguiente contribución también nos conduce desde el ámbito de la España peninsular hacia la dimensión propiamente imperial del reformismo borbónico. En “El financiamiento de las plazas militares del Gran Caribe hispano en el largo siglo XVIII (1698-1808)”, Johanna von Grafenstein (Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, México) nos ofrece una interpretación global del funcionamiento del sistema de puertos, fortificaciones, astilleros y plazas fuertes en esa región clave del sistema atlántico del imperio. La autora, una de las principales expertas en la historia política y económica del Gran Caribe, sustenta su argumentación en una enorme masa de información contable, archivística y bibliográfica, cubriendo la estructura administrativa y financiera de un total de diecisiete plazas a lo largo de los grandes ciclos políticos y estratégicos del largo siglo XVIII. Este análisis incluye el total de los gastos de defensa y manutención del sistema militar y naval del Gran Caribe, sus montos exactos, procedencia y distribución, así como la estructura de los presupuestos de defensa y la proporción dedicada a cada plaza en el conjunto de ese sistema regional. Dada la densidad de la información estadística presentada, el artículo incluye una serie de cuadros y gráficas originales que muestran el total de los gastos de defensa, por año y por plaza, los componentes de los presupuestos regionales para la marina y el ejército, así como su dimensión comparativa; las tendencias seculares para toda la región, y la correlación con los ciclos de la política exterior de la monarquía. En conjunto, la autora nos ofrece una interpretación integral del financiamiento del sistema defensivo imperial en el Gran Caribe, el cual muestra la naturaleza de los vínculos entre las cajas de México y las tesorerías militares y navales de cada una de las plazas estudiadas.



El estudio de Germán Santana Pérez (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España), titulado “Presencia naval en el África subsahariana: armadas y flotas españolas (siglos XVI-XVIII)”, nos ofrece una perspectiva de larga duración de uno de los temas menos conocidos de la historia naval del mundo hispánico: la presencia hispana en África desarrollada en función del tráfico de esclavos. Esta práctica aparece aquí como un elemento integral de la estrategia marítima de la monarquía, la cual es estudiada a partir de las medidas administrativas y logísticas emprendidas para armar y financiar escuadras, tanto por la dinastía Habsburgo como por la borbónica. Nuevamente, el contexto internacional, mercantil, diplomático y estratégico aparece como un marco contextual para comprender los detalles financieros, provenientes de vastos materiales de archivo, presentados por el autor. De este modo, la relación entre el Estado y los empresarios aparece situada en una estructura que permite la reflexión comparativa acerca de los objetivos y soluciones económicas desarrolladas por ambas dinastías, así como la medida de su éxito en un competitivo contexto de rivalidad mercantil, naval y militar a escala global.

El siguiente estudio, “El abastecimiento estratégico de cáñamo durante el largo siglo XVIII (1675-1830): entre el Báltico, Granada y las Américas”, es obra de dos autores: Manuel Díaz-Ordóñez (Universidad de Sevilla, España) y Antonio José Rodríguez Hernández (Universidad Nacional de Educación a Distancia, España). Este texto nos ofrece una sugerente perspectiva acerca de la relación entre el desarrollo industrial del cáñamo, insumo esencial para la construcción de navíos, y los primeros pasos de la globalización. En efecto, el desarrollo de la industria de la construcción naval entre las nacientes potencias del mundo atlántico, aunada a la creciente complejidad del aparejo de las embarcaciones de altura, tuvo como efecto inmediato una cada vez mayor demanda de manufacturas de este material, en la forma de jarcia, cables y fibras para calafatería. Así, la creciente competencia marítima y naval en el mundo atlántico entre los siglos XVI y XVII hizo del cáñamo un producto de interés estratégico, esencial para el mantenimiento del comercio internacional, pero también para la creación y mantenimiento de las marinas de guerra que dirimieron el balance político internacional de este período. De esto se derivaron, según los autores, los enormes

esfuerzos dedicados por la monarquía hispánica para intervenir la industria cannabácea de la península ibérica por medio de la administración directa, así como fomentarla en sus posesiones americanas. Conforme a la metodología utilizada en los otros casos estudiados en el presente volumen, los autores señalan que, en el caso de esta industria, la intervención estatal fue tan sólo una de las soluciones halladas para obtener los insumos requeridos, y el recurso al mercado se impuso como sistema dominante, vinculando a la industria de construcción naval con los grandes centros productores de Rusia y, posteriormente, de otras regiones del Báltico. Así, el texto de Díaz-Ordóñez y Rodríguez Hernández nos conduce, a través de un detallado análisis de este sector clave de las industrias de armamentos, a una interpretación global del reformismo borbónico y sus conexiones con el comercio y la diplomacia internacional.

Con el estudio de Guadalupe Pinzón Ríos (Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México), titulado “Cubriendo las necesidades de la ruta transpacífica. Abastos de embarcaciones y pertrechos navales para el puerto de Acapulco (siglos XVII-XVIII)”, la dimensión imperial del presente volumen cobra un decidido sesgo hacia el Pacífico, enfatizando el alcance global del sistema marítimo del imperio. En efecto, por medio de un estudio de caso basado en las dificultades para suplir navíos para la ruta transpacífica desde la base naval de Acapulco, la autora amplía la escala de observación hasta un detallado estudio de dimensión regional definido por la demanda de pertrechos de los galeones de Manila-Acapulco, por las dificultades del recurso primario de contratar su obtención en Veracruz, y por la solución de recurrir al mercado regional en diversos enclaves marítimos de las costas americanas del Pacífico. Esto, a su vez, le permite situar la importancia de los pequeños focos de producción y venta de insumos navales en el más vasto contexto estratégico de la presencia hispana en Asia. El uso de la larga duración para situar la relevancia de fenómenos puntuales, por otra parte, hace posible que las reflexiones ofrecidas por la autora al respecto de la importancia de las microindustrias de insumos navales en las costas del Pacífico americano se extiendan hacia una importante revalorización de los mercados regionales americanos, en la más amplia estructura de la ruta transpacífica.



En este mismo sentido, el impacto del reformismo borbónico sobre las industrias navieras de la ruta transpacífica, en su dimensión específicamente americana, aparece sólidamente reinterpretado en función de una importante selección de fuentes de archivo, hasta ahora inéditas y desconocidas para la historiografía.

Finalmente, este volumen cierra con el estudio de Iván Valdez-Bubnov (Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México) titulado “Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII”. Se trata de un estudio técnico acerca de un tema esencial para la comprensión de la historia de la construcción naval en el período clásico de la navegación a vela: los sistemas de medidas lineales y volumétricas usados en los astilleros del mundo hispánico para definir las dimensiones de los buques y estimar su capacidad de carga, a partir de las diversas acepciones del concepto de “tonelada”. La definición de estos sistemas era crucial para la fiscalización de las operaciones mercantiles, pero, también, para el armamento de escuadras navales por medio de la apropiación o uso, por parte del Estado, de buques pertenecientes a empresarios particulares de distintas regiones del imperio. El artículo se propone examinar la naturaleza y aplicación de los sistemas de medidas lineales y volumétricas en los astilleros del Pacífico hispano, con base en la evidencia inédita conservada en los archivos. Sus conclusiones ayudan a enriquecer nuestra comprensión de las peculiaridades de la industria de construcción naval hispana en Asia, para fines tanto mercantiles como militares, y nos ofrecen una interpretación definida por la evolución, no sólo fiscal, sino también volumétrica, del concepto de tonelada en esa región del imperio en una perspectiva hasta ahora ausente de la historiografía especializada. El desarrollo de este concepto como fundamento de la estandarización de la industria de la construcción naval hispana, primero en el Atlántico y, posteriormente, en los astilleros asiáticos, representa el desarrollo de la intervención estatal sobre las prácticas de las elites regionales, y su aplicación administrativa y fiscal a los procesos productivos, la dimensión concreta de la interacción entre los intereses de la iniciativa privada y el Estado, en este factor clave de la globalización temprana.



En conjunto, los textos reunidos en este libro nos ofrecen distintas perspectivas sobre la forma en que la monarquía hispánica buscó resolver el problema del financiamiento, la producción o la provisión de recursos estratégicos, generando un fluctuante equilibrio entre la administración estatal y los intereses y capacidades de los grupos productivos de distintas regiones del imperio, tanto en Europa como en América y Asia.

Cabe señalar que los estudios reunidos en el presente volumen fueron presentados, en su versión preliminar, en el XVIII Congreso de la International Economic History Association, el cual tuvo lugar en el Instituto Tecnológico de Massachussets, Estados Unidos, en agosto de 2018. La sesión temática en que fueron presentados y discutidos fue coordinada por Iván Valdez-Bubnov (Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM), Sergio Solbes Ferri (Universidad de las Palmas de Gran Canaria) y Pepjin Brandon (Vrije Universiteit Amsterdam), y llevó por título: “The Economic Policies of Military and Naval Resource Mobilization: Imperial Spain and the Wider Atlantic World in the Long Eighteenth Century”.

Por último, es preciso señalar que la presente obra fue producida con los recursos del proyecto de investigación PAPIIT IG400318, titulado “Redes empresariales y administración estatal: la movilización de recursos y producción de materiales estratégicos en el mundo hispánico como escenario de la globalización temprana (siglos XVI-XIX)”, con sede en el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México (2018-2020), y coordinado por Iván Valdez-Bubnov y Silvestre Villegas Revueltas.

IVÁN VALDEZ-BUBNOV
SERGIO SOLBES FERRI
PEPIJN BRANDON



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



EL CONTROL DEL GASTO MILITAR
EN LA MONARQUÍA ESPAÑOLA DURANTE
LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII

UN NEGOCIO POLÍTICO

ANNE DUBET

Université Clermont-Auvergne

Introducción

En torno a la Tesorería Mayor de Guerra, erigida en España a principios del siglo XVIII y convertida poco después en Tesorería Mayor o General, se articuló una nueva forma de control del gasto militar. El cambio en la administración del gasto real, objeto esencial de la actividad de la Tesorería Mayor, fue inseparable de un proyecto de reforma del gobierno de la Real Hacienda. Esto incidió tanto en los procesos de toma de decisión como en las relaciones entre el rey y los agentes de sus oficinas, la política de deuda y las relaciones entre la monarquía y los hombres de negocios. Todos estos elementos suscitaron conflictos que se tradujeron en una variación frecuente en la configuración de la Tesorería durante la primera mitad del siglo, en contraste con lo que ocurrió en la segunda mitad, en particular respecto a la viva competencia en torno al dominio del gasto militar. No es posible comprender los cambios en el control contable registrados a lo largo de la centuria fuera de este marco político. Para dar testimonio de esta historia compleja, después de recordar las etapas de su construcción, en el presente estudio se examinarán tres dimensiones sucesivas de la Tesorería: su relación con la creación de la figura del ministro de Hacienda, el papel que desempeñó en vinculación con los hombres de negocios y la gestión de la deuda corriente, y los objetivos que se le asignaron a esta gestión. La hipótesis que se sustenta a lo largo de este recorrido es que el control del gasto militar,

como se definió al filo de las reformas de estas instituciones, fue ante todo una cuestión política, objeto de enfrentamientos entre varios individuos y grupos deseosos de ampliar su espacio de poder: se trataba de saber quién podía decidir —en nombre del rey— la cuantía y el destino del gasto, en particular en momentos de penuria.¹

Avatares de la Tesorería en la primera mitad del siglo

Creada en octubre de 1703, la Tesorería Mayor de Guerra se concibió como una red de cajas solidarias entre sí, cuyos pagadores eran elegidos por el tesorero mayor de Guerra, residente en Madrid, quien tenía su propia caja principal. La red era responsable del gasto militar y se le confiaba, además de las contribuciones extraordinarias de la guerra, un prorrateo de las rentas ordinarias y parte del producto de la venalidad.² La Tesorería se situaba bajo la autoridad del secretario del despacho de Guerra, único habilitado para expedir órdenes de pago. Este cargo, creado en septiembre de ese año, se concibió desde el comienzo como un ministerio central: en particular, era responsable de la ejecución de los contratos con arrendadores y asentistas militares. Juan Orry, principal autor de la

¹ Agustín González Enciso, *Un Estado militar. España, 1659-1820*, Madrid, Actas, 2012, y *War, Power and the Economy. Mercantilism and State Formation in 18th-Century Europe*, Londres, Routledge, 2017. Rafael Torres Sánchez, *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2008; *El precio de la guerra: el Estado fiscal-militar de Carlos III*, Madrid, Marcial Pons, 2013; *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Londres, Pallgrave Macmillan, 2015; *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Long Eighteenth Century*, Oxford University Press, 2016.

² Francisco Andújar Castillo, *Necesidad y venalidad. España e Indias, 1704-1711*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008, y “Sobre la financiación extraordinaria de la Guerra de Sucesión”, *Cuadernos Dieciochistas*, n. 15, 2014, p. 21-45; Anne Dubet, *Un estadista francés en la España de los Borbones. Juan Orry y las primeras reformas de Felipe V (1701-1706)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2008, cap. 5; Henry Kamen, *La Guerra de Sucesión en España, 1710-1715*, Barcelona/Buenos Aires/México, Grijalbo, 1974; Carmen Sanz Ayánz, “Administration and Resources for the Mainland War in the First Phases of the War of the Spanish Succession”, en Huw W. Bowen y Agustín González Enciso (ed.), *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006, p. 135-158.

reforma, pretendió con ella poner fin tanto a la multiplicidad de cajas responsables del gasto militar como a sus lazos con los ministros particulares o consejos que ordenaban este gasto para devolver al rey un control efectivo sobre la materia de Hacienda. En los ejércitos, las disposiciones aplicadas en las fechas relativas a la selección de los oficiales, la organización de muestras y la justificación de los gastos de los asentistas buscaron de manera abierta reducir el margen de maniobra del alto mando en provecho de nuevos agentes que dependían directamente de la vía reservada: los inspectores de armas, los comisarios de guerra y, desde 1706, los intendentes.³ En suma, el secretario del despacho universal y ministros principales, como el cardenal Portocarrero, los altos oficiales del ejército —a menudo aristócratas— y los consejeros de Guerra, Hacienda y Castilla, perdieron autoridad y prerrogativas, aunque con los dos últimos grupos se propusieron soluciones de compromiso.⁴ Como última característica de la reforma, el tesorero mayor de Guerra y sus pagadores formaron una sola cuenta: el cargo y la data de los pagadores se fundieron en el cargo y la data del tesorero, quien asumió el control sobre sus agentes y, en contrapartida, aligeró la justificación de sus cuentas ante la Contaduría Mayor de Cuentas. Aunque no se dice explícitamente, la existencia de un solo tesorero para la guerra probablemente tranquilizó a los asentistas, a quienes se impuso un contrato único para la provisión de víveres de todos los ejércitos borbónicos peninsulares. En paralelo, Orry quiso dar seguridades a los arrendadores, cuyas operaciones también deseaba controlar.⁵

³ Francisco Andújar Castillo, “La reforma militar en el reinado de Felipe V”, en José Luis Pereira Iglesias (ed.), *Felipe V de Borbón, 1701-1746*, Córdoba, Universidad de Córdoba/Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de San Fernando, 2002, p. 615-640; Concepción de Castro, *A la sombra de Felipe V. José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004, cap. I-II; Dubet, “Towards a New Public Credit Policy in Eighteenth-Century Spain: the Introduction of the Tesorería Mayor de Guerra (1703-06)”, en Fausto Piola Caselli (ed.), *Government Debts and Financial Markets in Europe*, Londres, Pickering & Chatto, 2008, p. 121-133; Juan M. Teijeiro de la Rosa (ed.), *La Hacienda militar. 500 años de intervención en las fuerzas armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002.

⁴ Castro, *A la sombra...*, cap. II; Dubet, *Un estadista...*, cap. 5-8.

⁵ Dubet, *Un estadista...*, cap. 4.

Así, los principales rasgos de la Tesorería fueron: la organización de una red que monopolizó el gasto militar terrestre,⁶ la presentación de una cuenta única y de instrumentos contables susceptibles de dar al rey una visión precisa y de conjunto de ese gasto,⁷ y la consolidación del control gubernamental por la vía reservada, descrita como más propicia para la ejecución de las órdenes dadas por el rey, entre ellas las relativas al gasto. Estas particularidades se mantuvieron en medio de los cambios del medio siglo, descritos en el cuadro 1.

Tres cambios fueron decisivos:

1. En junio de 1713, la Tesorería Mayor de Guerra se transformó en Tesorería Mayor a secas y desde entonces fue la encargada de casi todo el gasto del rey, incluso del pago de las deudas heredadas, salvo los réditos de los juros.⁸ Como corolario, la institución comenzó a ejercer un control contable sobre arrendadores y administradores de rentas en toda la geografía peninsular, tarea que mantuvo hasta 1718, cuando la Tesorería Mayor se transformó en una muy diferente Tesorería General.
2. Desde octubre de 1726, por disposición de José Patiño, el secretario de Hacienda era el único facultado para emitir órdenes de pago. De entonces data la indeterminación en la denominación de la Tesorería como Mayor o General.
3. De 1748 a 1753, el marqués de La Ensenada separó de la Tesorería General el pago de las deudas que Fernando VI heredó de su padre. Así instituyó la alternancia anual entre dos tesoreros obligados a rendir cuentas cada año y estableció una comunicación diaria entre la Tesorería y las nuevas Direcciones Generales y Contadurías Generales de Rentas, responsa-

⁶ Permanece aparte el de Marina hasta bien entrado el siglo. Sergio Solbes Ferri, “El control del gasto de la Marina española en las secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos dependientes de la Tesorería General en la primera mitad del XVIII”, en María Baudot (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 147-194; Torres Sánchez, *La llave...*, p. 53, 84 y 199-263.

⁷ En 1704, no obstante, no es exacta, ya que no se logra un consenso en la estimación de lo gastado en un año. Dubet, *Un estadista...*, cap. 7.

⁸ Desde 1714 unas pagadurías provinciales de juros, reunidas en pagaduría general en 1715, tienen este cometido.



Cuadro 1
LAS FORMAS SUCESIVAS DE LA TESORERÍA GENERAL

Fecha	Titular en Madrid	Agente local	Sedes agente local	Relación contable	Relación recaudación de rentas (administrador/arrendador)	Fondos	Autoridad sobre el titular (puede transmitir órdenes de pago)	Pago de efectos antiguos	Intervención	Duración en el cargo
1703/1705-1711	Tesorero Mayor de Guerra (TMG)	Pagador de ejército	Ejércitos (b)	Cuenta única	Hacen pagos por su cuenta: libranzas asignadas en sus respectivas cajas	Reservados de guerra	Secretario de Estado y del despacho de Guerra (1703) Guerra y Hacienda (1705-1711)	Consejo de Hacienda	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el TMG	Gracia del rey
1711-1713	Cada intendente de provincia elige a su tesorero; desaparece la Tesorería Mayor de Guerra									
1713-1715	Tesorero Mayor (TM)	Tesorero de ejército	Provincias (b)	Cuenta única	Hacen pagos en nombre del TM: cartas de pago provisionales del TM "sobre" sus cajas	Todos	Veedor General, director de Hacienda, secretarios de Estado y del Despacho (c)	TM	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el TM	Gracia del rey
1715-1717	TM	Tesorero de ejército	Ejércitos (b)	Cuenta única		Todos	Secretarios de Estado y del Despacho (c)	TM	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el TM	Gracia del rey
1718-1720	Tesorero General (TG)	Pagador de ejército y provincia	Provincias (b)	Cuenta única	<i>Idem.</i> Además, se pagan efectos del TG en casas de cambio	Todos	Secretarios de Estado y del Despacho (c)	TG	Contadores Generales de Valores y Distribución	Gracia del rey
1721-1723	TM Tesorero de ejército		Ejércitos (b)	Cuenta única	Hacen pagos en nombre del TM: carta de pago provisional del TM "sobre" sus cajas	Todos	Secretarios de Estado y del Despacho (c)	TM	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el TM	Gracia del rey
1724 feb.-oct.	TM	Tesorero de ejército	Ejércitos (b)	Cuenta única		Todos	Secretarios del Despacho (c). Dejan de ser ministros, actuando en nombre del gabinete	TM	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el TM	Gracia del rey
1724-1725 oct.	TM	Tesorero de ejército	Ejércitos (b)	Cuenta única		Todos	Secretarios de Estado y del Despacho (c)	TM	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el TM	Gracia del rey
1726 enero-sept.	TG	Tesorero de ejército	Ejércitos (b)	Cuenta separada	Probable regreso a la situación anterior a 1713	Todos	Secretario de Estado y del Despacho Universal (Ripperdá)	TG	Contadores Generales de Valores y Distribución	Perpetuo
1726 oct.- 1748/1753	Indiferente (a)	Tesorero de ejército	Ejércitos (b)	Cuenta única	Hacen pagos en nombre del TM: carta de pago provisional del TM "sobre" sus cajas	Todos	Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda	TM o TG	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el rey (e)	Gracia del rey (f)
1748/1753-1787	Indiferente (a)	Tesorero de ejército	Ejércitos (b)	Cuenta única		Todos	Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda	Tesorero de deuda de la testamentaría	Contadores de la Tesorería (d) elegidos por el rey (e)	Anual y alter-nante

FUENTES: Dubet, 2008a y 2015a; Torres Sánchez, 2012; Dubet y Solbes Ferri, 2019.

(a) Se usa de modo indiferente la denominación "tesorero mayor" y "tesorero general", a menudo en los mismos textos.

(b) *Ejércitos*: capitales de provincias y reinos donde residen ejércitos e intendentes de ejércitos. *Provincias*: incluye las provincias en que no residen tropas, conviviendo el pagador en 1718-1720 con un intendente de policía, justicia y hacienda y un contador principal.

(c) Secretarios de Estado y del Despacho: son cuatro en 1714 (Estado; lo eclesiástico, la justicia y la jurisdicción; Marina e Indias; Guerra), más el Veedor General y el Intendente Universal de la Veeduría General; desaparece el Veedor General en febrero de 1715, considerándose al Intendente Universal como un quinto secretario, el de Hacienda; en 1717-1720, son tres secretarios (Estado; Guerra y Marina; Hacienda, Justicia y Gobierno Político) se reparten la materia de Indias; desde 1721, son cinco: Estado, Marina e Indias, Gracia y Justicia, Hacienda, Guerra. El barón de Ripperdá acumula las secretarías de Marina e Indias, de Guerra y de Hacienda (enero-mayo de 1726), quedando en pie los titulares de Estado y de Gracia y Justicia. José Patiño acumula las de Marina e Indias (mayo de 1726), Hacienda (octubre de 1726), Guerra (interino 1730, titular 1733) y Estado (interino, 1734), quedando en pie el de Gracia y Justicia. Hacen lo propio José Campillo (febrero de 1741-marzo de 1743) y el marqués de La Ensenada (abril de 1743-julio de 1754). El marqués de Torrenueva (noviembre de 1736-marzo de 1739), Juan Bautista de Iturralde (marzo de 1739-enero de 1740) y Fernando Verdes Montenegro (enero de 1740-febrero de 1741) sólo son secretarios de Hacienda.

(d) Contadores del cargo y de la data (creados desde 1703/1705) y de la Guerra (creado en 1707).

(e) Mediante la vía reservada de Hacienda.

(f) Patiño dispone la anualidad en 1728, pero no la manda aplicar.

bles de proporcionar información exacta sobre los productos fiscales disponibles.⁹ Esta organización fue estable hasta la reforma intentada por Pedro de Lerena, entre 1787 y 1788.

El cambio, no obstante, no fue acumulativo ni lineal: el cuadro 1 consigna variadas fórmulas relativas a la geografía de la red (columna 3), la responsabilidad del tesorero sobre sus agentes (columna 4), la figura que les comunicaba órdenes de pago (columna 7), la relación con hombres de negocios (columnas 6 y 8) y la intervención contable sobre la Tesorería (columna 9). La historia de los intendentes y de la vía reservada explica parte de estos cambios —los de 1718, 1721 y 1724— por el conflicto entre reformadores y partidarios del gobierno polisindial de los letrados, que en las décadas de 1710 y 1720 se aliaron con los defensores de la preservación de las competencias de las ciudades en la recaudación fiscal. Se matiza la cronología de esta historia para mostrar que desde 1721 no se asistió a la derrota completa de los primeros, se conservó la Tesorería Mayor y se consolidó la vía reservada.¹⁰ Pero el conflicto no se limitó a esta polarización binaria. Los partidarios del gobierno de los ministros promovieron varios proyectos políticos y económicos.¹¹ En lo tocante al control del gasto militar, las principales discusiones concernieron a las relaciones entre el tesorero y el o los secretarios del despacho, así como entre el secretario de Hacienda y sus colegas más gastadores —los de Guerra y Marina—, y a los resortes financieros del crédito de la monarquía, que afectaron directamente su nivel de gastos. En el

⁹ Anne Dubet, “El marqués de Ensenada y el crédito del rey de España”, en Gibrán Bautista Lugo (ed.), *Mediación política en las monarquías ibéricas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (en prensa); Anne Dubet y Sergio Solbes Ferri, *El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII español*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2019, cap. III; Torres Sánchez, *La llave...*, cap. 3-4.

¹⁰ Fabrice Abbad y Didier Ozanam, *Les intendants espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 1992; Castro, *A la sombra...*, cap. IV; Henry Kamen, “El establecimiento de los intendentes en la administración española”, *Hispania*, XXIV, p. 368-395; Rafael Torres Sánchez, *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, Madrid, Sílex, 2012, cap. 2.

¹¹ José M. Delgado Barrado, *Aguiles y Teseos. Bosquejos del reformismo borbónico (1701-1759)*, Granada, Universidad de Granada/Universidad de Jaén, 2007.

primer caso, estaba en juego la esencia misma del absolutismo, que planteaba la eventual limitación de la liberalidad del rey en el gasto; en el segundo, se trataba de la forma de control sobre los financieros. No es necesario poner énfasis en el tenor político del debate. Aunque para los actores los dos aspectos corrieron juntos, para mayor claridad se expondrán por separado.

El tesorero y el ministro de Hacienda

Durante la primera década de la reforma, los responsables de las nuevas oficinas, los sucesivos tesoreros mayores de Guerra y el secretario del Despacho de Guerra y Hacienda, prácticamente sólo negociaron su cohabitación con los consejos, oficinas y oficiales perjudicados. El secretario Grimaldo no lidió con el secretario del Despacho Universal, nombrado en 1705, poco deseoso de asumir responsabilidades financieras. Dada la amistad entre Grimaldo, los sucesivos tesoreros mayores de Guerra —el conde de Moriana y el marqués de Campoflorido— y otros ministros influyentes, como Orry o Amelot, el embajador de Francia, tampoco hubo tensiones entre el secretario y el tesorero.¹² Sólo en 1712 se abandonó la reforma por la execrable relación entre el nuevo ministro principal, el flamenco conde de Bergeyck, y el gobernador del Consejo de Hacienda, el marqués de Campoflorido, que protegieron a algunos grupos de hombres de negocios.¹³ La partida de Bergeyck y el regreso de Orry a Madrid permitieron enlazar con la reforma inicial desde junio de 1713.

Desde entonces se planteó la cuestión de la autoridad ejercida sobre la Tesorería Mayor y, por medio de ella, la del control sobre lo que los actores llamaron “la distribución de los fondos”, o sea, el conjunto de las decisiones relativas al nivel de gastos, su distribución entre los destinos militares y civiles, su asignación en las rentas y la

¹² Castro, *A la sombra...*, cap. II-III; Dubet, *Un estadista...*, cap. 3 y 9.

¹³ Jean-Pierre Dedieu, “Les ‘surintendants généraux de province’. La première expérience de l’intendance en Espagne (1711-1715)”, en Jean-Pierre Dedieu y Bernard Vincent (eds.), *L’Espagne, l’État, les Lumières. Mélanges en l’honneur de Didier Ozanam*, Madrid, Casa de Velázquez, 2004, p. 263-278.

selección de los hombres de negocios responsables de la puesta en obra material del gasto militar, los proveedores y asentistas. El conflicto fue vivo por tres razones. En primer lugar, desde 1714 varios ministros tuvieron facultad para ejercer su autoridad sobre la Tesorería Mayor y los intendentes de ejércitos y provincias. Se trataba de los secretarios del Despacho, responsables de departamentos específicos, a los que se añadieron empleos efímeros entre 1713 y 1714,¹⁴ y de modo duradero, los cargos de gobernador del Consejo de Hacienda y superintendente general de la Hacienda Real, que ocupó desde 1715 el marqués de Campoflorido, poco propenso a quedarse entre bastidores.¹⁵ La subordinación de la Tesorería a los secretarios del Despacho suscitó la inquina de éstos entre 1718 y 1720. Desde 1721, las cuestiones candentes fueron las relaciones entre el secretario de Hacienda, por una parte, y los de Marina y Guerra, por la otra. En segundo lugar, mientras el secretario Grimaldo convivió bastante bien con el Consejo de Castilla, la oposición fue profunda entre su nuevo gobernador desde 1716, Luis de Miraval, y los defensores de la vía reservada, tanto durante el experimento de la Tesorería General de 1718 a 1720 como de 1721 a 1724, cuando Campoflorido era, además de gobernador y superintendente general, secretario del Despacho de Hacienda. Se abrió así un segundo frente en el que Miraval ganó apoyos en el Consejo de Castilla, el alto clero y las ciudades de Castilla para el modelo que promovía —un gobierno colegial, pero “ejecutivo”, de los letrados, alumbrados por la razón de las leyes—, a su modo de ver, baluarte contra el despotismo de los secretarios

¹⁴ Véase la nota (c) del cuadro. José Antonio Escudero, *Los secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)*, Madrid, Instituto de Estudios Administrativos, 1969. María Victoria López Cordón, “Cambio social y poder administrativo en la España del siglo XVIII: las secretarías de Estado y del Despacho”, en Juan Luis Castellano (ed.), *Sociedad, administración y poder en la España del Antiguo Régimen. Hacia una nueva historia institucional. I Simposium internacional del grupo pape*, Granada, Universidad de Granada, 1996, p. 113-130.

¹⁵ Se habla de Superintendente General de las Rentas Generales al crearse éstas en 1714. Desde una fecha indeterminada, pero precoz (ya en 1715), se le designa como Superintendente General de la Hacienda Real. Diego María Gallard, *Práctica de la administración de rentas y visita de los ministros q se ocupan en ella, por Juan de la Ripia [...] Corregida [...] por el licenciado [...]*, Madrid, Oficina de don Antonio Ulloa, 1796, t. III, p. 111. Dubet, *La Hacienda...*, 1a. parte, cap. 2.

y el rey. El reinado de Luis I (1724) le dio la breve oportunidad de aplicar este programa. En tercer lugar, Nicolás de Hinojosa, tesorero general de 1718 a 1720, y tesorero mayor de marzo de 1724 a septiembre de 1726, entró en conflicto con Campoflorido y Fernando Verdes Montenegro, su sucesor en la secretaría en 1724, por abogar a favor de una colaboración entre el tesorero y el secretario en un pie de igualdad, más que en una situación de subalterno para el primero.¹⁶

En este contexto, la imposición del modelo de Tesorería Mayor se asoció a la consolidación de lo que Campoflorido y sus contemporáneos llamaron ministro de Hacienda. La figura tenía una definición a la vez institucional y cultural. Para el marqués, debía reunir tres funciones: la distribución de los fondos, el control sobre la recaudación de las rentas y la supervisión de la actividad judicial del Consejo de Hacienda. La distribución de los fondos era la más importante, pero imposible de organizar sin conocer el estado de las rentas —a la hora de asignar pagos en ellas y negociar asientos con hombres de negocios—, lo que justificaba el control sobre la recaudación. Por último, el mismo ministro que elegía a los asentistas —distribución— y arrendadores —recaudación— debía poder castigar judicialmente a los defraudadores. La traducción institucional era límpida: para Campoflorido, el ministro debía ser a la vez secretario del Despacho de Hacienda, superintendente general de la Real Hacienda y gobernador de Hacienda, y debía poder controlar a la Tesorería. En calidad de secretario, el marqués emprendió una colaboración institucional con los secretarios de Guerra y Marina para llevarlos a fijar colectivamente el nivel de sus gastos anuales (1723). La etapa siguiente, imaginada por Verdes Montenegro, se formalizó cuando José Patiño ocupó los tres empleos en octubre de 1726: en adelante, el secretario de Hacienda fue el único facultado para dar órdenes de pago al tesorero. Campoflorido expuso la traducción cultural del cambio tanto para justificar la unión de los tres empleos como para desacreditar las pretensiones del gobernador del Consejo de Castilla: el ministro de Hacienda debía ser inteligente en materia de Hacienda, una “ciencia” que no se aprende en los tratados de derecho, sino en la experiencia de la administración de dinero,

¹⁶ Dubet, *La Hacienda...*, 1a. parte, cap. 3 y 2a. parte.

la teneduría de libros y el trato con hombres de negocios. La idea era inédita: en el siglo XVII sólo se valoró este saber en los subalternos y, todavía en tiempos de Grimaldo, no se pretendió que el secretario fuera un buen financiero. En las décadas sucesivas, el argumento se convirtió en un lugar común, y quienes no recibieron la misma formación inicial, como José Campillo (1741-1743) y el marqués de La Ensenada (1743-1754), se sintieron obligados a adquirir esta inteligencia que oponía esta “ciencia” a la impericia de “corbatas” y letrados. Les valió el argumento, todavía contestado por hombres como Mora y Jaraba (1747), para ampliar sus competencias en tanto secretarios y superintendentes generales a expensas de los Consejos, y Ensenada adoptó medidas semejantes en las Indias.¹⁷

Esta consolidación de la figura del ministro de Hacienda no fue progresiva. En 1724 Verdes Montenegro se quejaba de que el tesorero Hinojosa, que él no había elegido, se resistía a obedecerle apoyado desde el palacio de los reyes padres, lo que explicaría las dificultades financieras de la monarquía. La cuestión se resolvió cuando los ministros de Hacienda eligieron a los tesoreros entre sus hombres de confianza. De resolución más difícil era la tensión con los secretarios de Marina y, sobre todo, de Guerra. Lo que facilitó la aplicación de la disposición de Patiño en 1726 fue, sin duda, que este ministro de Hacienda era hermano del secretario de Guerra y lo sustituyó a su muerte. Patiño se benefició, además, del apoyo de la reina.¹⁸ Su muerte, en noviembre de 1736, abrió en cambio un período de crisis que afectó a sus tres sucesores, confrontados a la resistencia de los responsables de Guerra y de Marina a admitir su intromisión en la organización del gasto de sendos departamentos. A principios de 1741 se llegó a una situación de bloqueo que puso en tela de juicio la existencia misma de la Tesorería General: los responsables de Guerra y Marina exigieron toda su consignación

¹⁷ Anne Dubet, “Entre razón y ciencia de la Hacienda: la conflictiva construcción de un modelo de buen gobierno de la Real Hacienda en España en la primera mitad del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, 2015, n. 28, p. 187-209; “José Campillo y las secuelas de la suspensión de 1739: un proyecto político para la Hacienda real”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 2017, 42-2, p. 629-652; “El marqués...”

¹⁸ Pablo Vázquez Gestal, *Una nueva majestad. Felipe V, Isabel de Farnesio y la identidad de la monarquía (1700-1729)*, Madrid, Marcial Pons, 2013.

anual en enero, sin que el tesorero o el ministro de Hacienda pudieran organizar su distribución mensual el resto del año. Detrás de la resistencia de los ministros estaba la de Felipe V, quien no admitía que se impusiera un gasto anual máximo al secretario de Guerra porque eso limitaría su propia liberalidad. La solución adoptada en 1741 fue de corte político, no sólo financiero. Campillo convenció a los reyes de la necesidad de conferirle las mismas secretarías que había tenido Patiño —Hacienda, Marina e Indias, Estado, y Guerra—, como una forma de garantizar que, en tanto ministro de Hacienda, no coartara al de Guerra. De este modo se aseguró el control sobre la distribución de los fondos y la pervivencia de la Tesorería General con la forma que le dio Patiño en 1726. Ensenada, secretario y superintendente, aunque no gobernador del Consejo, mantuvo la figura de ministro de Hacienda-ministro principal y amplió sus competencias de superintendente.¹⁹

El tesorero, los financieros y la deuda

La imposición conjunta de una Tesorería responsable del gasto militar y un ministro de Hacienda encargado de dirigirla no significó la reducción de la influencia de los hombres de negocios en la Hacienda real. Sabido es que desde la Guerra de Sucesión Española se consolidaron las posiciones de los grupos que durante el conflicto ganaron la confianza del rey y de su secretario Grimaldo, y asumieron en particular los magnos contratos de suministro de víveres de todos los ejércitos presentes en la península.²⁰ En las décadas posteriores,

¹⁹ Dubet y Solbes Ferri, *El rey...*, cap. II-III; Dubet, “Entre razón...”; “El marqués de Ensenada y el crédito...”; “José Campillo...”; “El marqués de Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un proyecto de equipo”, *Estudios de Historia Novohispana*, 55, 2016, p. 99-116.

²⁰ Julio Caro Baroja, *La hora navarra del XVIII (personas, familias, negocios e ideas)*, Pamplona, Comunidad Foral de Navarra, 1985; Agustín González Enciso (ed.), *Navarros en la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2007; Jean-Pierre Dedieu, “Les groupes financiers et industriels au service du roi – Espagne. Fin XVIIe - début XVIIIe siècle”, en Anne Dubet y Jean-Philippe Luis (dir.), *Les financiers et la construction de l’État en France et en Espagne (milieu du XVIIe siècle-milieu du XIXe siècle)*, Rennes, PUR, 2011, cap. 5.

en los contratos de provisión terrestre y marítima, Torres Sánchez observó una clara tendencia a crear situaciones de privilegio y monopolio para las pocas casas capaces de encarar estos negocios.²¹ Los mismos hombres de negocios participaron en la gestión de las principales rentas, entraron en la junta de dirección del tabaco, controlaron la tesorería general de las rentas generales o arrendaron las rentas provinciales producto de una concentración de los contratos de recaudación anteriores en cada provincia, ideada en 1713 por el grupo de financieros navarros más activos, en colaboración con Orry.²² Por último, se beneficiaron del patronazgo de algunos de los principales ministros de Hacienda, como Campoflorido y Patiño, y ganaron reconocimiento en el espacio cortesano, cuando no ocuparon personalmente la Tesorería General, como Tomás de Iriberry y el marqués de Torrenueva entre 1727 y 1736, o el Ministerio, en los casos de Torrenueva de 1736 a 1739 o Juan Bautista de Iturralde en 1739.²³

Ahora bien, el examen del funcionamiento de la Tesorería Mayor o General y la política del ministro de Hacienda en la gestión de la deuda y de los conflictos que suscitó permite precisar qué espacio los gobernantes deseaban reservar para la gente de negocios. Los aportes más decisivos de la planta de la Tesorería de 1713 fueron su transformación en Tesorería Mayor a secas²⁴ y el comienzo de una separación entre las operaciones de recaudación y distribución: a partir de entonces, administradores y arrendadores de rentas sólo podían hacer pagos a nombre del tesorero mayor, no de modo autónomo. Como explica un contemporáneo bien informado, el objeto

²¹ Rafael Torres Sánchez (ed.), “El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española (XVII y XVIII)”, número monográfico de *Studia historica. Historia moderna*, n. 35, 2013, p. 23-303; Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.

²² Santiago Aquerreta, *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*, Pamplona, EUNSA, 2001.

²³ Rafael Guerrero Elecalde y José María Imízcoz Beunza, “Negocios y clientelismo político. Los empresarios norteños en la economía de la monarquía borbónica”, en Joaquín Ocampo Suárez Valdés (ed.), *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*, Trea, Somonte-Cenero, 2012, p. 331-362.

²⁴ Desaparece la antigua Tesorería General creada en el siglo XVI, que continuaba gestionando los sobrantes de las rentas no destinadas al gasto militar.

era privar a los hombres de negocios de los beneficios que obtenían en estas operaciones a expensas del rey y sus acreedores. Cabe considerar, por lo tanto, que la creación simultánea de magnos contratos de arrendamiento provincial de las rentas reales y millones de Castilla, transformadas en rentas provinciales, era la contrapartida de éstos, ya que esta concentración les prometía ganancias más importantes.²⁵ Desde 1713 hubo un nuevo sistema de pagos de la monarquía: los que no se hacían en la caja principal o tesorerías de ejércitos —o, de 1718 a 1720, en las pagadurías de provincias— se efectuaban mediante cartas de pago provisionales del tesorero mayor sobre las cajas de los responsables de las rentas, en particular las tesorerías generales de la renta del tabaco y las rentas generales, y los arrendadores de las rentas provinciales. La Tesorería funcionaba como un órgano de control de los responsables de la recaudación que no podían pasar sus pagos en cuenta sin obtener previamente las cartas de pago, definitivas esta vez, dadas por las contadurías propias del tesorero mayor. Para los defensores del modelo, esto era una auténtica “Veeduría General”. En la década siguiente, salvo durante los experimentos de 1718 a 1720 y 1726, su crédito descansó en la puntualidad de los arrendadores de rentas, en particular, otra vez, los de rentas provinciales, que llegaron a regular los premios que se les pagaban por la conducción cada vez que efectuaban pagos. Conviene añadir que, mientras circulaban, las cartas de pago provisionales del tesorero sobre las rentas constituían efectos de deuda corriente, cuya evaluación causaba serias dificultades, puesto que el tesorero mayor sólo se enteraba de su pago efectivo una vez que se había realizado. Cuando un pago resultaba “incierto” porque se difería o se hacía de manera parcial, los acreedores influyentes podían reclamar a las oficinas madrileñas de la Tesorería unos “boletines” del tesorero sobre su cajero principal, efectos que circulaban con fluidez. El mayor riesgo era la especulación sobre estos efectos de papel por parte de los particulares, incluso del tesorero mayor y sus agentes. Como advirtieron los gobernantes y la literatura de avisos, estaba en juego el crédito del rey.

²⁵ Dedieu, “Les intermédiaires”; Anne Dubet, “Control y negocio de la deuda real en el primer siglo XVIII: la Tesorería Mayor”, *Obradoiro de Historia Moderna*, n. 23, p. 94-138 y *La Hacienda...*



Para prevenir estos riesgos se forjaron proyectos opuestos. El menos documentado es el del tesorero general Hinojosa, apoyado de 1718 a 1719 por el cardenal Alberoni, y en 1726 por el ministro principal, el barón de Ripperdá. En su opinión, para el pago de los efectos del tesorero eran de mayor confianza las casas mercantiles de cambios que los arrendadores de rentas. El crédito del tesorero, asimismo, debía residir en su relación personal con los acreedores del rey y no en la palabra del ministro. Por eso Hinojosa se opuso a que el secretario tuviera la facultad de suspender el pago de las cartas de pago que los tesoreros salientes transmitían a sus sucesores. Existe una afinidad entre la concepción de un crédito basado en la reciprocidad entre mercaderes y los proyectos bancarios que florecieron durante el breve valimiento de Ripperdá, aunque no consta que Hinojosa los apoyase personalmente. Campoflorido, Verdes Montenegro y Patiño opusieron a este modelo una concepción vertical, en la que la continuidad entre un tesorero mayor y su sucesor dependía del ministro: desde finales de 1726 las cartas de pago transmitidas al sustituto sólo tenían validez si las acompañaba el “páguese” del secretario. Además, según Campoflorido, para garantizar la puntualidad de los pagos del rey, y el secreto sobre el estado del erario, los arrendadores eran más fiables que unos cambistas propensos a dar a conocer las debilidades de la Tesorería. La marginación política de Hinojosa consagró la victoria de esta opción.

La solución elegida no pretendía quitar perspectivas de beneficios a los hombres de negocios. Si la información sobre el estado del erario era un secreto, ésta se compartía entre el ministro de Hacienda y sus financieros de confianza, tal como lo confirman Campoflorido y sus sucesores. Para operaciones importantes, éstos elegían las cartas de pago provisionales expedidas para reembolsar créditos y hasta negociaban la posibilidad de pagar al rey con efectos del tesorero comprados a particulares con descuentos sobre su valor nominal. En estas condiciones se vendió la “renta de población” del reino de Granada al consorcio navarro de Juan de Goyeneche y Juan Bautista de Iturralde en 1725. Controlar el uso de los efectos del tesorero implicaba, en este caso, la posibilidad de que el ministro hiciera regalos con ellos a gente de confianza en nombre

del rey y no la supresión de este tipo de beneficios.²⁶ Esta organización no estaba exenta de riesgos. Si en 1724 nadie consiguió demostrar que el tesorero mayor Verdes Montenegro especuló con sus boletines, una década después, a prueba de los ingentes gastos causados por las empresas mediterráneas y la mudanza de la Corte,²⁷ el propio Patiño y su tesorero mayor, Torrenueva, organizaron en Madrid la venta de efectos del tesorero por debajo de su precio para conseguir “anticipaciones” necesarias para el gasto militar, con el concurso de hombres de negocios que no dependían directamente de los influyentes navarros. La crisis llegó cuando Torrenueva, ministro a su vez, ya no consiguió más “anticipaciones” por esta vía. Su sucesor, Iturralde, decretó una sonada suspensión de pagos en marzo de 1739 con el pretexto de restablecer un uso sano de la Tesorería y castigar a quienes habían especulado con sus efectos, distinguidos para la ocasión de los prestamistas honestos. La suspensión, no obstante, ahogó a la monarquía porque casi nadie se avino a prestar, lo que provocó la caída de este ministro y de su sucesor, Verdes Montenegro, avivando las tensiones entre ellos y los responsables de Guerra y Marina. En 1741, Campillo intentó restañar la herida sin modificar el modelo de control del gasto de la monarquía elaborado en la década de 1720. Ofreció perspectivas de reembolso a los “suspendidos” de 1739 y protegió al grupo financiero de Iturralde a cambio de un regalo un tanto forzado al rey, al mismo tiempo que impuso condiciones más draconianas a los arrendadores de rentas provinciales.

Desde 1748, la política de Ensenada fue de ruptura en este ámbito y en otros.²⁸ En los contratos de provisión, exigió a los asentistas precios más bajos e impuso la administración directa a los reticentes.²⁹ En la gestión de la deuda flotante implementó dos disposiciones

²⁶ Anne Dubet, “Entre servicio del rey y tráfico de efectos: la doble negociación de Juan Bautista de Iturralde”, *Librosdelacorte.es*, n. 13, otoño-invierno 2016, s. p.

²⁷ Christopher Storrs, *The Spanish Resurgence, 1713-1748*, Londres, Yale University Press, 2016.

²⁸ José Luis Gómez Urdáñez, *El marqués de Ensenada. El secretario de todo*. Madrid, Punto de Vista Editores, 2017; Thomas Glesener, *L'empire des exilés. Les Flamands et le gouvernement de l'Espagne au XVIIIe siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 2018.

²⁹ Torres Sánchez (ed.), “El negocio...”.



complementarias. Por una parte, modificó las bases del crédito de la monarquía al generalizar la administración de las rentas, en particular las provinciales. Así, la puntualidad de los pagos de la Tesorería dependía de la eficiencia de los administradores y no de la buena voluntad de los hombres de negocios que arrendaban. El objetivo era reducir la circulación descontrolada de cartas de pago provisionales y boletines para asegurar su pago a tiempo gracias a la elevación del producto fiscal. El crecimiento de los productos recaudados durante la década siguiente facilitó la empresa. El complemento administrativo fue la potenciación de las Direcciones Generales y Contadurías Generales de Rentas, situadas bajo la autoridad directa del ministro y obligadas a dar información fiable al tesorero sobre el estado de la recaudación. De 1759 a 1760 se fortaleció el sistema y los administradores fueron obligados a dar sus sobrantes mensuales a los tesoreros de ejército. Por otra parte, Ensenada separó la Tesorería General del pago de la testamentaría, en particular la deuda corriente generada durante el reinado de Felipe V y los créditos suspendidos en 1739, y creó una tesorería *ad hoc* para reembolsar esta deuda. El objetivo era que tanto el tesorero general como el ministro de Hacienda, quien le daba órdenes de pago, escaparan de la presión de los hombres de negocios y pudieran dedicarse a los pagos corrientes de la monarquía. Por supuesto, resultaba difícil creer que Ensenada no interviniese en el reembolso de la testamentaría —sus enemigos no lo creían posible—, pero el que este pago se hiciera ahora fuera de la Tesorería General y con un caudal anual limitado permitió al ministro y a sus sucesores liquidar parte de la deuda heredada al imponer sacrificios a los hombres de negocios. Si bien estos siguieron participando en los negocios de la monarquía, su espacio de beneficios fue restringido. En particular, no hubo escándalos sonados de tráfico de efectos del tesorero general en las décadas sucesivas. A este respecto también se verifica la fórmula de Torres Sánchez, según la cual las reglas del juego habían cambiado.³⁰

³⁰ Dubet y Solbes Ferri, *El rey...*, cap. III-IV; Rafael Torres Sánchez, *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid, Marcial Pons, 2013.

¿Qué se buscaba controlar?

Los cambios descritos acarrearón innovaciones significativas en las técnicas de control contable. En la Tesorería Mayor o General, la vigilancia de las operaciones de pago —o sea, del gasto, en particular el militar— registradas en la cuenta de data fue la que se benefició de la mayor atención. En efecto, para prevenir el principal fraude por parte de los tesoreros de ejército —la retención o incluso la omisión en el cargo—, se halló una solución sencilla desde el comienzo del siglo, conservada hasta el siguiente, que consistió en obligar a los administradores y arrendadores que remitían dinero a los tesoreros de ejército a reclamar cartas de pago a las oficinas del tesorero en Madrid. Un control añadido sobre el tesorero mayor y general y sus tesoreros de ejército fue contrastar sus cuentas de cargo con las relaciones dadas por arrendadores y administradores de rentas ante la Contaduría General de Valores, creada en 1717, y las Contadurías Generales de sus respectivas rentas. Así, el control sobre las operaciones de recaudación de las rentas se hacía fuera de la Tesorería General por medio de estas relaciones juradas y las rendiciones de cuentas finales de arrendadores y administradores, y en las administradas mediante la intervención del propio contador de la renta. En la del tabaco, cuya Tesorería General o Principal se organizó en una red similar a la del Tesorero Mayor o General, se adoptaron reglas similares.³¹ Desde la década de 1750, con la casi generalización de la administración directa de rentas, el control sobre su recaudación se refinó y se dieron reglas precisas a las Contadurías Generales de Rentas Provinciales y de la Renta del Tabaco —y a otras como la renta de Cruzada—³² para elaborar relaciones de valores. De 1759 a

³¹ Sergio Solbes Ferri, “Estrategias de gestión de la renta del tabaco, 1726-1736. El gobierno de Patiño y la introducción de la administración directa”, en Agustín González Enciso (ed.), *Política económica y gestión de la renta del tabaco en el siglo XVIII*, Madrid, Los libros de Altadis, 2008, p. 121-173, y “El delicado tránsito entre recaudación de rentas y ejecución del gasto. La renta del tabaco y la Tesorería General a mediados del siglo XVIII”, *De Computis*, v. 13, n. 25, 2016, p. 137-160; Anne Dubet, “La construcción de un modelo de control de la Hacienda en el primer tercio del siglo XVIII. El proyecto de José Patiño (1724-1726)”, *De Computis*, n. 16, 2012, p. 7-54.

³² María López Díaz, “La reforma del consejo de Cruzada de 1745: preámbulo de su desaparición”, *Mediterranea. Ricerche Storiche*, 37, XIII, 2016, p. 319-352.



1760, los intendentes de provincias debían realizar visitas regulares de caja a los administradores. Las relaciones de valores siguieron sirviendo para inspeccionar al tesorero y eran a la vez fuentes de información sobre los productos de los que podía disponer y, como vimos, eventuales medios de control sobre sus tesoreros de ejército a los que los responsables de las rentas les transferían fondos.

Desde 1713 casi todo el gasto del rey que se hacía en las cajas del tesorero mayor o fuera de ellas era respaldado por el tesorero. Este control requirió mayores precauciones, pues se debía comprobar si los pagos se hacían o no, si se hacían por órdenes legítimas y con los fondos asignados en el lugar y a los acreedores previstos. Así, las instrucciones a la Tesorería pormenorizaron los justificantes a utilizar en las tesorerías de ejército. Cuando los pagos se hacían en las cajas de arrendadores o administradores de rentas, éstos estaban obligados a reclamar cartas de pago al tesorero mayor o general, como si le hubieran dado el dinero a él. El que estos individuos tuvieran que justificar también sus pagos ante los contadores de las rentas estableció un control duplicado hecho, en principio, para limitar las posibilidades de fraude.

La principal dificultad residió en el largo tiempo que separaba la emisión de una orden de pago, el pago en una caja de rentas o una tesorería de ejército y su notificación a las oficinas del tesorero mayor en Madrid. En los intersticios se colaban fraudes. Uno inquietaba moderadamente: el abuso de poder de los tesoreros de ejército sobre los soldados, obligados a admitir descuentos si querían beneficiarse con pagos no retrasados en exceso. Los reglamentos prohibían las comisiones extorsionadas según una moralidad que, sin embargo, admitía el regalo espontáneo. Inquietaba más la posibilidad de no poder distinguir entre las órdenes de pago cumplidas y las que no, es decir, no conocer la disponibilidad real de las cajas ni el monto de los efectos del tesorero que podían circular y ser objeto de especulación. Todos eran conscientes de la dificultad técnica de reportar al rey el estado de sus cajas en todo momento, aunque fuese una promesa reiterada. Sin embargo, después del breve ensayo de Tesorería General de 1726, se volvió al principio de la cuenta única de la red de Tesorería y del control del tesorero sobre los responsables de las rentas, aunque esto retrasara las operaciones. El objetivo parecía

ser, ante todo, asegurar el control personal del ministro de Hacienda sobre la distribución de los fondos y centralizar la información en sus manos. A este respecto, es notable la diferencia con el siglo XVII: se formaron pocos balances generales de la situación de la Hacienda real en toda la península, y cuando se hicieron se contó con información altamente dispar.³³ La diferencia no se debió a una supuesta menor formación técnica de los contadores y tesoreros, sino a la necesidad, para los ministros del siglo XVIII, de reunir información fiable sobre el conjunto de las cajas, ya que negociaban con individuos encargados de la provisión militar en toda la península. Además, debían asegurar el pago de los sueldos militares con un retraso tolerable, un imperativo tal vez más acuciante que cuando los ejércitos más importantes vivían en países enemigos.³⁴

Para mejorar la visibilidad sobre el estado de la Hacienda se adoptaron instrumentos nuevos. Uno de ellos, en uso ya en la década de 1720, era el estado de fondos y cargas, documento de valor prospectivo elaborado cada fin de año para estimar los fondos disponibles para el año siguiente y los gastos a efectuar. Para prepararlo, era preciso conocer qué efectos seguían sin pagarse: cartas de pago provisionales y boletines del tesorero, resguardos emitidos por su cajero, certificaciones dadas por los tesoreros de ejércitos a los soldados a los que hicieron “socorros” parciales. Esto permitía saber qué parte de los productos de rentas estaba disponible en realidad. Entre 1727 y 1728, para reducir la masa de papel a controlar en esta fase, Patiño obligó a los tesoreros de ejército y a los mayores a ser anuales y alternativos. El que la normativa sólo se aplicara a los primeros, de modo quizá no sistemático, confirma que para este ministro y sus sucesores el control sobre el gasto de la Hacienda —la capacidad para limitar su volumen, lograr que su distribución reflejara las previsiones del ministro y prevenir una especulación desmedida sobre los efectos del tesorero— era una cuestión política, más que contable. De hecho, en las mismas fechas, la cantidad asignada en los estados de fondos y cargas a las “deudas ejecutivas”, las más urgentes, correspondía a una decisión

³³ José Ignacio Andrés Ucendo y Ramón Lanza, “Estructura y evolución de los ingresos de la Real Hacienda de Castilla en el siglo XVII”, *Studia Histórica. Historia Moderna*, 30, 2008, p. 147-190.

³⁴ Dubet y Solbes Ferri, *El rey...*, cap. VI.

del ministro, no a un cálculo del total —se trataba de las deudas que se aceptaba pagar en el año—. A este respecto, otra vez Ensenada marcó una ruptura al adoptar la anualidad y la alternancia, lo que confirmó la voluntad de limitar más que antes los beneficios de los hombres de negocios en la especulación sobre los efectos del tesoro general. Añadió dos disposiciones tendentes a facilitar los balances de fin de año: la unificación de la estructura de las cuentas de data de los tesoreros de ejércitos y general y la inclusión de una separación neta entre las partidas que correspondían a pagos corrientes y las relativas a la transición entre un tesorero general y su sucesor.³⁵ En la década siguiente se adoptaron los “libretes” del cajero principal formados a partir de las relaciones mensuales que cada tesorero de ejército le enviaba sobre los pagos realizados, los fondos ingresados y los pagos hechos en su nombre por administradores de rentas, figurados como entradas por salidas. El librete del cajero describía así, por separado, los movimientos internos de la red de Tesorería General —transferencias de fondos y compensaciones— y los externos —pagos efectivos a acreedores e ingreso de producto fiscal—. Se instauró entonces un seguimiento mensual de los pagos efectivos.³⁶

Este control sobre el gasto de la monarquía en la península por medio del ministro de Hacienda, la Tesorería General y sus tesorerías de ejército se impuso renunciando a otra solución más ambiciosa: la absorción en la Tesorería General de las tesorerías de rentas, puesta a prueba de 1718 a 1720 y contemplada por Ensenada en 1749. En 1721 hubo que abandonar este proyecto ante la oposición en Castilla de las ciudades, cabezas de partidos y provincias que hasta entonces controlaban las arcas de las rentas y las contadurías particulares de las rentas en ellos. En 1749, el marqués tal vez anticipó una reacción similar, por lo que se atuvo a la creación de los intendentes de provincia y las administraciones de rentas bajo la autoridad de direcciones generales que redujeron la participación provincial de las ciudades, pero la preservaron en la escala local.³⁷ El control

³⁵ Dubet y Solbes Ferri, *El rey...*, cap. III, v-VII.

³⁶ Torres Sánchez, *La llave...*, cap. 4.

³⁷ Juan Zafra Oteyza, *Fiscalidad y Antiguo Régimen. Las rentas provinciales del reino de Granada (1746-1780)*, Madrid, Junta de Andalucía/Instituto de Estudios Fiscales, 1991.

puntilloso sobre el gasto en la Tesorería puede verse como una forma de compensar el espacio de beneficios que conservaron las ciudades. Se potenció porque funcionaba bien, dada la autoridad del tesorero general sobre los de ejército, y la del ministro de Hacienda sobre la Tesorería General, los intendentes y las direcciones generales de rentas. Permitió asegurar el seguimiento de la distribución del dinero sólo a partir de su ingreso en las tesorerías de rentas en las provincias o su entrega a las tesorerías de ejército. En las décadas de 1750 y 1760, la elevación sustancial del producto de las rentas provinciales contribuyó al éxito de esta política. En particular, quizá se redujo el número de efectos del tesorero que quedaron sin pagar. En la segunda mitad del siglo, el tráfico de estos efectos pasó al segundo plano de la crónica de los fraudes, detrás de operaciones más jugosas, como la exportación de plata y el agiotaje sobre vales reales, como si se hubiera conseguido efectivamente controlar la masa de papeles que permitía efectuar la distribución de los fondos de la monarquía. No obstante, no todas las tensiones estaban resueltas, ni entre el secretario de Hacienda y sus colegas, ni entre la Hacienda real y los gobiernos municipales, como revelan, por ejemplo, los esfuerzos de Floridablanca y Lerena por obligar a los secretarios a coordinarse en una junta y volver al modelo de Tesorería de 1718 a 1720. El control sobre el gasto siguió siendo, ante todo, una cuestión política.

BIBLIOGRAFÍA

- ABBAD, Fabrice y Didier Ozanam, *Les intendants espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 1992.
- ANDRÉS UCENDO, José Ignacio y Ramón Lanza, “Estructura y evolución de los ingresos de la Real Hacienda de Castilla en el siglo XVII”, *Studia Histórica. Historia Moderna*, 30, 2008, p. 147-190.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, “La reforma militar en el reinado de Felipe V”, en José Luis Pereira Iglesias (ed.), *Felipe V de Borbón, 1701-1746*, Córdoba, Universidad de Córdoba/Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de San Fernando, 2002, p. 615-640.
- , *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004.



- _____, *Necesidad y venalidad. España e Indias, 1704-1711*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008.
- _____, “Sobre la financiación extraordinaria de la Guerra de Sucesión”, *Cuadernos Dieciochistas*, n. 15, 2014, p. 21-45.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, Michel Bertrand y Thomas Glesener, *Gobernar y reformar la monarquía. Los agentes políticos y administrativos en España y América (siglos XVI-XIX)*, Valencia, Albatros, 2017.
- AQUERRETA, Santiago, *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyenche*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2001.
- CARO BAROJA, Julio, *La hora navarra del XVIII (personas, familias, negocios e ideas)*, Pamplona, Comunidad Foral de Navarra, 1985.
- CASTRO, Concepción de, “El Estado español en el siglo XVIII: su configuración durante los primeros años del reinado de Felipe V”, *Historia y Política. Ideas, Procesos y Movimientos Sociales*, n. 4, 2000, p. 137-169.
- _____, *A la sombra de Felipe V. José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- COLL COLL, Ana María, *La intendencia de Mallorca en el siglo XVIII*, tesis doctoral, Universidad de Palma de Mallorca, 2015.
- DEDIEU, Jean-Pierre, “Les ‘surintendants généraux de province’. La première expérience de l’intendance en Espagne (1711-1715)” en Jean-Pierre Dedieu y Bernard Vincent (eds.), *L’Espagne, l’État, les Lumières. Mélanges en l’honneur de Didier Ozanam*, Madrid, Casa de Velázquez, 2004, p. 263-278.
- _____, *Après le roi. Essai sur l’effondrement de la monarchie espagnole*, Madrid, Casa de Velázquez, 2010.
- _____, “Les groupes financiers et industriels au service du roi – Espagne. Fin XVIIIe - début XVIIIe siècle”, en Anne Dubet y Jean-Philippe Luis (coords.), *Les financiers et la construction de l’État en France et en Espagne (milieu du XVIIIe siècle-milieu du XIXe siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, p. 87-104.
- _____, “Les intermédiaires privés dans les finances royales espagnoles sous Philippe V et Ferdinand VI”, en Vincent Meyzie (ed.), *Crédit public, crédit privé et institutions intermédiaires. Monarchie française, monarchie hispanique, XVIe-XVIIIe siècles*, Limoges, Presses Universitaires de Limoges et du Limousin, 2012, p. 223-239.
- DEDIEU, Jean-Pierre y José Ignacio Ruiz Rodríguez, “Tres momentos en la historia de la Real Hacienda”, *Cuadernos de Historia Moderna*, n. 15, 1995, p. 77-98.

DELGADO BARRADO, José Miguel, *Aquiles y Teseos. Bosquejos del reformismo borbónico (1701-1759)*, Granada, Universidad de Granada/Universidad de Jaén, 2007.

DUBET, Anne, “Towards a New Public Credit Policy in Eighteenth-Century Spain: the Introduction of the Tesorería Mayor de Guerra (1703-1706)”, en Fausto Piola Caselli (ed.), *Government Debts and Financial Markets in Europe*, Londres, Pickering & Chatto, 2008, p. 121-133.

———, *Un estadista francés en la España de los Borbones. Juan Orry y las primeras reformas de Felipe V (1701-1706)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2008.

———, “Trésorier Général (Espagne)”, en Marie-Laure Legay (ed.), *Dictionnaire historique de la comptabilité publique, 1500-1850*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010, p. 403-409.

———, “La construcción de un modelo de control de la Hacienda en el primer tercio del siglo XVIII. El proyecto de José Patiño (1724-1726)”, *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, n. 16, 2012, p. 7-54.

———, “Entre dos modelos de gobierno de la hacienda militar. Las reformas de la Tesorería Mayor en España en 1721-1727”, en Agustín González Enciso (ed.), *Un Estado militar. España, 1650-1820*, Madrid, Actas, 2012, p. 255-290.

———, “Control y negocio de la deuda real en el primer siglo XVIII: la Tesorería Mayor”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 2014, n. 23, p. 94-138.

———, *La Hacienda Real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno. El caso Verdes Montenegro y las reformas de la Hacienda*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2015.

———, “Entre razón y ciencia de la Hacienda: la conflictiva construcción de un modelo de buen gobierno de la Real Hacienda en España en la primera mitad del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, 2015, n. 28, p. 187-209.

———, “Entre servicio del rey y tráfico de efectos: la doble negociación de Juan Bautista de Iturralde”, *Librosdelacorte.es*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, Instituto Universitario La Corte en Europa, n. 13, 2016, s. n. p.

———, “El marqués de Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un proyecto de equipo”, *Estudios de Historia Novohispana*, 55, 2016, p. 99-116.

———, “El cambio en el gobierno de la Hacienda española en la primera mitad del siglo XVIII”, en Francisco Andújar Castillo *et al.*, *Gobernar*



- y reformar la monarquía. *Los agentes políticos y administrativos en España y América (siglos XVI-XIX)*, Valencia, Albatros, 2017, p. 217-232.
- , “José Campillo y las secuelas de la suspensión de 1739: un proyecto político para la Hacienda Real”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 2017, 42-2, p. 629-652.
- , “El marqués de Ensenada y el crédito del rey de España”, en Gibrán Bautista Lugo (ed.), *Mediación política en las monarquías ibéricas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (en prensa).
- DUBET, Anne y Sergio Solbes Ferri, *El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII español*, Madrid, Marcial Pons, 2019.
- EISSA-BARROSO, Francisco y Ainara Vázquez Varela (eds.), *Early Bourbon Spanish America. Politics and Society in a forgotten Era (1700-1759)*, Leiden-Boston, Brill, 2013.
- ESCUADERO, José Antonio, *Los secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)*, Madrid, Instituto de Estudios Administrativos, 1969.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo (ed.), *Los Borbones. Dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons/Casa de Velázquez, 2002.
- GALLARD, Diego María, *Práctica de la administración de rentas y visita de los ministros q se ocupan en ella, por Juan de la Rípia [...] Corregida [...] por el licenciado [...]*, Madrid, Oficina de don Antonio Ulloa, 1796.
- GLESENER, Thomas, *L'empire des exilés. Les Flamands et le gouvernement de l'Espagne au XVIIIe siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 2018.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El marqués de Ensenada. El secretario de todo*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2017.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, “El coste de la guerra y su gestión: las cuentas del tesorero del ejército en la guerra con Portugal de 1762”, en Agustín Guimerá y Víctor Peralta (eds.), *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, p. 551-564.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (ed.), *Navarros en la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2007.
- GUERRERO ELECALDE, Rafael y José María Imízcoz Beunza, “Negocios y clientelismo político. Los empresarios norteños en la economía de la monarquía borbónica”, en Joaquín Ocampo Suárez Valdés (ed.),

- Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*, Trea, Somonte-Cenero, 2012, p. 331-362.
- KAMEN, Henry, “El establecimiento de los intendentes en la administración española”, *Hispania*, XXIV, 1964, p. 368-395.
- , *La Guerra de Sucesión en España, 1710-1715*, Barcelona/Buenos Aires/México, Grijalbo, 1974.
- LEGAY, Marie-Laure, *Dictionnaire historique de la comptabilité publique, 1500-1850*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2010.
- LÓPEZ CORDÓN CORTEZO, María Victoria, “Cambio social y poder administrativo en la España del siglo XVIII: las secretarías de Estado y del Despacho”, en Juan Luis Castellano (ed.), *Sociedad, administración y poder en la España del Antiguo Régimen*, Granada, Universidad de Granada, 1996, p. 113-130.
- , “La cultura del mérito a finales del siglo XVIII: servicio, aprendizaje y lealtad en la administración borbónica”, en Guillermo Pérez Sarrión (ed.), *Más Estado y más mercado. Absolutismo y economía en la España del siglo XVIII*, Madrid, Sílex, 2011, p. 75-102.
- LÓPEZ DÍAZ, María, “La reforma del Consejo de Cruzada de 1745: preámbulo de su desaparición”, *Mediterranea. Ricerche Storiche*, 37, XIII, 2016, p. 319-352.
- NAVA RODRÍGUEZ, Teresa, “‘Nervios de bóveda’: las tesorerías centrales de la hacienda borbónica (1716-1743)”, en Enrique Martínez Ruiz (coord.), *III seminario hispanovenezolano. Vínculos y sociabilidades en España e Iberoamérica. Siglos XVI-XX*, Ciudad Real, Ediciones Puertollano, 2004, p. 111-131.
- , “El poder y su precio: los orígenes de la Secretaría del Despacho de Hacienda (1700-1724)”, en María Victoria López Cordón y José Manuel Nieto Soria (eds.), *Gobernar en tiempos de crisis: las quiebras dinásticas en el ámbito hispánico (1250-1808)*, Madrid, Sílex, 2008, p. 109-132.
- OZANAM, Didier, “La restauration de l’État espagnol au début du règne de Philippe V (1700-1724): le problème des hommes”, en Yves Bottineau (coord.), *Philippe V d’Espagne et l’Art de son temps*, París, Musées de l’Ile de France, v. 2, p. 79-89.
- SANZ AYÁN, Carmen, “Administration and Resources for the Mainland War in the First Phases of the War of the Spanish Succession”, en Huw Bowen y Agustín González Enciso (eds.), *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006, p. 135-158.



- SOLBES FERRI, Sergio, “Tesorerías de ejército: estructuras administrativo-contables para la gestión de los recursos fiscales en la España borbónica. Galicia, 1765-1780”, *Obradoiro de Historia Moderna*, n. 16, 2007, p. 187-211.
- , “Estrategias de gestión de la renta del tabaco, 1726-1736. El gobierno de Patiño y la introducción de la administración directa”, en Agustín González Enciso (ed.), *Política económica y gestión de la renta del tabaco en el siglo XVIII*, Madrid, Los libros de Altadis, 2008, p. 121-173.
- , “El control del gasto de la Marina española en las secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos dependientes de la Tesorería General en la primera mitad del XVIII”, en María Baudot (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 147-194.
- , “El delicado tránsito entre recaudación de rentas y ejecución del gasto. La renta del tabaco y la Tesorería General a mediados del siglo XVIII”, *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, v. 13, n. 25, 2016, p. 137-160.
- STORRS, Christopher, *The Spanish Resurgence, 1713-1748*, New Haven, Yale University Press, 2016.
- TEIJEIRO DE LA ROSA, Juan Miguel (ed.), *La Hacienda militar. 500 años de intervención en las fuerzas armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, Madrid, Sílex, 2012.
- , *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid, Marcial Pons, 2013.
- , *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (ed.), “El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española (XVII y XVIII)”, número monográfico de *Studia historica. Historia moderna*, n. 35, 2013, p. 23-303.
- VÁZQUEZ GESTAL, Pablo, *Una nueva majestad. Felipe V, Isabel de Farnesio y la identidad de la monarquía (1700-1729)*, Madrid, Marcial Pons, 2013.
- ZAFRA OTEYZA, Juan, *Fiscalidad y Antiguo Régimen. Las rentas provinciales del reino de Granada (1746-1780)*, Madrid, Junta de Andalucía/Instituto de Estudios Fiscales, 1991.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



LOS NEGOCIOS CON LA ARMADA SUMINISTROS MILITARES Y POLÍTICA MERCANTILISTA EN EL SIGLO XVIII

RAFAEL TORRES SÁNCHEZ
Universidad de Navarra

Al iniciar el siglo XVIII, España era un Estado que había comenzado a dar pasos rápidos y decididos para convertirse en una nación mercantilista ejemplar.¹ Una dinastía y una literatura de pensamiento económico renovadas apostaron por profundizar la tradicional política intervencionista de la Corona en las actividades económicas e industriales. En poco tiempo se impuso una política proteccionista hacia el

¹ El presente estudio tiene por principio metodológico el concepto de “Contractor State”, el cual tiene como objetivo general reinterpretar la comprensión de la relación entre guerra y desarrollo en la Edad Moderna a partir del estudio de la movilización de suministros militares. Este enfoque permite una perspectiva interdisciplinaria de nuevas formas de estudio de las relaciones entre Estado y sociedad, así como de la desigualdad en el desarrollo. El primer objetivo en el estudio del “Contractor State” es plantear cómo Estado y sociedad se relacionaron para conseguir movilizar los suministros militares y romper así con el exclusivo protagonismo concedido al Estado y su desarrollo. Se sustituye la tradicional interpretación de coerción por la de colaboración, en buena medida porque las dimensiones y naturaleza de la relación público-privada son más difusas de lo que se ha querido establecer hasta ahora por la historiografía dedicada a la relación entre la guerra y el Estado. Al poner en el centro de estudio cómo se conseguían los suministros militares se enfatiza la praxis concreta de la provisión, y nos alejamos del sentido finalista concedido tradicionalmente a la construcción del Estado. Al hacerlo así, el concepto “Contractor State” puede ser una herramienta útil para atender el problema de cómo la guerra en la Edad Moderna se convertía en una palanca de crecimiento, oportunidades y desarrollo, o bien en un freno y una fuente de obstáculos para éste.

Este trabajo es fruto del proyecto de investigación “Guerra, Estado y sociedad. La movilización de recursos militares en la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII”, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades del Gobierno de España, Referencia. PGC2018-096194-B-I00.



exterior que tenía como máxima la reserva del espacio interno para los súbditos de la monarquía a cambio del reconocimiento de la autoridad real.² Se reordenó la administración interna, de modo que el sistema de acceso de los extranjeros a los mercados coloniales y el gasto militar comenzaron a interpretarse como una inversión mercantilista, es decir, en los términos definidos por los escritores políticos y económicos de la primera mitad del siglo: una inversión creativa de riqueza nacional. Rápidamente se implantó un modelo de gestión y movilización de recursos para la actividad militar marcado por el nacionalismo proteccionista. Se aprovechó la Guerra de Sucesión Española (1700-1713) para remover a todos los empresarios militares extranjeros, quienes fueron sustituidos por contratistas españoles.³

Los escritores políticos de la primera mitad de siglo apuntalaron esta dinámica con propuestas abiertamente mercantilistas. El más combativo y claro fue Gerónimo de Uztáriz, autor traducido a numerosas lenguas, quien partía del hecho de que en España y su imperio se podían conseguir todos los suministros militares necesarios, en la calidad y cantidad requerida. Movilizarlos dentro del territorio del soberano tendría el efecto positivo de evitar su compra en el exterior y promovería la creación de riqueza nacional. En sus palabras:

Excusándose también por este motivo, la pérdida de la gran cantidad de dinero, que nos sacaban por el valor, y tráfico, así de los mástiles y tablazón, como de la jarcia, brea y alquitrán [...] para que teniéndose presente la grande importancia de afianzar dentro de España las fábricas y provisión de todos estos géneros, que conducen igualmente al Comercio útil, y a que su Majestad se asegure del dominio de ambos mares.⁴

² Guillermo Pérez Sarrión, *The Emergence of a National Market in Spain, 1650-1800: Trade Networks, Foreign Powers and the State*, Londres, Bloomsbury Academic, 2016.

³ Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016; Agustín González Enciso, "Between Private and Public Interests: The Moral Economy of Collaboration in Eighteenth-Century Spain", en Joël Félix y Anne Dubet (eds.), *The War with in Private Interests and the Fiscal State in Early-Modern Europe*, Cham, Palgrave Macmillan, 2018, p. 171-193.

⁴ Gerónimo de Uztáriz, *Theórica y práctica de comercio y de marina*, Madrid, Aguilar, 1724 [1968], p. 164.

Esta política mercantilista se aplicó de forma contundente a todos los suministros militares: las provisiones debían producirse dentro del país y ser gestionadas por el Estado o por contratistas internos. Es lo que hemos llamado “mercantilismo compartido”.⁵ Pero su implementación fue diferente según el área de provisión, y los resultados variaron según las condiciones de producción y distribución de cada recurso militar. En el caso de la madera, había una firme voluntad política de crear un monopolio de producción y distribución en manos del Estado.⁶ Nuestro objetivo en este trabajo es comprobar si ese ideal mercantilista se aplicó en efecto y valorar qué consecuencias tuvo. La distancia entre lo soñado y lo realizado ofrece al historiador interesantes posibilidades de reflexión.⁷

La solución holandesa al problema de construcción en Ferrol

El período de mayor demanda de recursos forestales para la construcción naval durante todo el siglo tuvo lugar bajo el gobierno del marqués de la Ensenada. Apoyado en los contratos de Juan Isla,⁸ este proceso comenzó cuando el mismo gobierno decretó el traslado de la producción de los astilleros del Cantábrico al de Ferrol. Esto supuso que la madera necesaria para la construcción naval debía

⁵ Rafael Torres-Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State*, p. 29.

⁶ John T. Wing, *Roots of Empire: Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden, Brill, 2015; Álvaro Aragón Ruano, “Mar de árboles, vorágine de jurisdicciones: la complicada relación entre la Real Armada Española y los bosques del pirineo occidental peninsular en el siglo XVIII”, en Rosa Varela Gomes y Koldo Trápaga Monchet (eds.), *Árbores, barcos e homens na península ibérica (séculos XVI-XVIII)*, Zaragoza, Pórtico Librerías, 2017, p. 41-54.

⁷ Rafael Torres Sánchez, Pepijn Brandon y Marjolein T’Hart, “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, 2018, 60-1, p. 4-22.

⁸ Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011; Iván Valdez-Bubnov, “Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): A Comparative Perspective”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 105-125.

desplazarse desde los bosques cántabros, y en menor medida vascos y navarros, hasta el puerto gallego. Así, el Estado creó la demanda, pero alteró de manera dramática las condiciones en las que se ejecutaba el negocio. El asentista Isla debía asumir no sólo la coordinación de la producción, sino también el coste de su transporte. El mismo Estado estaba condenando a la ruina al empresario. Para evitar esto había que buscar una solución.

La alternativa consistió en permitir la entrada de otra empresa y contratar el transporte marítimo de la madera a la compañía de los Gil de Meester o Gil Mester, formada por los hermanos holandeses Daniel y Juan, vecinos de Lisboa, de origen judío y con fuertes conexiones con Brasil y Holanda, aunque formalmente era una empresa portuguesa.⁹ La aparición de esta compañía de negocios no fue casual. Desde 1743, la entidad había ofrecido y conseguido encargarse del suministro de tabaco a Brasil,¹⁰ lo que era una auténtica novedad en la política de abastecimiento de tabaco brasileño, seguida hasta entonces por aquella Renta, pues suponía acabar con la provisión que los comerciantes catalanes mantenían de forma casi exclusiva.¹¹ Para la compañía era una vía para complementar sus redes comerciales y de transporte. Las embarcaciones que trasladaban y distribuían el tabaco en Brasil en las principales factorías de la Renta del Tabaco ofrecían enormes posibilidades para la intermediación, desde un mayor conocimiento y crédito del mundo de los transportes y seguros, hasta el empleo directo de estas embarcaciones y sus tripulaciones. La conexión entre tabaco y madera fue rápida. En concreto, los buques de la compañía que descargaban tabaco en Lisboa podían continuar hacia el Cantábrico para cargar madera con destino a los arsenales peninsulares.

Del mismo modo, esta compañía tenía más posibilidades para acceder a las embarcaciones que surcaban las rutas entre los puertos

⁹ Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State*, p. 19 y 239.

¹⁰ Propuesta de Gil de Meester, AGS, *Dirección General de Rentas*, II remesa, legajo (leg.) 4689.

¹¹ Rafael Torres Sánchez, “The Failure of the Spanish Crown’s Tobacco Tax Monopoly in Catalonia during the Eighteenth Century”, *The Journal of European Economic History*, 2006, v. 35, n. 1, p. 721-760.

del norte de Europa y del Mediterráneo.¹² La dificultad que enfrentaban los buques septentrionales para rentabilizar los fletes de vuelta —porque no eran muchos los productos que podían cargar más allá de sal, frutos secos o vino— solía paliarse si se empleaban por un tiempo como transportistas en rutas cercanas, como se hacía de forma habitual en el Mediterráneo. Ahora bien, el transporte de madera podía añadirse a esa necesidad de búsqueda de negocios alternativos para subsanar las pérdidas en los fletes de vuelta.

Jugó a favor de la compañía Gil de Meester el hecho de que no fuese desconocida, pues había sido proveedora de betún y maderas de Tortosa desde 1744, y había participado en cortes de madera en Andalucía desde finales de la década de los cuarenta con un hombre de negocios madrileño, Bernardo Mitarte.¹³ Desde 1747, la compañía portuguesa-holandesa se encargó del transporte de maderas desde las playas de puertos del Cantábrico hasta el arsenal de Ferrol. Su trabajo consistía en transportar desde los puertos adonde se le indicara que debía enviar sus buques. La actividad era concreta. Se detallaba la cantidad a transportar con un límite: hasta 110 000 codos cúbicos.¹⁴ No se trataba de un asiento abierto. Como puntos de embarque se citan expresamente Guarnizo, Suances y San Vicente de la Barquera. En caso de que se le ordenara cargar en otro “rivero” o puerto de La Montaña, debía pagarse la diferencia del gasto respecto al embarque en Guarnizo. La empresa se encargaba de poner los barcos de transporte, seguros y fletes a un precio fijo de 16 reales de vellón por codo cúbico. Los navíos y la gente necesaria para depositar la carga en sus buques era proporcionada por el ministro de Marina de La Montaña, aunque la compañía pagaría los mismos

¹² Ana Crespo Solana, “A Network-Based Merchant Empires: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680-1740)”, en Gert Oostindie y Jessica Roitman (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden, Brill, 2014, p. 139-158.

¹³ Este asiento dio lugar a numerosas quejas y conflictos con los transportistas contratados “carrugeros” por los transportes realizados “de maderas con sus carruajes hicieron de los citados montes y sierra de Jerez de la Frontera a la playa de Puerto Real”, Bernardo Mitarte, Madrid 6 de mayo de 1760, con referencia hacia 1749. Archivo General de Simancas (AGS), *Marina*, leg. 608.

¹⁴ Eugenio de Mena, Madrid, 2 de diciembre de 1748 (con referencias al asiento anterior de 31 de mayo de 1747). AGS, *Marina*, leg. 787.

gastos y salarios que el Estado. La descarga también era responsabilidad de las autoridades de Marina. Los buques esperaban diez días para bajar la carga y cualquier retraso debía pagarse por los fletes como un día extra. Todos los gastos y riesgos de la navegación corrían por cuenta de la compañía: si la carga se perdía, estaba obligada a abonar al Estado la suma de 49 reales por codo cúbico.

Aunque los Meester eran transportistas, el Estado los consideraba privilegiados, como al resto de asentistas. Esto implicaba que estaban exentos de todo tipo de impuestos sobre el tráfico comercial de ese transporte, como “anclaje, toneladas y generalmente de todos los derechos o regalías que se hallen impuestos, y que se impusieran, así reales como particulares”. Además, tenían la posibilidad de utilizar los pertrechos navales del Estado para reparar con oportunidad alguna de sus embarcaciones, con cargo para la compañía. A cambio, el Estado les concedía el precio acordado de 16 reales por codo cúbico y un anticipo de 480 000 reales para ayudar al “crecido desembolso que deben hacer para habilitarse de embarcaciones propias”. Lo interesante de este anticipo es que debía pagarse en Madrid y no en Guarnizo o Ferrol, todo junto y de manos del tesorero general, en “plata u oro”. Este anticipo parecía más relacionado con el objetivo de insertar solvencia a la compañía, que también estaba en otros negocios, o incluso darle la posibilidad que ofrecía el metal precioso para comerciar, como hacían otros grandes asentistas y exportadores de plata por la estricta necesidad de liquidez para atender en el Cantábrico y Galicia la multitud de pagos menores que ocasionaba la provisión de maderas. La utilización del recurso en un gasto diferente podía confirmarse en el hecho de que consiguiesen otra ayuda económica del Estado: el pago mensual de 105 000 reales de vellón, que se les abonaría a la Renta del Tabaco de Galicia y se les entregaría en las administraciones de Coruña y Ferrol para atender “la manutención de la tripulación”, según afirmaban.¹⁵

Este mecanismo de colaboración debió resultar beneficioso para ambos y permitió a la empresa Gil de Meester entrar en la órbita de

¹⁵ Eugenio de Mena, Madrid, 2 de diciembre de 1748, AGS, *Marina*, leg. 787.



los negocios públicos.¹⁶ La experiencia del Cantábrico fue trasladada al sur peninsular. En abril de 1749 la compañía se ofreció a transportar la madera “ya cortada” en Andalucía, Valencia y Cataluña a los arsenales de Cádiz y Cartagena. No había límite en la cantidad de madera a transportar, pero era la prevista para la fabricación de doce navíos que debían estar listos en un año.¹⁷ El contrato era similar al del Cantábrico, pero aquí se incluía la labra y el transporte por tierra hasta los puntos de embarque, para lo que se acordó un precio único de 52 reales de vellón. Los Meester se encargaban de toda la operación, incluida la apertura de caminos, construcción de carretas y hasta compra de bueyes. Sólo se pedía que la comida que consumiese el ganado estuviese libre de impuestos. Lo importante, de nuevo, era el crédito que les concedía el Estado: un anticipo de 750 000 reales entregado en Madrid, más otros 360 000 que se abonaban cada mes, distribuidos 240 000 en Cádiz y 120 000 en Barcelona y Cartagena. Como novedad, lograron eliminar el pago por la pérdida de madera en el transporte y fijaron un aumento automático de 9% sobre el precio acordado por los codos cúbicos en caso de guerra para atender el incremento de los fletes y seguros que se produciría. Para las operaciones de embarque, se contratarían lanchas y personal, pero en el caso de Barcelona se solicitaba “el uso de la máquina que hay en dicho puerto”, con la expresa protección del rey para emplear los peones necesarios “sin que lo pueda impedir la cofradía de los descargadores establecida en dicha ciudad”.¹⁸ Al final del contrato, y después de revisar las cuentas presentadas por los Meester, la Real Hacienda consideró demostrado que había tenido pérdidas, en especial en el transporte desde los montes de Cataluña, por lo que aceptó que para las

¹⁶ La compañía aprendió las ventajas de colaborar en negocios con el Estado también en Portugal. Allí llegó a ser nombrado por la Corona portuguesa como el único contratista que podía explotar y comercializar las minas de diamantes de Brasil. José J. de Andrade Arruda, “Colonies as Mercantile Investments: the Luso-Brazilian Empire, 1500-1800”, en James D. Tracy, *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, p. 360-420 y 391.

¹⁷ Eugenio de Mena, Madrid, 14 de abril de 1749, AGS, *Marina*, leg. 787.

¹⁸ AGS, *Marina*, leg. 787.

maderas enviadas desde allí se considerase un precio final de 58 reales, en lugar de los 52 acordados inicialmente.

Los Meester se habían colocado en la esfera de los negocios públicos y se estaban expandiendo en el suministro de madera. Para Juan Isla eran una clara amenaza. Además, había una dinámica diferente en ambas entidades de negocios. Isla confiaba en el valor económico de la protección política dispensada por el marqués de la Ensenada, como quedó de manifiesto en 1750, cuando recibió el encargo de proveer madera para otros 24 navíos, seis de los cuales eran de entre 90 y 100 cañones, meses después de que los holandeses firmaran un contrato para la distribución en el sur de España.¹⁹

Como hizo Meester, Isla pidió un anticipo mayor: de 180 000 a 1 500 000 reales. Donde se demostró que el modelo de negocio cambiaba en manos de Isla fue en el grado de protección estatal que consiguió imponer. Apoyándose en la ordenanza de Montes de 1748, logró que el Estado prohibiese que las carreterías de las zonas a donde se iba a realizar el asiento pudiesen moverse “a partes que no sean los de este asiento y los precisos para él”. Para lograr su exclusividad plena, Isla exigió que las justicias de los pueblos hiciesen listas individuales de sus carretas, “cuyas listas se han de entregar al suplicante [Isla] para su gobierno”. El Estado aceptó que se controlasen los precios de alimentos en los pueblos en los que se haría el asiento. Debía ser responsabilidad de la justicia que no se aumentasen los precios, como seguramente había ocurrido en el asiento anterior. Consiguió el mismo uso exclusivo y reservado para los bueyes y los aserradores, a los que “no se ha de permitir salir a otros aserríos”. Además, pedía “libertad” para despedir “remover o mudar a su arbitrio cualquier operario, dependiente o subarrendador”. Así, Isla logró elevar los niveles de privilegio y exclusividad en los contratos de asientos.

Toda la fuerza del apoyo político de Isla se demostró en el incremento de los precios aceptados por el Estado. Mientras mantenía el precio por cortar y aserrar en treinta maravedíes por codo cúbico, el transporte por tierra hasta las playas pasó de 54 a 82 reales, lo que suponía un incremento del 52%. El aumento estaba justificado

¹⁹ Juan Isla, Santander, 2 de noviembre de 1749, AGS, *Marina*, leg. 787.

en parte por la imposibilidad de hacer efectivo lo decretado en la ordenanza de Montes de 1748, la cual imponía un precio fijo para los árboles destinados al servicio del rey. La realidad era bien diferente, en especial cuando la madera se cortaba en Guipúzcoa. Como se afirmaba “que no pudiendo ponerse en práctica en esta provincia de Guipúzcoa el reducido precio de pagas de maderas que previene la real ordenanza de Montes de 31 de enero de 1748, se obliga a satisfacer a los dueños los árboles que cortase a los precios corrientes del País, según corresponda al paraje en hagan las cortas”.²⁰

En la posición de fuerza adquirida por Isla también había motivos para la incertidumbre. Él mismo lo reconoció cuando exigió que se le permitiese “fletar y fabricar de su cuenta libremente las embarcaciones necesarias para dicho transporte”, es decir, “la precisa obligación de transportar estas maderas por mar al Ferrol o a Cádiz (si conviniese y se mandare)”. El punto débil en la estructura de negocio montado por Isla era el transporte marítimo, como se ponía en evidencia con esta nueva exigencia. El Estado, que lo protegía, podía exigirle un aumento en la cantidad de madera transportada, pero aquí ya operaban los Meester. Todo esto fue aún más obvio cuando se comprometió a cobrar por ese transporte los mismos precios que “Daniel Gill Demeester”.²¹ El enfrentamiento parecía inevitable. Isla recurrió a una retórica claramente mercantilista para alejar el peligro. Se presentó como un abanderado del “fomento de la marinería, la navegación, la fábrica de navíos mercantes y los puertos”, y concluyó con el argumento supremo del mercantilismo: se le debía preferir a él, que era oriundo del país, para “que el dinero que se iban a llevar los holandeses se quedase en el reino”.²² Isla no estaba pensando en términos nacionales: la demanda de madera para la construcción naval en los tres arsenales peninsulares ni siquiera se entendía como un asunto nacional. Su objetivo era, ante todo, mantener una provisión eminentemente local.

Pese a sus intenciones de entrar en el negocio del transporte marítimo de maderas, Isla perdió la batalla frente a los Meester. De

²⁰ Juan Isla, Santander, 2 de noviembre de 1749, AGS, *Marina*, leg. 787.

²¹ Juan Isla, Santander, 2 de noviembre de 1749, AGS, *Marina*, leg. 787.

²² Jesús Maiso González, *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII*, Santander, Ayuntamiento de Santander, 1990, p. 297.

las 66 289 piezas de madera enviadas a Ferrol hasta 1752, 86% fue transportado por los lisboetas.²³ Las ventajas de estos hombres de negocios a la hora de movilizar embarcaciones de transporte se impusieron sobre los esfuerzos de Isla para crear su propia flota o su capacidad de contratar buques de carga. Para el Estado quedó claro que la construcción en los tres arsenales peninsulares exigía un distribuidor solvente y eficaz, y la preferencia por los Meester se fue imponiendo: para cada nuevo encargo de construcción en los arsenales se recurría directamente a la compañía lisboeta para transportar maderas desde el Cantábrico. Los contratos eran entonces concretos y específicos, como el de la conducción “desde el puerto de Guarnizo al de Cartagena, todas las maderas y tablonería precisa” al arsenal mediterráneo para construir seis fragatas.²⁴ Pese a que el flete hasta el Mediterráneo era superior y existía el peligro real de un ataque de los corsos berberisco y argelino, los precios acordados con los Meester eran menores: sólo 34 reales por codo cúbico, sin anticipos y a pagar en Madrid. Estas ventajas económicas y financieras llevaron al secretario de Marina Arriaga a extender el contrato, en 1752, al arsenal de la Carraca, con las mismas condiciones. Por ejemplo, en 1751 se hizo el encargo específico de labrar y conducir al arsenal de la Carraca los álamos negros y nogales cortados en el Soto de Roma, Granada, para la fabricación de cureñas, motonería y tamboretos de cinco navíos de setenta cañones. El coste para la Armada se fijó en setenta reales, porque se alegó el mayor peligro que suponía “pasar forzosamente el Estrecho, en el que él y en lo demás de la costa hay el riesgo de moros”.²⁵

La compañía de Gil Meester siguió marcando el ritmo. Tras su experiencia en la provisión de maderas de Guarnizo a Ferrol, y de Cataluña, Valencia y Andalucía a los arsenales de Cádiz y Cartagena, comprendió las posibilidades de aprovechar sus conexiones holandesas para avanzar en el negocio de intermediación. En 1750, los Meester ofrecieron a Ensenada un contrato para el abastecimiento

²³ Maiso González, *La difícil modernización...*, p. 298.

²⁴ Eugenio de Mena, Madrid, 28 de febrero de 1751; Julián de Arriaga, *La ampliación a Cádiz*, 8 de agosto de 1752, AGS, *Marina*, leg. 787.

²⁵ Pedro Sandoval, apoderado de Juan y Daniel Gil de Meester, Cádiz, 10 de febrero de 1751, AGS, *Marina*, leg. 787.

de madera de pino —que denominaban “arboladura de España” y “arboladura del norte”— a los tres departamentos.²⁶ El acuerdo tuvo un marcado tono experimental y se limitó a un año. Esto iba en contra de la evolución general en los contratos de suministros militares en otros productos. El Estado prefería pactos más prolongados con el proveedor porque aseguraba mejor el abastecimiento, pues el contratista tenía un horizonte de negocio más amplio y podía hacer más viable la empresa.²⁷ En cambio, en el contrato para arboladura se estableció un límite de un año y una cantidad concreta de 916 árboles, con un coste de 1 500 000 reales. Se precisaba incluso el destino, con las dimensiones y características: para Ferrol, 484 piezas, las más largas y gruesas; para Cádiz, 254, y para Cartagena, 478, las más cortas y delgadas.

Había diferencias notables en los precios contratados con Ruesga. En la arboladura considerada media, de siete palmos de grueso, los precios eran similares. Así, un palo de siete palmos de grueso y 34 codos de largo costaba a la Armada en Cádiz 1 380 reales la pieza, y los desembarcados por Gil de Meester, con 30 codos de largo, costaban 1 300 reales. Lo mismo ocurría en piezas menores, con la salvedad de que los holandeses ponían un precio único de 300 reales por debajo de los cuatro palmos. En contraste, había grandes diferencias en las arboladuras mayores. Un palo de 11.5 palmos y 40 codos de grueso se contrató con Ruesga a 4 100 reales y con Meester el precio se elevaba a 9 000. Sin duda, esta diferencia se explicaba por los mayores costes de transporte desde el Báltico, pero también implicaba que el Estado asumía un gasto muy superior.

El contrato era específico y limitado, pero sirvió a la compañía para entrar con fuerza en los negocios del Estado. Al año siguiente se propuso su renovación, ahora con una ampliación significativa a ocho años, efectivos de 1752 a 1759.²⁸ Los Gil de Meester hacían realidad, por fin, el deseo de los secretarios de Marina de contar con un sistema de transporte para distribuir maderas por toda la costa peninsular, así como entre arsenales. De esta manera, una compañía

²⁶ El apoderado en Madrid era Eugenio de Mena, AGS, *Marina*, leg. 787.

²⁷ Es la razón para alargar los plazos en el caso de víveres.

²⁸ Juan y Gil de Meester, AGS, *Marina*, leg. 787.

lisboeta había logrado avanzar en un servicio que unificaba el espacio nacional. Esta regularización y unificación en la política de provisión era esencial para la construcción de barcos de guerra, como lo atestigua la reacción tardía del competidor Juan Isla, quien propuso una distribución de herrajes de hierro para los tres departamentos marítimos durante nueve años, hasta 1760.²⁹

La compañía portuguesa lograba así una posición privilegiada en el suministro de arboladura. Ya no se especificaría el número de palos, ni siquiera el lugar de destino, porque todo iría cambiando conforme lo demandase la Armada. Se concretó sólo el precio de la mercancía al ser entregada, que sería el mismo sin importar el arsenal en el que hubiese que desembarcar. Se acordó un precio por cada codo cúbico según el grosor, y el coste final resultaría de multiplicarlo por la altura del palo. La arboladura media, llamada de “quenta”, la de siete palmos de grueso, se colocaba en los arsenales peninsulares a 42 reales de vellón por cada codo de altura, lo que suponía una ligera rebaja de 3% respecto al suministro contratado el año anterior. Lo importante era que la reducción de precios aumentaba en los palos mayores y podía llegar a 18%. Así, el Estado aseguraba un abastecimiento regular y corregía de alguna manera el exceso de precios que suponía la entrada de Gil de Meester en el suministro de arboladura.

Lo que quedaba claro también en la nueva contrata era que la procedencia de toda la arboladura ya no sería nacional, sino del Báltico, de Riga en concreto. Esto es importante porque uno de los objetivos específicos del marqués de la Ensenada era asegurar esta provisión. Se había intentado ajustar el abastecimiento directamente en aquel mercado utilizando a los representantes diplomáticos en la zona, como demuestra el aviso de Ensenada al conde Bena, que estaba en la Dieta, Varsovia, para que volviese por Danzig y ajustase el abastecimiento de arboladuras del norte para los tres arsenales.³⁰

La compañía Gil de Meester había conseguido primero una posición destacada en el transporte de madera por la costa peninsular,

²⁹ Juan Isla al marqués de la Ensenada, Madrid, 2 de octubre de 1751, AGS, *Marina*, leg. 787.

³⁰ Madrid, 10 de septiembre de 1748, AGS, *Marina*, leg. 315.

y ello le había permitido ascender a una posición de monopolio en la provisión de pino para arboladuras. Disputarles y entrar en el negocio de importación de maderas para la Armada sería más complicado. En 1753, la casa Juan Felipe Schulz, hombres de negocios de Danzig, intentó entrar, aunque fuese sólo para suministrar a la Armada española maderas que no hubiesen sido contempladas en el contrato con los Meester, como la “tablonería de Chêne”, pero no fue posible.³¹

A cambio de esta protección, el Estado conseguía un medio regular de provisión de arboladura y madera del norte para los tres arsenales peninsulares y no dudaría en exigir que éste se extendiese a la Habana, para lo que se ordenaron compras en el Báltico y el envío hacia Cuba, como se tiene acreditado al menos en 1757.

Los resultados de la compañía lisboeta eran importantes. Había superado a su gran competidor, Juan Isla, y sobrevivido a la caída del marqués de la Ensenada porque su modelo de negocio no se apoyaba exclusivamente en la protección política. Gil de Meester había logrado que la Armada aceptase su mayor capacidad de intermediación para atender la provisión y distribución nacional de madera, al mismo tiempo que conectaba su demanda con el mercado de producción del Báltico. La compañía lisboeta tenía una posición privilegiada para continuar con el abasto de madera a la Armada y nada hacía prever un cambio. Pero éste vino y ocurrió en la política de suministros.

Expulsar a los holandeses para caer en la dependencia del Báltico

La llegada de Carlos III —y, en concreto, la de su secretario de Hacienda, el marqués de Esquilache— provocó una auténtica conmoción en la política de suministros militares y en las relaciones del Estado con los proveedores.³² Esquilache no sólo era un político, también era un hombre de negocios. Había sido proveedor militar en Nápoles desde 1742 y, en consecuencia, conocía perfectamente

³¹ Luis Perrot al marqués de la Ensenada, Danzig, 27 de junio de 175, AGS, *Marina*, leg. 322.

³² Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs...*, p. 85-86.

ese mundo.³³ Esquilache consideró conveniente revisar los contratos conforme fueran concluyendo. En cada caso, el secretario de Hacienda empleó estrategias diferentes, ya fuese facilitando la entrada de un grupo financiero nuevo, como en el caso de los Cinco Gremios Mayores, o estimulando la división entre varios individuos de un asiento amplio, con el fin de limitar el poder alcanzado por un proveedor, como ocurrió en el caso del navarro Francisco Medinueva. Lo importante era redefinir la relación entre el Estado y los proveedores, no tanto suprimir el recurso a los hombres de negocio privados, lo que en la práctica se tradujo en la entrada de nuevos individuos en los negocios con el Estado.

En el caso de la madera, los Gil de Meester tuvieron que soportar ese cambio político. En el último año de su contrato de provisión de arboladura de España y el Báltico a los arsenales se enteraron de que el Estado había contratado otro asiento de arboladura con Raimundo y Miguel de Soto. Según contó Daniel Gil de Meester, esto “se hizo, sin noticia suya” y con la aprobación de Esquilache. En realidad, se trataba de un contrato para proveer sólo durante 1760, pero los Gil de Meester comprendieron que se avecinaba un cambio irreversible, en parte por la enorme cantidad solicitada. Sabían que el contrato que habían firmado sólo para 1751 había sido decisivo para hacerse con el contrato siguiente por ocho años. El acuerdo firmado por los Soto, además, era importante porque sumaba un total de 1 105 arboladuras (la mayor parte para Cádiz y Ferrol), además de grandes cantidades de berlingas (900) y tablas. Por si fuera poco, los Soto planteaban una rebaja media del 20% en los precios de las arboladuras respecto a los precios de Gil de Meester.³⁴ Otra diferencia notable era que toda la arboladura provenía del Báltico (se indicaba que de Riga), mientras los holandeses habían contratado que la arboladura también podía ser de España. En términos prácticos, se estaba haciendo oficial el desplazamiento de la provisión de madera hacia el Báltico que habían comenzado ellos, aunque ahora ésta quedara supuestamente en manos españolas. Era un nuevo cambio

³³ María Victoria López-Cordón Cortezo, *La Casa de Borbón*, Madrid, Alianza Editorial, 2000, p. 227.

³⁴ Raimundo de Soto y Miguel de Soto a Julián Arriaga, Buen Retiro, 28 de marzo de 1759, AGS, Dirección General del Tesoro (DGT), *Inventario* (Inv.) 25, leg.15.

en la política mercantilista. En todo lo demás se seguiría el asiento de Gil de Meester, incluida la forma de medir los palos, “que es el mismo que actualmente se practica en arsenales”. Raimundo y Miguel Soto, padre e hijo, eran hombres de negocios de origen irlandés afincados en Cádiz,³⁵ aunque Miguel terminó viviendo en Madrid.³⁶ Su actividad en el comercio con América y sus conexiones familiares, tanto en Irlanda como en Francia,³⁷ debieron ayudarlo a dar este paso.

Lo importante de esta propuesta fue el hecho de que el Estado la aceptase sin consultar a Gil de Meester. Un procedimiento sorprendente por la posición sobresaliente que tenían los holandeses en la provisión de maderas, pero comprensible dentro de una política supuestamente mercantilista. Esto resulta aún más asombroso si tenemos presente la extraordinaria rapidez con la que fue resuelto y aprobado todo el expediente de propuesta de los Soto: apenas una semana.³⁸ Podemos pensar que había una voluntad política de minusvalorar el papel de los Gil de Meester, cuando no una firme decisión de enfrentarlos a la competencia de otro proveedor. Es decir, se estaba estimulando la rivalidad entre asentistas. Hay razones para pensar que el poder político alentó a los Soto a entrar en el negocio, como se hizo en el caso de la provisión de víveres para el ejército con

³⁵ El apellido familiar era Sutton de Clonard, procedente de Waterford, Irlanda. El apellido Sutton se castellanizó en Sotto o Soto. El hijo, Miguel de Soto, primer conde de Clonard (1733-1788), era hijo de Redmond Sutton de Clonard y María Isabel Herrera González. El nombre del padre, Redmond, era una variante irlandesa de Raymond, que en castellano era Raimundo. Nicolás María de Cambiaso y Verdes, *Diccionario de personas célebres de Cádiz*, Madrid, 1830, t. II, p. 168. Miguel Soto, cuando solicitó el título de conde Clonard, se presentó como “de origen irlandés”, pero afincado en España. De hecho era regidor perpetuo en Sanlúcar de Barrameda. Su padre había armado y mantenido un navío al servicio del rey desde 1740 hasta 1748. AGS, *Gracia y Justicia*, leg. 872.

³⁶ Antonio Matilla Tascon, *Catálogo de documentos notariales de nobles*, Madrid, Hidalguía, 1987, f. 45.

³⁷ Un familiar, Thomas Sutton (1722-1782), “comte de Clonard”, nacido en Weford, Irlanda, tras pasar por el ejército, en la “Walsh’s Irish Brigade”, ejerció desde 1748 como proveedor de suministros militares a la French East India Company y al ejército y marina franceses. Su volumen de negocio aumentó y él se transformó en un activo financiero en la plaza de París. *Irish Biography*, Cambridge, Cambridge University Press.

³⁸ Fue aprobada el 3 de marzo de 1759, sorprendentemente sólo cinco días después de ser presentada por los Soto. AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15.

los Cinco Gremios Mayores para cuestionar el monopolio de facto que ejercían los navarros, con Francisco Mendinueta a la cabeza.³⁹

Poner en cuestión la posición sobresaliente alcanzada por los Gil de Meester equivalía a dar paso a una competencia desconocida y abierta entre varios proveedores, quizá el principal efecto buscado por Esquilache. En esta disputa, el centro de negociación se trasladó a Madrid y los protagonistas tenían en común que eran grandes hombres de negocios, el comercio y las finanzas. Si Esquilache buscaba una renovación, el cambio de escenario no podía ser más claro.

La reacción de los Gil de Meester no se hizo esperar, y éstos pronto entraron a competir para recuperar su posición. Un año más tarde, después de alegar el currículo de servicios prestados por sus principales al rey de España,⁴⁰ su apoderado en Madrid, Bernardo Mitarte, hizo a Esquilache una oferta muy tentadora: aceptaban la rebaja de precios propuesta por los Soto, añadían que el origen de la madera fuese Riga y ofrecían hacerse cargo de toda la provisión de arboladura y tablonería del norte para la Armada por seis años, de 1761 a 1766.⁴¹ El simple compromiso de un contrato de largo plazo, en un contexto internacional de guerra mundial, fue más que suficiente para conseguir de nuevo el favor del Estado, pues esta oferta significaba una rebaja de 25% respecto a los precios que habían pactado en 1751 y mantenido hasta 1759.

La vigorosa reacción de Gil de Meester no sirvió para retornar a la posición de la que disfrutaron durante la década de 1750. En sólo tres

³⁹ Rafael Torres Sánchez, “In the Shade of Power. Monopolist Entrepreneurs, the State and Spanish Military Victualling in the Eighteenth Century”, en Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State*, Leiden, Brill, 2013, p. 260-283.

⁴⁰ “haberse empleado dicho Don Daniel Gildemeester dilatado tiempo en servicio de SM mediante los asientos que ha tenido a su cargo, especialmente el de la provisión de maderas y betunes de Tortosa, el de las maderas de primera construcción, cortadas en los reinos de Andalucía, Valencia y Cataluña, con la conducción por mar de las cortadas en las montañas de Santander, Suances y Guarnizo, y el de la de arboladura y tablonería del norte”, Bernardo Mitarte, Madrid, 9 de abril de 1760, AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15.

⁴¹ Además, y con ánimo de mejorar las condiciones propuestas por los Soto, entre las maderas a suministrar añadieron por “no contener el nominado pliego de asiento (de los Soto) la provisión de cuarteronía y vigas, siendo así que se consumen y son precisas en arsenales”.

semanas los Soto contraatacaron y plantearon otra rebaja a las condiciones propuestas por los holandeses: 10% adicional en los precios de arboladura que los Meester habían propuesto en 1759 y mantener el resto de las condiciones.⁴² El golpe parecía definitivo y todo indicaba que la cuestión se resolvería a favor de los gaditanos, pero los holandeses no estaban dispuestos a retirarse de la provisión de arboladura. A finales de agosto plantearon una nueva mejora: igualar las últimas condiciones de los Soto y ampliar la rebaja 5% más para la tablonería. Además, incluyeron un tipo de madera que los Soto no habían contemplado, “la provisión de quarterería y vigas [que] se consumen y son precisas en arsenales”. Esta propuesta tenía la ventaja de que sería la referencia en los pregones para el remate final y, en consecuencia, pidieron “se me cite para su remate, pues así es justicia”.⁴³

El remate se acordó para principios de septiembre en el Consejo de Hacienda, en Madrid. Cuando la disputa parecía ya definida apareció un tercer competidor: Simón de Aragorri y Olavide. Por medio de su apoderado, Gerónimo de Retortillo, propuso participar en el remate final y ofreció una rebaja de otro 5%. Es decir, se acumulaba un 10% tanto para arboladura como para tablonería, y se aceptaba el resto de las condiciones. Esta rebaja le daba entrada y ampliaba aún más la competencia en un escenario difícil de encontrar en otras provisiones militares, sin duda el primer fruto de los deseos de Esquilache.

Aragorri y Olavide (Hendaya, 1725-Madrid, 1806), marqués de Irlanda desde 1769, era un activo hombre de negocios de España.⁴⁴ Instalado entre Cádiz y Madrid, logró vincular los mercados español y francés entre sí y con América. De modo similar a las actividades desarrolladas por su compatriota Francisco Cabarrús, supo aprovechar el cambio político para potenciar los servicios al Estado y lograr así una mejor posición para hacer negocios privados y públicos.

⁴² Raimundo de Soto, Cádiz, 30 de abril de 1760, AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15.

⁴³ Bernardo Mitarte, Madrid, 20 de agosto de 1760, AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15.

⁴⁴ Reflexiones sobre el estado actual del comercio de España, 1761. Jesús Astigarraga, “Un nuevo sistema económico para la monarquía española. Las ‘Reflexiones sobre el estado actual del comercio de España’ (1761), de Simón de Aragorri”, *Revista de Historia Industrial*, 2013, 52, p. 13-42.

A las actividades comerciales fue uniendo las financieras, incluida la especulación y hasta el contrabando de moneda de plata española hacia Francia y Europa, como también había hecho Cabarrús.⁴⁵ En sus estrategias para impulsar sus negocios, la provisión militar tuvo una importancia capital para moverse bien en los círculos políticos y sociales de Madrid, incluido el apoyo de Esquilache. Aragorri era firme partidario de un libre comercio y llegó a escribir en 1761 un libro para defender sus posiciones.

Este hombre de negocios, comerciante y financiero, entró en la competencia abierta entre los Soto y los holandeses. Al remate final sólo acudieron los Meester y Aragorri.⁴⁶ Los Soto, que habían iniciado el acoso a los holandeses, se retiraron. Desconocemos las razones de esta retirada abrupta para dar paso a Aragorri, pero la importante entrada de Soto en estos asientos con la Armada en los años posteriores hace pensar que quizá hubo un cierto acuerdo entre estos dos para expulsar a los holandeses de la provisión.

Al acto acudieron el apoderado en Madrid de los holandeses y el propio Aragorri. Los primeros ofrecieron una nueva rebaja de 1% más, igualada por Aragorri. El remate prosiguió hasta que Aragorri ofreció disminuir 16% tanto en arboladura como en tablonería, lo que hizo desistir a los holandeses.⁴⁷ El Estado obtuvo así una reducción del 16% respecto a los precios de Soto en 1760 y 36% respecto a los de Gil de Meester de 1751 a 1759. Esquilache había logrado varios objetivos: competencia, una rebaja sustancial en el precio pagado, la provisión regular de arboladura del norte y su distribución por toda la costa peninsular. Además, con todo este movimiento se había conseguido que la provisión pasara a manos de asentistas,

⁴⁵ Rafael Torres Sánchez, “Campomanes y el comerciante y financiero Simón Aragorri”, en Dolores Mateos Dorado (ed.), *Campomanes doscientos años después*, Oviedo, Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del siglo XVIII, 2003, p. 709-718. Rafael Torres Sánchez, “Financiers et politiques. Francisco Montes et François Cabarrus (1770-1790)”, en Anne Dubet (ed.), *Administrer les finances royales dans la monarchie espagnole (XVIIe-XIXe siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 103-120.

⁴⁶ AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15, Madrid, 3 de septiembre de 1760.

⁴⁷ Marqués de Esquilache, San Ildefonso, 5 de septiembre de 1760, AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15.

es decir, el ideal mercantilista.⁴⁸ El problema es que ahora se dependía de la continuidad de los asentistas españoles en el mercado del Báltico, lo cual no resultó tan sencillo.

La dependencia del Báltico

Desde 1772, la cabeza del contrato para la provisión de arboladura desde el Báltico era Miguel Soto. Lo hacía con una mayor experiencia en asientos para la Armada y con el reciente título de conde de Clonard, con el que se le premiaban los servicios prestados al rey.⁴⁹ A esto se sumaba la estrategia de vincularse directamente con los hombres de negocios del Cantábrico, en concreto con Felipe Chone, comerciante de Bilbao, que ya tenía conexiones con otros hombres de negocios relacionados con los suministros militares, como Tomas Santa Aulari. Chone era un platero de origen prusiano,⁵⁰ lo que pudo suponer un atractivo a la hora de establecer un cambio en la estrategia de acceso directo al mercado del Báltico. Chone y Clonard crearon una compañía en San Petersburgo, al frente de la cual estaba el primero. Desde allí hacía las compras directas de betunes y cáñamos para la Armada, a las cuales ahora añadía la arboladura.⁵¹

Chone, con el abono del conde de Clonard, se hizo cargo de la provisión de arboladura y tablazón del norte para los tres departamentos de 1772 a 1777,⁵² y en adelante se presentaría como “el Asentista de provisión a la Real Armada de Arboladura, Tablonería,

⁴⁸ Con los betunes ocurrió algo similar. El embajador de Brandemburg propone asiento general de betunes de España y el Norte, en 1773, y luego es finalmente rematado en Felipe Chone, con abono del conde de Clonard, AGS, *Marina*, leg. 609.

⁴⁹ El título de conde de Clonard se le concedió a Miguel en 20 de enero de 1771, AGS, DGT, *Inv.* 24, leg. 685.

⁵⁰ Estanislao Jaime de Labayru y Goicoechea, *Compendio de la historia de Bizcaya*, Bilbao, La Gran Enciclopedia Vasca, 1975; “recibió el agua bautismal, en la parroquia de San Nicolás, el prusiano Felipe Chone, platero establecido en Bilbao” p. 341.

⁵¹ Conde de Clonard a Múzquiz, Cádiz, 2 de septiembre de 1774, AGS, *Secretaría y Superintendencia de Hacienda* (SSH), leg. 50.

⁵² Miguel Múzquiz, Palacio, 2 de enero de 1772, AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15.

Cáñamo y Betones del Norte”.⁵³ En realidad, estamos ante un grupo empresarial mucho más amplio. Por problemas surgidos posteriormente, sabemos que al frente del asiento había tres personas: “asiento de arboladura y madera del Norte que está a cargo de D. Phelipe Chone y su abonador, conde de Clonard [...] y d. Carlos María Marraci, fiador y apoderado general de estos asentistas”.⁵⁴ No es clara la función de cada uno. En abril de 1776, Felipe Chone nombró “podatario general” a Carlos María Marraci y compañía, con la condición de que “sólo el expresado Marraci cobre los caudales, ya sea por razón de pagos o ya por anticipaciones” (estuvieran o no librados a nombre de Chone o Clonard) y de que los recogiera directamente por sí o por sustitutos y apoderados “que le es privativo nombrar, así en esta Corte como en las Capitales de los Departamentos”.⁵⁵

Este asiento supuso una rebaja oficial de 1.4% en los grandes palos respecto a la de Aragorri. Al final tuvo que añadir 6% para ser aprobado. No obstante, si tenemos en cuenta que Aragorri había aceptado una rebaja de 16% y comparamos los precios finales de Soto y Aragorri, esto supone un aumento en el de Soto de 9%. En la práctica, esto implicaba aceptar asientos cada vez más baratos.

Las condiciones eran similares: se detallaba que toda la arboladura procedería de la zona entre Riga y San Petersburgo,⁵⁶ pero se insistía en aspectos que hacían más viable el negocio. Por un lado, la estabilidad. Se acordó que, una vez aprobada la contrata no se aceptaría la propuesta de otro asentista. Rayando en lo ilegal, Miguel Múzquiz aceptó que “no se admitirá otra mejora, aunque sea con mejora”. Tanto al asentista como al Estado les interesaba dar un margen de exclusividad y protección para operar en un mercado tan lejano.

Por otro lado, se aceptó mayor rapidez y liquidez en los pagos. En Madrid, éstos serían en oro y plata y se realizarían “inmediatamente”

⁵³ 26 de abril de 1776, AGS, DGT, *Inv.* 45, leg. 51.

⁵⁴ Miguel Múzquiz al marqués de Zambrano, San Lorenzo, 14 de noviembre de 1777, AGS, DGT, *Inv.* 45, leg. 51.

⁵⁵ González de Castejón a Francisco Montes, Aranjuez, 26 de abril de 1776, AGS, DGT, *Inv.* 45, leg. 51.

⁵⁶ Rafal Reichert, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania: Revista Española de Historia*, 2016, 76, 252, p. 129-157.

después de que se presentaran al tesorero general los certificados de las entregas. El volumen de negocio, y sobre todo del crédito que estos hombres estaban obligados a mantener, hacía imprescindible que no hubiese retrasos. Ni siquiera se contemplaba la posibilidad, como en etapas anteriores, de que el Estado les compensase con otros servicios y una nueva promesa de pago futuro. El negocio de la provisión exigía ahora liquidez para mantener activo el crédito de la red comercial. Por las mismas razones, no se establecía una anticipación fija, como había ocurrido en asientos anteriores, sino que se condicionaba al volumen de la demanda. Se determinó que la Real Hacienda entregara junto con el encargo un octavo del valor de lo encargado.

Por otro lado, se procuró mejorar la adecuación de la necesidad de la Armada con las posibilidades reales de enviar madera. La creciente competencia entre las marinas europeas en el Báltico hacía cada vez más complicado conseguir la madera requerida, al menos al ritmo y con la flexibilidad con la que lo pedía la Armada. No siempre se encontraba el detalle de calidades y cantidades, como Chone reconocía “por la dificultad de encontrarse en Riga precisamente la cantidad de árboles y tablones de medidas tan cabales”. Los asentistas requerían tiempo y cierta flexibilidad. Así, se acordó que toda la petición del año se hiciese en diciembre, “en consideración a la distancia de los puertos de Riga y Petersburgo, y ser preciso anticipar allí los ajustes antes que baje la arboladura”. Al mismo tiempo, se pedía que la Armada mostrase una cierta tolerancia a la hora de recibir los árboles, porque no siempre se podía adecuar con exactitud la demanda a la existencia de madera o de las embarcaciones de transporte. Podía ocurrir que se enviase más de lo pedido, y este exceso no debía ser rechazado porque era probable que no pudiera ser repuesto con rapidez. Por ello se acordó “se me admitirá el sobrante en cuenta de lo que habré de proveer en el siguiente”. Esta flexibilidad o comprensión de las circunstancias de operar con un mercado lejano lograron extenderse incluso a que estos excesos se pudiesen vender a particulares, pagando los derechos correspondientes.

El cumplimiento de este asiento resultó muy problemático y exigió que el mismo Estado sostuviese a los asentistas. Con el comienzo de la guerra de las Trece Colonias, los transportes desde el Báltico se hicieron más difíciles y, sobre todo, más caros. Al mismo tiempo,

con los gastos surgidos en España por el ataque de Argel (1775), la expedición de Cevallos (1776-1777) y la guerra en Río de la Plata, la Real Hacienda acumuló retrasos y Marraci empezó a sufrirlos. Al parecer, sus quejas no surtieron efecto, por lo que decidió acudir directamente al secretario de Marina, Pedro Castejón Marraci, por “la vía reservada de Marina manifestando los perjuicios que se seguían a su Casa de la detención de los pagos”. Castejón medió ante el secretario de Hacienda, Miguel Múzquiz, y le pidió una cierta flexibilidad y tolerancia: “si pudiese combinarse la seguridad de la Real Hacienda con los auxilios del Asiento”. La amenaza de Marraci de cortar los envíos llevó al secretario de Hacienda a ordenar al tesorero general, marqués de Zambrano, que se le pagara “puntualmente”, lo que en el lenguaje político significaba con preferencia. No era el momento de exigirles excesivas formalidades, y el argumento no podía ser más claro: “pues la fianza de Marraci nos libera de toda contingencia por el notorio abono de su Casa”.⁵⁷

Al acabar el asiento de Chone se renovó el de la compañía de Carlos María Marracci, vecino de Madrid, para la arboladuría y tablonería, de 1778 a 1780.⁵⁸ Decimos que se renovó porque, como hemos indicado, era una compañía participada también por Chone y el conde de Clonard. De hecho, los tres figuran como socios en la provisión de cáñamo de esos años.⁵⁹ La similitud con el asiento de arboladura es casi completa. Se repitieron todos los precios, incluida la rebaja final de 6%. Incluso se utilizó el mismo formato de presentación. Podría parecer una mera renovación, no obstante, hubo una diferencia significativa. Los asentistas renunciaron a la anticipación, “no solicitamos la anticipación del octavo concedida al asiento que acaba de terminar”, y se vinculó la condición de que no se podía recibir mejora a este ofrecimiento. Se conseguía estabilidad, aunque se perdía liquidez.

⁵⁷ Miguel Múzquiz al marqués de Zambrano, San Lorenzo, 14 de noviembre de 1777, AGS, DGT, *Inv.* 45, leg. 51.

⁵⁸ Marqués de González de Castejón, El Pardo, 10 de enero de 1778, AGS, DGT, *Inv.* 45, leg. 51.

⁵⁹ Pagos a Pedro Labrada, por poder de Carlos María Marracci, Felipe Chone y conde Clonar, 1778, AGS, DGT, *Inv.* 25, leg. 15.

Los esfuerzos del Estado por sostener la casa de Chone, y con ella al grupo de hombres de negocios encabezados por el conde de Clonard y la casa de Marracci, no fueron suficientes para mantener su crédito en Rusia y quebró en 1780.⁶⁰ En plena guerra contra Gran Bretaña, al Estado no le quedó otro remedio que recurrir a compras directas. El gobierno puso la vía diplomática al servicio de la provisión desde el Báltico. La situación era delicada. Como reconocía el secretario de Marina al de Hacienda, “al presente en que casi cerrado el paso del Norte, están los asentistas de cáñamos y arboladuras en un descubierto grande de sus obligaciones”.⁶¹

La política exterior era partidaria de aumentar la presencia diplomática en la Europa septentrional. Durante el último tercio del siglo circularon muchas memorias en las que se justificaba la necesidad de que el pabellón español estuviese más presente. Una de ellas, escrita por el vicedónsul en Rusia, Blas de Mendizábal, aconsejaba servirse expresamente de los asientos en manos españolas para promover esa política: “el Ministerio de Marina debería hacer los asientos por 4 ó 5 años para que estas casas [españolas] tomasen alguna consistencia, pudieran después renovarse de 2 en 2 años”. Sugería promover esta idea entre “los Consulados de los puertos de España, a los Cincos Gremios Mayores de Madrid”.⁶²

El crédito de los asentistas parecía acabado y sólo se podía activar el crédito de la Corona. El Estado comenzó a hacer las peticiones directamente al sucesor de Chone, Pedro Normande. Floridablanca dio “una comisión al encargado de negocios del Rey en San Petersburgo, Pedro Normande, para la compra de efectos navales y perchas de arboladuras”.⁶³ La adquisición se ejecutaría por medio de Antonio Colombí y Payet, que en la documentación aparece como “su comisionado”.⁶⁴ Colombí era un hombre de negocios que durante mucho tiempo había residido en la capital rusa, desde donde había conseguido expandirse con esta actividad hasta convertirse en cónsul

⁶⁰ Floridablanca a Múzquiz, 20 de septiembre de 1781, AGS, SSH, leg. 10.

⁶¹ Castejón a Múzquiz, 7 de julio de 1781, AGS, SSH, leg. 51.

⁶² Ana María Schop Soler, *Las relaciones entre España y Rusia en la época de Carlos IV*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1971.

⁶³ Castejón a Múzquiz, 16 de junio de 1781, AGS, SSH, leg. 51.

⁶⁴ Flor a Lerena, Madrid, 2 de junio de 1785, AGS, SSH, leg. 10.

español en Rusia.⁶⁵ Estaba asociado con la casa comercial malagueña de Francisco de Zea Bermúdez.⁶⁶ Colombí hacía las compras y Normande giraba el pago hacia las tesorerías españolas, ya fuese en plazas europeas o españolas, contra banqueros y casas comerciales, principalmente en Ámsterdam, París, Madrid o Cádiz. Luego, banqueros como Patricio Joyes, Agustín Queneau o Esteban Drouilhet las presentaban para su cobro al tesorero general.⁶⁷ En ocasiones, el propio Normande giraba las letras contra la Tesorería del Real Giro de Ámsterdam.⁶⁸ Posteriormente, el tesorero general imputaba todos estos gastos al departamento de Marina correspondiente con cargo

⁶⁵ Martínez Ruiz, E. y M. Pi Corrales, *Commerce and Navigation between Spain and Sweden throughout History*, Fundación Berndt Wistedt, 2000, p. 171, y Jorg Ulbert and Gérard Le Bouëdec, *La fonction consulaire à l'époque moderne: l'affirmation d'une institution économique et politique, 1500-1800*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 349. Fue cónsul en 1808 y 1809. Leopoldo Stampa Piñeiro, "Pólvora, plata y boletos. Memorias de embajadas, saqueos y pasatiempos relatados por testigos y combatientes de la Guerra de la Independencia 1808-1814", Madrid, Marcial Pons, 2011, p. 30.

⁶⁶ Ana María Schop Soler, *Un siglo de relaciones diplomáticas y comerciales entre España y Rusia: 1733-1783*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1984.

⁶⁷ Numerosos ejemplos de cómo se realizaban estas compras, desde que se ordenaban por Floridablanca hasta que las pagaba el tesorero general en AHN, pueden verse en *Hacienda*, leg. 6734. Ejemplo, San Petersburgo, 5 de agosto de 1781, Pedro Normande avisó al Conde de Floridablanca de la letra girada a favor de Antonio Colombi, quien endosó a Patricio Joyes, por valor de 20 000 ducados de plata por arboladura que se le encargaron para el servicio de la Real Armada, y que el tesorero mayor pagó con cargo a la consignación del departamento del Ferrol. Otra de 25 de septiembre de 1781, con el mismo procedimiento y cantidad, pero por tabazón y cáñamo. La elección de estas casas bancarias como receptoras puede responder a su condición de conocidas, solventes y bien relacionadas con las redes comerciales que vinculaba Cádiz con Europa. En cualquier caso, forma parte del mundo de confianza y mutuo intercambio de información y negocios. En algún caso, hay expresas referencia al vínculo entre los participantes de la red. Así, Esteban Drouilhet se refería a Pedro Normande como su "amigo de Petersburgo... que necesita este caudal para satisfacer con la mayor brevedad diferentes empeños que tiene a nuestro cuidado". Esteban Drouilhet a Floridablanca, 26 de junio de 1781, AGS, SSH, leg. 51.

⁶⁸ Lo hacía contra la Tesorería del Real Giro de Ámsterdam. Pedro Normande libra sobre el tesorero de Ámsterdam "hasta la cantidad de 4 000 rubos" por unos gastos para el real servicio, 6 de febrero de 1780, Archivo Histórico Nacional (AHN), *Hacienda*, leg. 6731.

a la consignación del año en curso o directamente. El mismo procedimiento se seguía con los seguros y fletes de las embarcaciones neutrales que traían los géneros contratados en algún puerto del Báltico o el de Ámsterdam, cuya gestión a cargo de la Tesorería General se informaba a la Secretaría de Marina “por la vía reservada de Estado”.⁶⁹ El Estado, su red de tesorerías nacionales y extranjeras y su crédito público se pusieron a disposición para canalizar las compras del Báltico. Finalmente, sólo quedó la opción de traspasar el contrato al Banco de San Carlos. Cuando éste no pudo sostenerlo, lo subarrendó a comerciantes bálticos, algo que el Estado tuvo que aceptar ante la dificultad de mantener una política mercantilista, como lo había anunciado Uztáriz a comienzos de siglo.

Conclusiones

La política de suministro de madera a la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII muestra, de facto, al “Estado contratante” en acción y pone énfasis en sus presupuestos ideológicos y en la realidad de su política de suministros. Hemos demostrado que el Estado español intentó en todo momento una política de autoabastecimiento inspirada en principios mercantilistas. Procuró expulsar a los grandes contratistas extranjeros y aprovechó cada renovación para atraer a suministradores españoles. Al mismo tiempo, la escala de la demanda impuesta por el crecimiento de la Armada llevó al Estado a incumplir su propia política. Con más frecuencia de la deseada, el Estado se mostró errático ante sus propios principios ideológicos, cambió las condiciones de la provisión y alteró las relaciones con los asentistas. Lo más grave de esa política de incertidumbre es que se produjo en un momento de creciente competitividad entre las marinas europeas por acceder al mercado internacional de suministros en el Báltico. En consecuencia, las variaciones en la política de abasteci-

⁶⁹ Como ejemplo, la contratación en Ámsterdam del seguro del navío ruso “Ana Martina” que ha llevado al Ferrol “efectos de marina del Rey”, el importe era de 670 ducados de plata “contra Floridablanca” que ha sido presentada por Agustín Queneu, 16 de diciembre de 1781. AHN, *Hacienda*, leg. 6734.

mientos se tradujeron en una reducción de los asentistas españoles dispuestos a colaborar con el Estado, lo que impulsó una peligrosa dependencia de éste. La alteración constante de la política de suministros se convirtió en una peligrosa arma política que se volvió contra el propio Estado y contra la administración de sus fuerzas navales.

BIBLIOGRAFÍA

- ANDRADE ARRUDA, J. J. de, “Colonies as Mercantile Investments: the Luso-Brazilian Empire, 1500-1800”, en James D. Tracy, *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, p. 360-420.
- ARAGÓN RUANO, Álvaro, “Mar de árboles, vorágine de jurisdicciones: la complicada relación entre la Real Armada Española y los bosques del pirineo occidental peninsular en el siglo XVIII”, en Rosa Varela Gomes y Koldo Trápaga Monchet (eds.), *Árbores, barcos e homens na Península Ibérica (séculos XVI-XVIII)*, Zaragoza, Pórtico Librerías, 2017, p. 41-54.
- ASTIGARRAGA, Joaquín, “Un nuevo sistema económico para la monarquía española. Las ‘Reflexiones sobre el estado actual del comercio de España’ (1761), de Simón de Aragorri”, *Revista de Historia Industrial*, 52, 2013, p. 13-42.
- CRESPO SOLANA, Ana, “A Network-Based Merchant Empires: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680-1740)”, en Gert Oostindie y Jessica Roitman (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden, Brill, 2014, 139-158.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, “Between Private and Public Interests: The Moral Economy of Collaboration in Eighteenth-Century Spain”, en Joël Félix y Anne Dubet (eds.), *The War With in Private Interests and the Fiscal State in Early-Modern Europe*, Cham, Palgrave Macmillan, 2018, p. 171-193.
- LÓPEZ-CORDÓN CORTEZO, María Victoria, *La Casa de Borbón*, Madrid, Alianza Editorial, 2000.
- MAISO GONZÁLEZ, Jesús, *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII*, Santander, Ayuntamiento de Santander, 1990.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique y María de Pazzis Pi Corrales, *Commerce and Navigation between Spain and Sweden throughout History*, Fundación Berndt Wistedt, 2000.



- MATILLA TASCÓN, Antonio, *Catálogo de documentos notariales de nobles*, Madrid, Hidalguía, 1987.
- PÉREZ SARRIÓN, Gustavo, *The Emergence of a National Market in Spain, 1650-1800: Trade Networks, Foreign Powers and the State*, Londres, Bloomsbury Academic, 2016.
- REICHERT, Rafal, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania: Revista Española de Historia*, 76, 252, 2016, p. 129-157.
- SCHOP SOLER, Ana María, *Un siglo de relaciones diplomáticas y comerciales entre España y Rusia: 1733-1783*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1984.
- STAMPA PIÑEIRO, Leopoldo, “Pólvora, plata y boletos. Memorias de embajadas, saqueos y pasatiempos relatados por testigos y combatientes de la Guerra de la Independencia, 1808-1814”, Madrid, Marcial Pons, 2011.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, “Campomanes y el comerciante y financiero Simón Aragorri”, en Dolores Mateos Dorado, *Campomanes doscientos años después*, Oviedo, Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, 2003, p. 709-718.
- , “The Failure of the Spanish Crown’s Tobacco Tax Monopoly in Catalonia during the Eighteenth Century”, *The Journal of European Economic History*, v. 35, n. 1, 2006, p. 721-760.
- , “Financiers et politiques. Francisco Montes et François Cabarrus (1770-1790)”, en Anne Dubet (ed.), *Administrer les finances royales dans la monarchie espagnole (XVIIe-XIXe siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 103-120.
- , “In the Shade of Power. Monopolist Entrepreneurs, the State and Spanish Military Victualling in the Eighteenth Century”, en Jeff Fynn-Paul (ed.) *War, Entrepreneurs, and the State*, Leiden, Brill, 2013, p. 260-283.
- , *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, Pepijn Brandon y Marjorie T’Hart, “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, 60, 1, 2018, 4-22.



ULBERT, Jörg y Gérard Le Bouëdec, *La fonction consulaire à l'époque moderne: l'affirmation d'une institution économique et politique, 1500-1800*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

UZTÁRIZ, Gerónimo, *Theórica y práctica de comercio y de marina*, Madrid, Aguilar, 1724/1968.

VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española. Siglos XVI-XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011.

———, “Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): A Comparative Perspective”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 105-125.

WING, John T., *Roots of Empire: Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden, Brill, 2015.



EL COMERCIO DE MADERAS DEL BÁLTICO SUR EN LAS ESTRATEGIAS DE SUMINISTROS DE LA MARINA REAL

1714-1795

RAFAL REICHERT

Instituto de Estudios Ibéricos e Iberoamericanos
Universidad de Varsovia

La política militar y fiscal de la Corona española atravesó diferentes dinámicas y cambios a lo largo del siglo XVIII con el fin de recuperar su poderío bélico ante la competencia global de otras potencias europeas.¹ Un buen ejemplo de ello es el manejo de suministros madereros y otros bienes forestales para los departamentos navales de la Armada Real, esenciales para aumentar el número de buques de guerra requeridos para proteger las rutas de comunicación con las posesiones ultramarinas. Para enfrentar el desafío de la competencia internacional, los funcionarios de la Marina, creada en 1714, tuvieron que resolver varios problemas de naturaleza económica, logística y administrativa para agilizar el funcionamiento de los astilleros y arsenales en El Ferrol, La Carraca-Cádiz, Cartagena de Indias y La Habana.

Desde hace una década, la mirada de los historiadores giró hacia la importancia que el Mar Báltico y sus recursos naturales y comercio marítimo tuvieron para el sistema naval español. Por esta razón contamos ya con algunos trabajos o menciones generales que demuestran el creciente interés por estudiar la relación entre la Corona española y la región báltica. Entre estas obras destacan las aportaciones de

¹ El presente artículo es producto del proyecto *The Role of Wood Supplies from the Southern Baltic Region and the Viceroyalty of New Spain in the Development of Spanish Seaborne Empire in the Eighteenth Century* n. 2017/25/B/HS3/01017, financiado por The National Science Center, Poland.

Juan Torrejón Chaves y Ana Crespo Solana,² que presentan el tema de la búsqueda de recursos forestales en dicho mar, refiriéndose además al comercio y a los negocios de los mercaderes suecos y holandeses con el Estado español y sus representantes. Ambos trabajos remarcan la importancia de algunos puertos del Báltico (Copenhague, Gdansk/Danzig, Riga y San Petersburgo), no obstante, no profundizan el tema con las secuencias estadísticas de dichos recintos. El primer texto que lo intentó demostrar fue el artículo de Rafal Reichert, quien a través de los registros de peaje de Sund (Dinamarca) elaboró las estadísticas del comercio directo entre los puertos del Báltico sur (desde Lubeck hasta Kláipeda/Memel) y España entre 1700 y 1783.³ Por otra parte, también cabe mencionar las aportaciones de Rafael Torres Sánchez y Manuel Díaz Ordoñez, quienes han estudiado diferentes aspectos de los asientos de materias primas forestales provenientes del Báltico y las estrategias gubernamentales, comerciales y fiscales de los Borbones españoles y la Armada Real para obtener mayor provecho de ese negocio.⁴

En el caso particular de los suministros de maderas para la Marina tenemos una abundante historiografía ibérica que ha tomado interés por estudiarlos en las últimas dos décadas del siglo XXI. Cabe

² Juan Torrejón Chaves, “La madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII)”, en Alberto Ramos Santana (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2000; Ana Crespo Solana, *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, 2000, y “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, *Investigaciones de Historia Económica*, Asociación Española de Historia Económica, n. 8, 2007.

³ Rafal Reichert, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, v. 76, 252, 2016.

⁴ Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016. De Manuel Díaz Ordoñez, “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada española en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, n. 80, 2003; *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009; “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016.

señalar algunos autores como Gaspar de Aranda, Álvaro Aragón Ruano, Alfredo Martínez González, José Quintero González, Luis Gutiérrez Rivera, John T. Wing, María Amparo López Arandía, Ana Rita Trindade y Koldo Trápaga Monchet,⁵ quienes han estudiado, desde distintos puntos de vista, la problemática de cortes y de abastecimientos de madera para la construcción naval durante la época borbónica. Estos autores han mostrado cómo los astilleros, tanto peninsulares como americanos, recibían madera de los bosques metropolitanos y ultramarinos, mencionando de forma general otros rumbos de los cuales se importaba la madera, como las regiones del Báltico y del Mediterráneo.

Por estas razones, en el presente capítulo se presenta un acercamiento al tema del comercio de maderas a partir del trabajo con las fuentes documentales e historiografías hispana y polaca, compa-

⁵ Gaspar de Aranda, *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, ICONA, 1990, y *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999; Álvaro Aragón Ruano, “La historiografía forestal sobre época moderna en el panorama internacional, español y vasco: una revisión bibliográfica”, *Vasconia*, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, Donostia, n. 37, 2011; Luis Gutiérrez Rivera, “La destrucción histórica del bosque en Galicia”, *Semata. Ciencias Sociais e Humanidades*, Universidad de Santiago de Compostela, 13, 2001; Alfredo Martínez González, “Bosques y política atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)”, *Revista Hispanoamericana*, 3, 2013, y “La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, EEHA-CSIC, 71, n. 2, 2014; José Quintero González, “La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca”, *Tiempos Modernos*, 4, v. 10, 2004; John T. Wing, *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden-Boston, Brill, 2015; Koldo Trápaga Monchet, ‘Resucitando la guerra de la mar’. The Timber Supply as a Political Problem in the Court of Lisbon (1617-1622)”, en Rosa y Mario Varela Gomes (eds.), *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueología e Paleociencias, 2015; Ana Rita Trindade, “Bourbon Naval Policy, Forestry and Timber Supply for Shipbuilding in Andalusia (1700-1759). Brief Introductory Research Notes”, en Rosa y Mario Varela Gomes, *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueología e Paleociencias, 2015; María Amparo López Arandía, “Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793)”, *Tiempos Modernos*, v. 36, n. 1, 2018, p. 127-168.

rándolos con las estadísticas del comercio directo entre el Báltico sur y España elaboradas con base en los registros digitales del peaje de Sund⁶ en el período 1714-1795, con el fin de demostrar los lazos comerciales y las estrategias estatales implementadas para asegurar mayor provecho en los suministros forestales provenientes del norte europeo.

*Años de diseño y de elaboración de estrategia naval española
(1714-1754)*

La renovación de la Marina Real fue un proceso que inició con la fundación de esta Secretaría en el año de 1714. Con dicha creación se asentaron las bases para su unificación y su desarrollo administrativo, logístico y tecnológico. Sin embargo, desde el principio la situación se mostró difícil debido a que en los primeros años del reinado de Felipe V el monarca fue influenciado por Jean Orry, lo que obstaculizó la introducción del proyecto de construcción de barcos en los astilleros españoles propuesto por el primer secretario de la Marina, Bernardo Tinajero de la Escalera. A diferencia de éste, Orry optaba por la compra de los navíos necesarios en Francia.⁷ Con ello se suspendió el plan de reestablecer la construcción propia de barcos en los astilleros de la península ibérica y de las Indias. Sin embargo, los cimientos ya estaban puestos, como lo demuestran la creación del sistema de construcción naval a la española, diseñado por Antonio de Gaztañeta,⁸ y el otorgamiento del primer asiento para

⁶ <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>

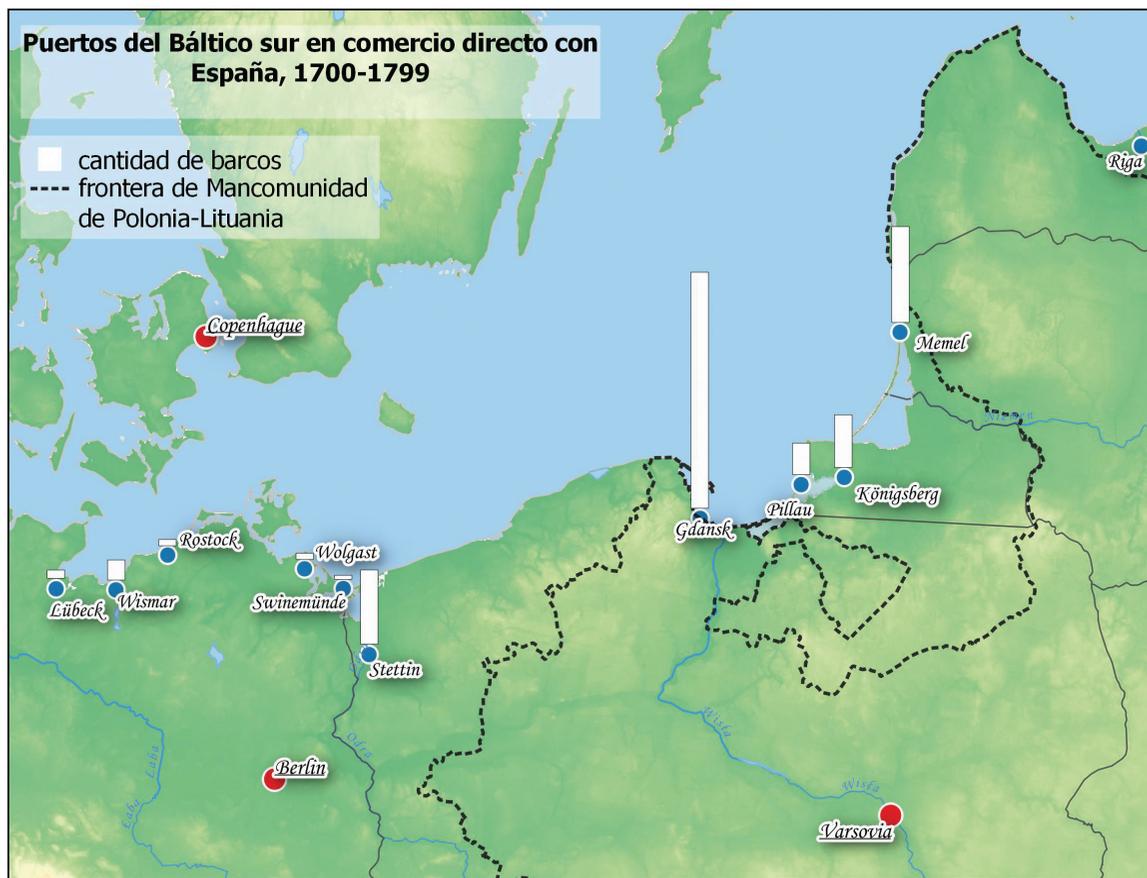
⁷ Douglas Inglis, “The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century”, *New Aspects of Naval History*, Baltimore, The Nautical Aviation and Publishing Company of America, 1985, p. 48.

⁸ Con sus tratados de construcción naval, *Arte de fabricar Reales (1687-1691)* y *Proporciones de las medidas arregladas a la construcción de un bajel de guerra de setenta codos de quilla (1712)*, revolucionó la elaboración de barcos de guerra en España. En el caso de Gaztañeta, es importante recordar que en 1702 fue nombrado superintendente de Fábricas y Plantíos de la Costa Cantábrica, cargo que le permitió gestionar astilleros y plantaciones de madera en Cantabria y el País Vasco destinados a la Marina. En aquel entonces Gaztañeta organizó y centralizó la construcción naval española alrededor del astillero de Guarnizo.

MAPA 1



Elaboración: *Look4GIS*-Łukasz Brylak con base en el software QGIS.



Elaboración: *Look4GIS*-Łukasz Brylak con base en el software QGIS.

construir navíos de línea para la Marina en dicho estilo en La Habana.⁹ Sabiéndolo, sólo fue cuestión de tiempo para que se emprendiera el desafío de crear una nueva y moderna Armada Real de España. Efectivamente, ello sucedió en el año de 1717, cuando José Patiño, nombrado intendente de Marina, puso en práctica el plan de restablecimiento y fortalecimiento de las fuerzas navales.¹⁰

En el caso del suministro de madera para los departamentos de El Ferrol, La Carraca-Cádiz y Cartagena, creados en la década de 1720, el enfoque se centró en la regularización de la extracción de dicha materia prima de los bosques peninsulares, los más cercanos a los astilleros reales. Este suceso se puede explicar, quizá, por la inestabilidad dentro de la propia Secretaría de Marina, donde, en el período 1714-1742, estuvieron al mando ocho ministros, de los cuales únicamente José Patiño duró diez años (1726-1736). El resto permaneció en el cargo entre uno y tres años, lo que seguramente no permitió el desarrollo de proyectos a largo plazo, pues cada nuevo secretario intentaba organizar la Armada a su manera. Esta situación cambió definitivamente a partir de 1743 y perduró hasta 1795, cuando nuevamente los ministros ocuparon su puesto por corto plazo.¹¹

El primero que se mantuvo durante un período considerable —excluyendo los tiempos de Patiño— fue el marqués de la Ensenada, quien estuvo al mando de la Secretaría de Marina entre 1743 y 1754. Durante su gobierno se realizó el cambio de la política de suministros hacia los monopolios de asiento para los comerciantes capaces de proveer a los departamentos y astilleros reales de las enormes cantidades de madera necesaria para continuar con la construcción de barcos de guerra. Por esta razón, a finales de la década de 1740 se puso atención en los suministros de materias primas forestales provenientes de otras regiones europeas y americanas. Esta nueva política de abastecimiento de la Ensenada también tuvo otro fin: asegurar las reservas

⁹ En 1713 se firmó un asiento con Manuel López Pintado para la construcción en La Habana de diez navíos de sesenta cañones y dos de transporte durante cuatro años.

¹⁰ Allan Kuethe y José Manuel Serrano Álvarez, “El astillero de La Habana y Trafalgar”, *Revista de Indias*, 67, 241, 2007, p. 766-767.

¹¹ Agustín Guimerá y Olivier Chaline (coords.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d’Espagne au XVIIIe siècle*, París, Sorbonne Université, 2018, p. 275.

madereras peninsulares para “malos tiempos”. Como hacían otras potencias navales del Viejo Mundo (Gran Bretaña, Holanda y Francia), el Estado español inició sus exploraciones para obtener perchas, vigas, arboladuras y tablonería en otras regiones del mundo atlántico, especialmente en el Báltico.

No se puede olvidar que durante las primeras décadas del siglo XVIII la situación política de España estuvo marcada por los conflictos bélicos (la Guerra de la Cuádruple Alianza, 1717-1721; la Guerra Anglo-española, 1727-1729, y la Guerra de la Oreja de Jenkins, 1739-1748) en los cuales invertía sus recursos económicos. Además, la inestabilidad geopolítica de la región del Báltico, que durante ese tiempo era el escenario de la Gran Guerra del Norte (1701-1721) y de la Guerra de la Sucesión Polaca (1733-1735), también tuvo influencia en la escasez del comercio directo entre España y el área báltica.

Regresando al tema de las maderas, el primer movimiento significativo tuvo su inicio en 1750, año en el cual se otorgó por diez años un gran asiento a la casa comercial de los Gil de Meester (o Gildemeester), dirigida por los hermanos Juan y Daniel, holandeses que radicaban en Lisboa. La compañía ya había participado en el transporte de maderas del Cantábrico a El Ferrol desde 1747 y, a partir de 1749, a La Carraca-Cádiz y Cartagena. Sin embargo, el momento crucial fue el año de 1750, cuando los Gil de Meester firmaron ese enorme asiento para transportar las arboladuras y la tablonería procedentes del Báltico.¹² A partir del siguiente año, en los registros del departamento de El Ferrol aparecen varias menciones a embarcaciones francesas, holandesas e inglesas, pero lo que es más importante es que también se encuentran dos registros poco usuales referentes a una goleta sueca y una danesa que trajeron puntales, curvas, choques, esloras, barrotines, tablazón de roble y cuñas al arsenal de El Ferrol. Ello sugiere que ya a partir del primer año de asiento (1751) aparecen los transportes de maderas traídas de alguna región del Báltico (véase cuadro 1).¹³

¹² Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016, p. 239.

¹³ En el “extracto de las maderas de construcción alijadas en los diques de esta ensenada de Carranza desde el 14 de mayo de 1750 con expresión de las embarcaciones que las han conducido, sus capitanes y banderas de cuenta y riesgo

Cuadro 1
EXTRACTO DEL REGISTRO DE ARRIBADAS HECHO
POR JUAN DE ISLA DEL DEPARTAMENTO DE EL FERROL

<i>Mes y año</i>	<i>Tipo de embarcación</i>	<i>Nombre del capitán</i>	<i>Nombre del barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Total de piezas</i>
Noviembre de 1751	Galeota sueca	Juan Nistran Equestron	San Juan	Varia de piezas labradas, tablazón de roble y cuñas	166 1 de clase A 27 de clase B 3 de clase C y 1839 de otra
Diciembre de 1751	Galeota dinamarquesa	Clastrompe	La Paz	Puntales, curvas, choques, esloras, barrotines	219

FUENTE: AGS, *Secretaría de Marina*, 4298, Maderas y tablonés del Ferrol, f. 50-52v.

Esto en cierta manera confirma el análisis de los registros de Sund (véase gráfica 1), donde se expone el movimiento marítimo entre los puertos del Báltico sur y España desde 1714 hasta 1754, fecha en que termina la gestión del marqués de la Ensenada en la Secretaría de Marina. Se nota que los primeros intentos por conseguir la madera en dicha región báltica se realizaron en los años 1742-1744, cuando se registraron cuatro barcos con cargamentos de madera para construcción naval. Sin embargo, este movimiento se puede considerar marginal, ya que, como se ha dicho anteriormente, todavía en la década de 1740 la política de suministros para los arsenales reales se basaba en la extracción de la madera peninsular.¹⁴

de don Juan de Isla". Archivo General de Simancas (AGS), *Marina*, 4298, Maderas y tablonés del Ferrol.

¹⁴ En el año 1729 aparece el primer registro de maderas destinadas a España, y precisamente fue de Stettin/Szczecin a Cádiz y el cargamento se componía de 618 vigas y duelas para barriles. Registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom> núm. de microfilm 193, imagen 0407.

Después de 1744 los cargamentos de madera son interrumpidos y aparecen de nuevo a partir del año 1750, cuando tenemos un barco registrado. En 1751 se registran dos, pero ya en 1752, 1753 y 1754 surgen respectivamente nueve, doce y trece embarcaciones con madera para construcción naval. Este movimiento marítimo demuestra claramente el interés del Estado español por ampliar su estrategia de suministros madereros en nuevos mercados, en este caso en el Báltico. Esta tesis muestra la importancia de la diplomacia hispana y señala la interesante inversión de la Corona en recursos humanos y económicos para fortalecer su posición política en el escenario europeo, pero también para conseguir las conexiones con los mercados de suministros forestales y de cereales de la región báltica. Este hecho se encuentra muy bien reflejado en el *Reglamento de los sueldos con que se deberá de asistir a los Ministros de todas clases que empleare el Rey en las cortes extranjerias* de 1749, donde, entre las más importantes sedes de poderes europeos (Roma, Viena, París, Londres y Berlín), aparecen también las misiones diplomáticas en San Petersburgo, Copenhague, Estocolmo y el consulado en Danzig/Gdansk, puntos estratégicos en el comercio de la cuenca báltica.¹⁵

Esta estrategia de ampliar la esfera de influencia al norte europeo también fue demostrada por Cezary Taracha en su investigación sobre el espionaje español. El historiador polaco señala que entre 1746 y 1754 el marqués de la Ensenada envió a su gente (Damaso Latre y Agustín Hurtado) con el fin de realizar misiones de espionaje industrial, militar, naval, tecnológico y comercial en Dinamarca, Suecia, Sajonia y Rusia. El ministro también solicitaba por la vía legal a los embajadores y cónsules informes y relaciones sobre el desarrollo de la industria naviera, sobre el estado del ejército y marina real y, por supuesto, sobre el comercio nacional de cada país. Dejaron sus contribuciones sobre estos temas el marqués de Puentefuerte y José Belezar a lo largo de sus embajadas en Copenhague; el marqués del Puerto, Jerónimo Grimaldi, y Francisco Javier de Carrión durante sus estancias diplomáticas en Estocolmo, y el conde de Bena y Luis Perrot mientras estaban realizando sus misiones consulares en

¹⁵ Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), *Estado*, leg. 3439, exp. 33.

Gdansk/Danzig.¹⁶ Estos esfuerzos brindarían los resultados esperados durante la segunda mitad del siglo XVIII, cuando los envíos de madera, cáñamo, lonas y cereales se hicieron frecuentes y paulatinamente aumentaron sus volúmenes hasta finales de la centuria.

Las maderas del norte: un factor importante en la estrategia de suministros para la Marina (1754-1795)

El cambio de la política de suministros de madera y otros pertrechos navales ya señalados fue ejercido en los últimos años del gobierno del marqués de la Ensenada. Su sucesor, Julián de Arriaga, continuó con la exploración de los mercados extranjeros, de los cuales la Armada recibía cada vez más provisiones. Al parecer el asiento firmado con Gildemeester seguía un buen desarrollo, pues el movimiento marítimo registrado en Sund entre 1755 y 1760 consigna el pago de peaje de 17 barcos con cargamento de madera para construcción naval procedentes de la región del Báltico sur (véase gráfica 2). Cabe aclarar que en los asientos que a partir de 1750 firmó la Corona con el fin de suministrar madera báltica a los departamentos navales solamente se hace mención de dos puertos: Riga y San Petersburgo.¹⁷ Sin embargo, existen en Sund los registros de barcos con maderas para El Ferrol, Cádiz y Cartagena de otros lugares como Memel/Kláipeda, Pillau/Baltisk, Königsberg/Kaliningrado, Danzig/Gdańsk y Stettin/Szczecin, es decir, de los principales puertos del Báltico sur (véase cuadro 2).

Según los registros, el negocio de maderas bálticas fue interrumpido con el estallido de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), en la cual España participó desde enero de 1762. El conflicto bélico resultó ser un desastre para la Corona, pues se sufrieron las humillantes ocupaciones británicas de La Habana y Manila. Las reformas que se aplicaron al Ejército y a la Marina después de la derrota en dicha guerra resultaron ser una excelente solución para que, en las

¹⁶ Cezary Taracha, “El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en la época de Fernando VI”, *Brocar*, 25, 2001.

¹⁷ AGS, Secretaría de Marina, libro 787 y 788, varios expedientes.

Cuadro 2
**NÚMERO DE BARCOS QUE SALIERON DE PUERTOS BÁLTICOS CON MADERA
PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA EN LOS REGISTROS DE SUND,
SIGLO XVIII**

<i>Período</i>	<i>Puertos del Báltico Sur</i>						<i>Total</i>
	<i>Gdańsk/ Danzig</i>	<i>Szczecin/ Stettin</i>	<i>Kłáipeda/ Memel</i>	<i>Kaliningrado/ Königsberg</i>	<i>Baltisk/ Pillau</i>	<i>Otros</i>	
1700-1709	0	0	0	0	0	0	0
1710-1719	0	0	0	0	0	0	0
1720-1729	0	1	0	0	0	0	1
1730-1739	0	0	0	0	0	0	0
1740-1749	5	0	0	0	0	0	5
1750-1759	41	10	0	1	0	1	53
1760-1769	16	7	3	7	0	0	33
1770-1779	66	20	59	19	7	8	179
1780-1789	12	10	144	21	9	6	202
1790-1799	12	2	47	5	3	0	69
TOTAL	152	50	253	53	19	15	542

FUENTE: Reichert, 2016, y registros digitales de Sund: 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

siguientes décadas, la Armada española gozara del mejor período de su desarrollo con la victoriosa participación en la guerra de Independencia de las Trece Colonias Americanas a partir de 1779. Por eso, al analizar los registros de Sund es muy visible que los años de 1770 a 1780 fueron los de mayor demanda de materias primas para cubrir las necesidades de la producción de buques de guerra del rey. Esto fortaleció las asignaciones de asientos para las casas comerciales de Suecia y de los hispanos asociados en el mercado comercial y en el mundo político de Rusia. Éste fue el caso del asiento de Felipe Chone, un mercader vasco que, con el apoyo económico del conde

Clonard, Miguel de Soto, presentó a finales del año 1771 un contrato para *La provisión de arboladura y tablazón del Norte a los arsenales de los tres departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena*. El asiento se firmó el 2 de enero de 1772 con una duración prevista de seis años¹⁸ y, como se puede observar en la gráfica 2, los años 1772-1778 fueron de constante aumento del movimiento de barcos con madera para la construcción naval en la península ibérica, lo que puede sugerir que los intermediarios de los asentistas españoles conseguían la madera en toda el área sur del Báltico, y no sólo en Riga y San Petersburgo.

En la década de 1770 se registraron en los libros de peaje de Sund 135 barcos. Los mayores envíos de maderas se realizaron en 1776 (32 embarcaciones), 1777 (34 buques) y 1778 (36 naves, el número máximo durante el siglo XVIII, igualado en 1786). Estos datos demuestran el gran interés de la Corona por participar en el negocio de pertrechos navales provenientes del Báltico.

Entre los años 1779 y 1781 se observa una disminución en los cargamentos de madera que, no obstante, fueron reemplazados por los de cereales, suceso que hay que interpretar como el cambio de necesidades de surtir los astilleros en materias forestales por el aprovisionamiento de alimentos para mantener a miles de marinos y soldados durante la guerra contra la Gran Bretaña.

En 1784 la situación vuelve a su estado anterior, como lo confirma el arribo de los treinta barcos cargados con la madera del Báltico sur a los arsenales peninsulares. Es importante subrayar que a partir del año 1783 el Banco Nacional de San Carlos recibió el monopolio para las provisiones de la Armada y Ejército, lo cual significó un cambio importante en la política de pertrechos, fortaleciendo el mayor control del Estado español sobre los asentistas. Con ello, la junta directiva del banco dio luz verde para que en el negocio de maderas del norte entraran las casas comerciales suecas de Jünger, Glashoff, Herman, Ellerman & Schlieper y Gahn, que adquirirían las maderas en diferentes puertos del Báltico, como Stettin, Gdańsk, Königsberg, Memel y Riga.¹⁹

¹⁸ AGS, Secretaría de Marina, libro 788, exp. 2.

¹⁹ Torrejón, "La madera báltica, Suecia y España...", Cádiz, 2000, p. 166.

Una confirmación del enfoque hacia esta región es el envío de un cargamento de maderas a El Ferrol a petición del Banco de San Carlos con la mediación de la Sociedad de Berlín en 1784. En el mismo año, el príncipe de Nassau presentó a los directores un proyecto para conseguir las maderas para el departamento de Cartagena en los abundantes bosques situados en la actual Bielorrusia, que pertenecían entonces a la Mancomunidad de Polonia y Lituania. Lo novedoso en su propuesta fue la idea de realizar el transporte de cargamentos madereros por el río Dniéper hasta el Mar Negro, y de ahí al Mediterráneo.²⁰ No se sabe si el proyecto se realizó, pues no se encontraron noticias de ello. Queda pendiente, por lo tanto, la revisión de los asientos italianos, los cuales traían las llamadas “maderas rumanas” provenientes de los mares Adriático y Negro, con sus centros de acopio en Dubrovnik (Croacia), Varna (Bulgaria) y Constanța (Rumania). Esa materia prima se extraía de los montes de los Balcanes y de los Cárpatos. Con estas pistas no se puede descartar la posibilidad de que se consiguieran maderas también de la desembocadura de Dniéper.²¹

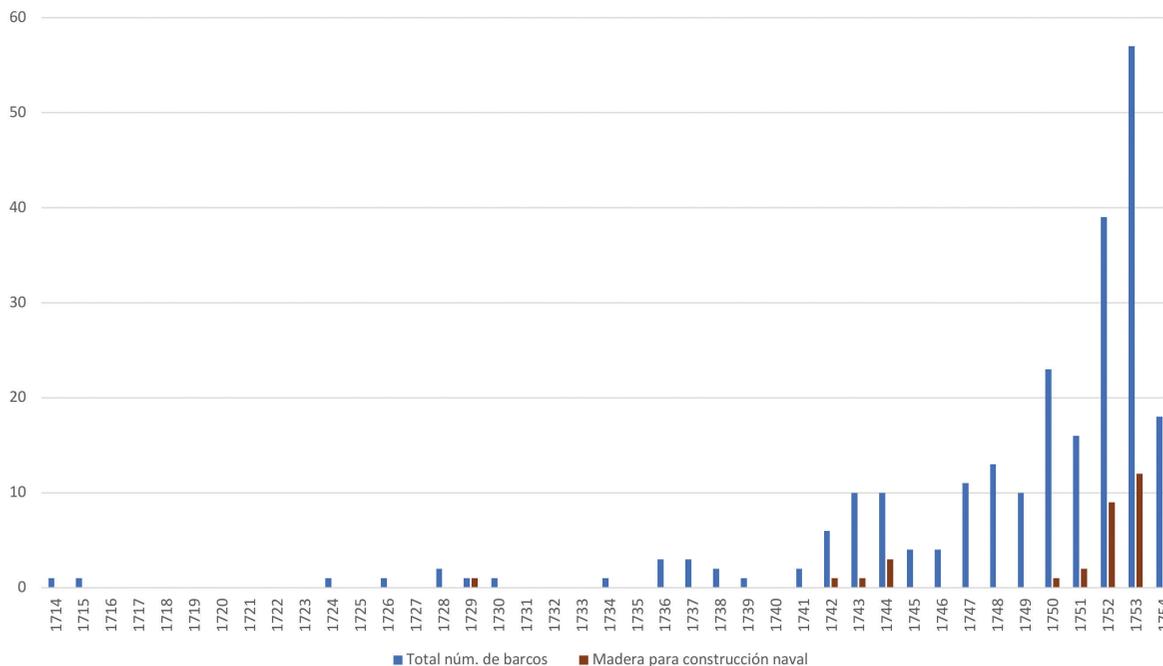
Al analizar los datos sobre el transporte de maderas para la construcción naval del Báltico sur a España que aporta la tabla 2, es interesante notar que en las tres últimas décadas del siglo XVIII, el puerto que envió más barcos con dicho cargamento fue Memel, con 250 registros en Sund. Le sigue Danzig con 90 embarcaciones, Königsberg con 45 buques, Stettin con 32, Pillau con 19 y otros puertos de la región con 14 barcos. Lo que es incuestionable es que el *Hinterland* de todos estos puertos (menos el de Stettin) forma los densos bosques de los actuales países de Lituania, Rusia, Bielorrusia y Polonia, que hasta 1795 formaban parte de la Mancomunidad de Polonia y Lituania, y que una parte considerable de ellos pertenecía a una sola familia, la del magnate Radziwiłł, la más influyente en la política interior y comercio de la unión de ambas naciones en los siglos XVII y XVIII. En el Archivo General de Registros Históricos, en Varsovia, se conserva una parte de los documentos históricos de dicha familia, y entre ellos se encuentra un ramo que corresponde a la

²⁰ Torrejón, “La madera báltica, Suecia y España...”, Cádiz, 2000, p. 184.

²¹ Archivo General de la Marina “Don Álvaro de Bazán” (en adelante AGMAB), Arsenal, leg. 3.762. Un ejemplo de ello es el contrato con Joseph Marcerano para asiento de maderas de Rumania por seis años a partir de 1 de enero de 1761.



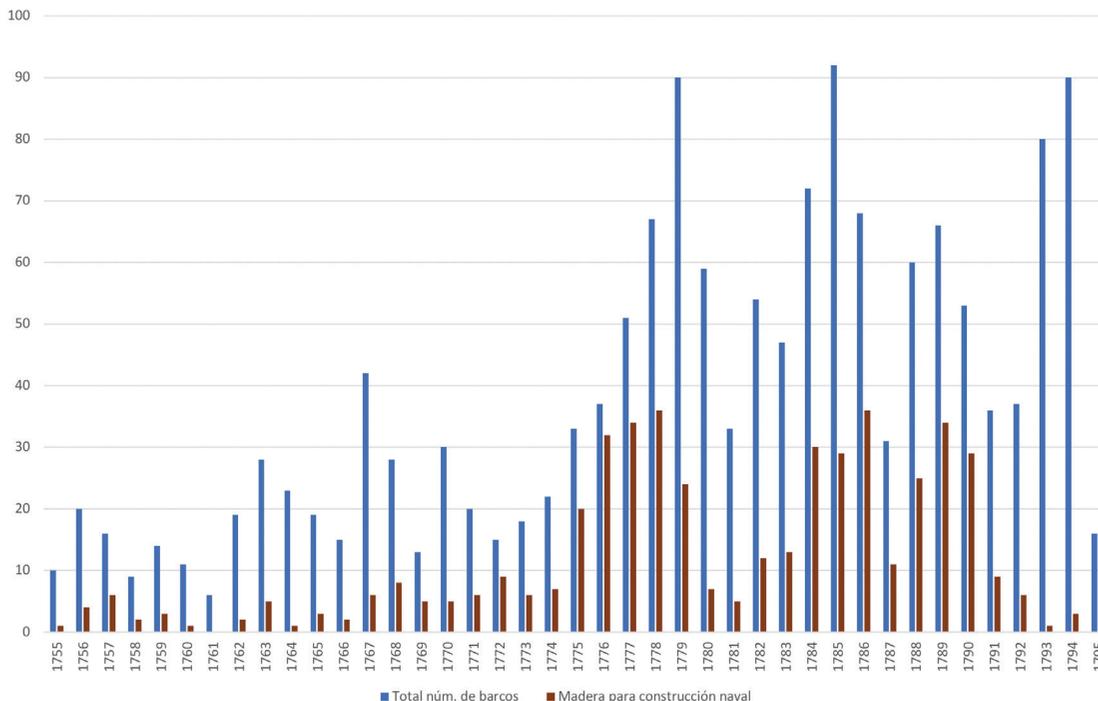
Gráfica 1
COMERCIO DIRECTO ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA. COMPARACIÓN ENTRE EL TOTAL DE BARCOS CON DIFERENTES CARGAMENTOS Y LOS QUE LLEVARON LA MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL 1714-1754



FUENTE: Reichert, “El comercio directo de maderas...”, n. 252, 2016 y registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>. Números de microfilms: 165, 172, 174, 176, 177, 178, 187, 190, 191, 192, 193, 195, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244.

Gráfica 2

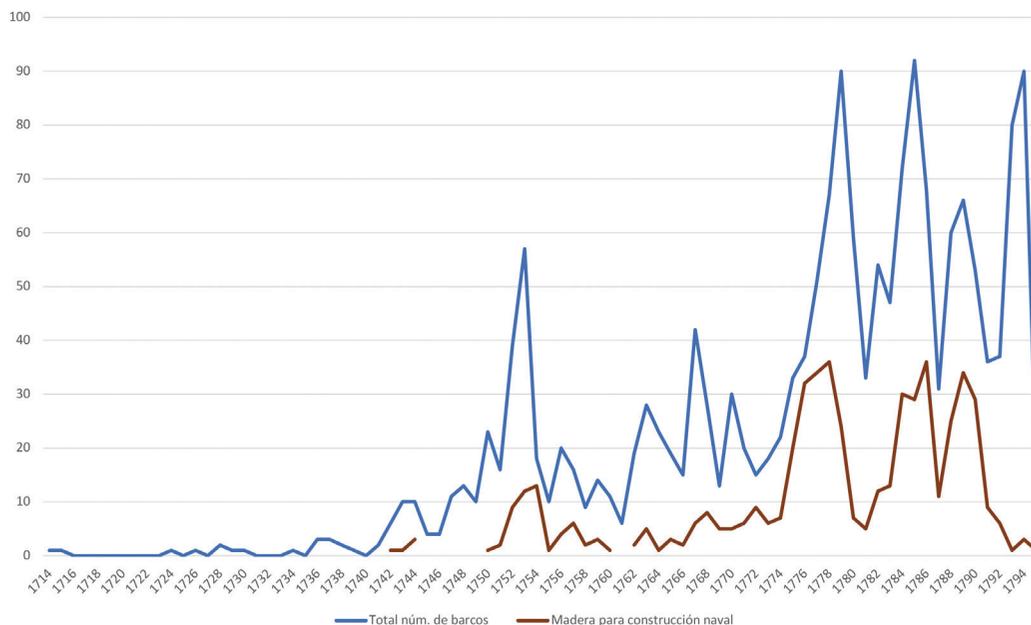
COMERCIO DIRECTO ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA. COMPARACIÓN ENTRE EL TOTAL DE BARCOS CON DIFERENTES CARGAMENTOS Y LOS QUE LLEVARON LA MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL 1755-1795



FUENTE: Reichert, “El comercio directo de maderas...”, núm. 252, 2016 y registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>. Números de microfilms: 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

Gráfica 3

COMERCIO DIRECTO ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA. COMPARACIÓN ENTRE EL TOTAL DE BARCOS CON DIFERENTES CARGAMENTOS Y LOS QUE LLEVARON LA MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL 1714-1795



FUENTES: Reichert, “El comercio directo de maderas...”, núm. 252, 2016 y registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>. Números de microfilms consultados: 165, 172, 174, 176, 177, 178, 187, 190, 191, 192, 193, 195, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

navegación fluvial de diferentes bienes, entre los cuales la mayoría son informes sobre cortes de maderas con el fin de enviarlos a los puertos bálticos. Una muestra de ello se puede apreciar en el cuadro 3.

Por otra parte, es importante señalar que la madera para la construcción naval proveniente del *Hinterland* del Báltico sur fue monopolizada por los puertos dependientes de Prusia, como Memel, Königsberg y Pillau, en la Prusia Oriental, y Stettin, el puerto integrado a Prusia que controlaba el comercio fluvial del río Óder. Únicamente el puerto gdanskiano era dependiente de la Corona polaca y vigilaba la navegación por el río Vístula. Estos datos demuestran que el poder político y el comercio marítimo en esta región fueron dominados por la Corona prusiana, que de esta manera controlaba las salidas y las entradas de materias primas y mercancías hacia y desde la Mancomunidad de Polonia y Lituania. Esto influía sin duda en el crecimiento de los aranceles que se pagaban obligatoriamente en la aduana al momento de entrar o salir de Memel, Königsberg y Pillau, y seguramente elevaba los precios de las maderas compradas por España y otros poderes navales de Europa.

Finalmente, cabe preguntarse qué puertos españoles fueron los más beneficiados por el comercio directo con la región del Báltico sur (véase cuadro 4). La respuesta parece obvia, ya que la ciudad con mayor vinculación con el mercado báltico fue Cádiz. Esto no debe de sorprender, ya que, como lo han aclarado en sus investigaciones Crespo y Torrejón,²² este puerto fue de destino final pero también fue un importantísimo puerto de escala que conectaba el norte europeo con el Mediterráneo y con las Indias. Entre 1750 y 1799 dicho puerto recibió 324 embarcaciones con las maderas para construcción naval, de las cuales posiblemente un número importante fue redistribuido en los departamentos de La Habana y Cartagena, y solamente una parte fue aprovechada por el astillero de La Carraca. El segundo puerto con mayor recepción de buques con dicha materia prima fue El Ferrol, con 105 cargamentos recibidos. Esto demuestra la relevancia estratégica de este puerto en la industria naviera durante la segunda mitad del siglo XVIII y su auge en la década de 1770, cuando en los registros de Sund se

²² Crespo, “El comercio holandés y la integración de espacios económicos...”, v. 3, n. 8, 2007; Torrejón, “La madera báltica, Suecia y España...”, Cádiz, 2000.

Cuadro 3
UNA MUESTRA DE MADERA DE LOS BOSQUES
DE LA FAMILIA POLACA RADZIWIŁŁ
1761-1777

<i>Lugar de extracción</i>	<i>Tipo de piezas de madera</i>	<i>Cantidad de piezas</i>
Bosque Dubiński (actual Polonia)	Vigas y mástiles	831
Bosque Nelibocki (actual Bielorrusia)	Troncos, vigas, mástiles, baupreses	3 953
Bosque Newelski (actual Rusia)	Troncos	116
Bosque Wiżuński (actual Bielorrusia)	Mástiles	54

FUENTE: Archivos General de Registros Históricos, *Archiwo Radziwiłł*, fondo XX, sig. 31 y 32, Varsovia, Polonia.

Cuadro 4
NÚMERO DE BARCOS QUE ARRIBARON A LOS PUERTOS ESPAÑOLES
CON MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA
EN LOS REGISTROS DE SUND, SIGLO XVIII

<i>Periodo</i>	<i>Puertos españoles</i>							<i>Total</i>
	<i>Cádiz</i>	<i>El Ferrol</i>	<i>Cartagena</i>	<i>Santander-Bilbao-San Sebastián</i>	<i>Málaga</i>	<i>Sevilla</i>	<i>Otros puertos</i>	
1700-1709	0	0	0	0	0	0	0	0
1710-1719	0	0	0	0	0	0	0	0
1720-1729	1	0	0	0	0	0	0	1
1730-1739	0	0	0	0	0	0	0	0
1740-1749	5	0	0	0	0	0	0	5
1750-1759	19	19	3	8	3	0	1	53
1760-1769	24	5	4	0	0	0	0	33
1770-1779	94	67	8	1	3	5	1	179
1780-1789	144	12	7	12	13	6	8	202
1790-1799	43	2	0	6	11	4	3	69
TOTAL	330	105	22	27	30	15	13	542

FUENTE: Reichert, 2016 y registros digitales de Sund: 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

apuntaron 67 buques con las maderas de construcción naval para este astillero. En cambio, Cartagena recibió solamente 22 barcos madereros. Se puede suponer que también Málaga —que se encuentra en la misma cuenca marítima— desarrolló la función del puerto de escala, ya que a la ciudad malagueña arribaron treinta transportes con maderas para la industria naviera. Finalmente, cabe señalar que a los puertos cantábrico-vascos (Santander, Bilbao y San Sebastián) llegaron 27 barcos con dicha materia prima y, lo que todavía sorprende, que hacia Sevilla se registraron quince embarcaciones madereras, en su mayoría con tablonería y vigas, lo que puede sugerir que el puerto sevillano los necesitó no tanto para la fabricación de buques sino, para las reparaciones y averías.

Conclusiones

Los reinados de los primeros Borbones en el trono español, es decir, de Felipe V y de su hijo Fernando VI, se pueden considerar como el período de creación de las estructuras legislativas, administrativas y económicas necesarias para el buen desarrollo de la Secretaría de Marina Real. Durante ese tiempo, los ministros, intendentes y oficiales reales —pero también los economistas y pensadores políticos— realizaban investigaciones sobre las necesidades de la Corona en diferentes horizontes político-económicos. Una de ellas tocaba al restablecimiento comercial y a su defensa contra los adversarios europeos, especialmente frente a Gran Bretaña. En múltiples informes, memorias y relaciones aparece con frecuencia el tema de los recursos forestales, tanto peninsulares como americanos, que se podrían aprovechar para la construcción naval española. Con ello, se puede establecer la tesis de que en las primeras décadas del siglo XVIII se buscaban las materias primas más cercanas y accesibles en el momento de su demanda. Por esta razón no aparece el gran interés por las maderas fuera del sistema estatal de España.

Este contexto cambió con el marqués de la Ensenada (1743-1754), quien desde los primeros años de su gestión al frente de la Secretaría de Marina buscó la posibilidad de suministrar los arsenales reales con las maderas provenientes del Báltico, del Mar Negro, del Adriático, así como de las selvas americanas. Quizá no lo logró

durante su gobierno al frente de la Armada, pero sus gestiones diplomáticas y políticas dieron resultado sobre todo durante los gobiernos de sus sucesores, Julián de Arriaga (1754-1776), Pedro González Castejón (1776-1783) y Antonio Valdés (1784-1795), cuando se dinamizó el comercio marítimo de materias primas provenientes de las Indias, del Mediterráneo y del Báltico. Al hablar de este último mar, una vez más se invoca a los registros de Sund, que de una manera clara reflejan esta tendencia de incremento de la circulación de barcos entre el Báltico sur y España, tanto con los cargamentos de madera para la construcción naval como con otras mercancías como cereales, duelas para elaborar barriles, cáñamo, lonas y linazas, entre otras (véase gráfica 3). Este cambio de la política de pertrechos también fue posible por el otorgamiento de asientos a los asentistas asociados con la región del Báltico, como los comerciantes holandeses Gil de Meester, en la década de los 1750, o las casas comerciales suecas de Jünger, Glashoff, Herman, Ellerman & Schlieper y Gahn, que a partir de 1783 fueron contratadas por el Banco de San Carlos.

Esta estrategia demuestra que el Estado español seguía la tendencia de las políticas imperialistas empleadas por otros poderes navales de Europa, contribuyendo así al desarrollo de la globalización temprana. El caso de los suministros madereros para la Armada es solamente un ejemplo de dicho fenómeno, y en este caso es obvio que España entró en la competencia por las materias primas con el fin de fortalecer su poderío naval y así competir en la carrera militar con Gran Bretaña.

BIBLIOGRAFÍA

- ARAGÓN RUANO, Álvaro, “La historiografía forestal sobre la época moderna en el panorama internacional, español y vasco: una revisión bibliográfica”, *Vasconia*, San Sebastián, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, n. 37, 2011, p. 117-140.
- ARANDA, Gaspar de, *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.
- , *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, ICONA, 1990.

- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe, “Cádiz y el Báltico. Casas comerciales suecas en Cádiz (1780-1800)”, en Alberto Ramos Santana (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2000, p. 317-345.
- CRESPO SOLANA, Ana, “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, *Investigaciones de Historia Económica*, v. 3, n. 8, 2007, p. 45-76.
- , *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, 2000.
- DÍAZ ORDOÑEZ, Manuel, “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada española en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, n. 80, 2003, p. 65-73.
- , “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016, p. 93-123.
- , *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- GUIMERÁ, Agustín y Olivier Chaline (coords.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d’Espagne au XVIII^e siècle*, París, Sorbonne Université, 2018.
- GUTIÁN RIVERA, Luis, “La destrucción histórica del bosque en Galicia”, *Semata. Ciencias Sociais e Humanidades*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, v. 13, 2001, p. 105-166.
- INGLIS, Douglas, “The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century”, *New Aspects of Naval History*, Baltimore, The Nautical Aviation and Publishing Company of America, 1985, p. 47-58.
- KUETHE, Allan y José Manuel Serrano Álvarez, “El astillero de La Habana y Trafalgar”, *Revista de Indias*, v. 67, n. 241, 2007, p. 763-776.
- LÓPEZ ARANDIA, María Amparo, “Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793)”, *Tiempos Modernos*, 36, 1, 2018, p. 127-168.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo, “Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)”, *Revista Hispanoamericana*, 3, 2013, p. 1-26.
- , “La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española



- durante el siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, 71, 2, 2014, p. 571-602.
- MERINO NAVARRO, José P., *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, “La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca”, *Tiempos Modernos*, n. 4, v. 10, 2004, p. 1-12.
- REICHERT, Rafal, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 76, 252, 2016, p. 129-157.
- TARACHA, Cezary, “El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en la época de Fernando VI”, *Brocar*, Universidad de la Rioja, 25, 2001, p. 109-122.
- TORREJÓN CHAVES, Juan, “La madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII)”, en Alberto Ramos Santana (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2000, p. 163-222.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TRÁPAGA MONCHET, Koldo, “Resucitando la guerra de la mar”. The Timber Supply as a Political Problem in the Court of Lisbon (1617-1622)”, en Rosa y Mario Varela Gomes (eds.), *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueologia e Paleociencias, 2015, p. 49-56.
- TRINDADE, Ana Rita, “Bourbon Naval Policy, Forestry and Timber Supply for Shipbuilding in Andalusia (1700-1759). Brief Introductory Research Notes”, en Rosa y Mario Varela Gomes, *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueologia e Paleociencias, 2015, p. 57-63.
- WING, John T., *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden-Boston, Brill, 2015.



DETRÁS DEL ASENTISTA

LOS CONTRATISTAS MILITARES DE FELIPE V EN CATALUÑA 1715-1720¹

EDUARD MARTÍ

Universitat Internacional de Catalunya

No son pocos los historiadores catalanes preocupados por los efectos que tuvo la política militar de Felipe V sobre la sociedad y la economía de Cataluña,² aunque todavía hacen falta estudios que intenten cuantificar los beneficios que esto supuso para los artesanos catalanes.³ No siempre se ha tenido en cuenta que el tema forma parte de una problemática de mayor calado histórico: la necesidad de entender mejor las formas con las que el gobierno movilizó los recursos militares y las consecuencias que eso tenía para la sociedad. Uno de los posibles modos de profundizar en su conocimiento es a partir del estudio de los contratos y asientos militares que se firmaron durante esos años. Rafael Torres Sánchez ha destacado la gran amplitud de campos económicos que la Corona

¹ Este trabajo se inserta dentro del grupo de investigación sobre *La política exterior de Felipe V y su repercusión en España (1713-1740)* (HAR 2014-52645-P) y del *Grup d'estudi de les institucions i de les cultures polítiques (segles XVI-XXI)* (2017 SGR 1041), dirigidos por el profesor Joaquim Albareda.

² Joan Mercader Riba, *Felip V i Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1985; Josep Maria Torras, *Felip V contra Catalunya*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2005; Pere Molas y Maria Adela Farga, "Gremios y asentistas del ejército de Cataluña del siglo XVIII", en Pere Molas *et al.*, *La Ilustración en Cataluña. La obra de los ingenieros militares*, Barcelona, Ministerio de Defensa, 2010.

³ Entre los pocos estudios se debe destacar los trabajos de David Ferré, "Els efectes del *Contractor State* borbònic a la Catalunya d'inicis del segle XVIII", *VIII Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, 17-21 de diciembre de 2018. Debo agradecer al autor el acceso al texto que presentó, todavía inédito.

contrató para el abastecimiento de tropas,⁴ pero resulta necesario precisar mejor los modos en que el Estado se relacionaba con los ciudadanos y determinar cuántas personas participaron en la política de provisión militar de la Corona. El análisis de algunos aspectos de la movilización de recursos militares en Cataluña durante los primeros años de gobierno de Felipe V (1715-1720) nos puede ayudar a entender mejor la amplitud de sectores sociales que se vieron implicados en este proceso.⁵

Al abordar esta cuestión es frecuente recurrir al estudio de los grandes asentistas,⁶ sin ser conscientes que estos contratos representan sólo una parte de los sectores implicados en los negocios militares. Jean-Pierre Dedieu recordaba que “todavía conocemos mal la red de agentes secundarios movilizados por los firmantes de los contratos principales para llevar a cabo materialmente la tarea encomendada”.⁷ Por esta razón debemos ir más allá y ver el funcionamiento interno de estas grandes compañías, como han intentado hacer algunos autores.⁸ Recientes trabajos están demostrando que

⁴ Rafael Torres Sánchez, “Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII”, *Studia Historica. Historia Moderna*, 35, 2013, p. 159-199.

⁵ Sobre el concepto de “Contractor State” y los debates de los últimos años, véanse Christopher Storrs, *The Fiscal-Military State in the Eighteenth Century: Essays in Honor of P. G. M. Dickson*, London, Routledge, 2009; Roger Knight y Martín Willcox, *Sustaining the Fleet: War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, Boydell Press, 2010; Richard Harding y Sergio Solbes (coords.), *The Contractor State and its Implications*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012; Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.

⁶ Jean Pierre Dedieu. “Grupos financieros al servicio del rey de España. Fines del siglo XVII-principios del XVIII”, en Anne Dubet y Jean-Philippe Luis (coords.), *Les financiers et la construction de l'État. France, Espagne (XVIIe-XIXe siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, p. 87-104.

⁷ Dedieu, “Grupos financieros...”, p. 88.

⁸ Entre ellos, véanse María Concepción Hernández, *Negocios y servicio: finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo XVIII*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2004; Francisco Andújar, “Negocios privados, cargos públicos: el recurso a testaferros en la etapa del cambio dinástico”, *Tiempos Modernos*, v. 8, 30, 2015/1; Santiago Aquerreta (coord.), *Francisco Mendieta: finanzas y mecenazgo en la España del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2002.

la movilización de recursos militares implicaba a muchos pequeños artesanos con asientos de menor cuantía. Concepción de Castro lo apuntó al referirse al papel de los sastres madrileños en el abastecimiento de vestuario a principios del siglo XVIII, y Guerrero Elecalde lo ha podido mostrar para el sector de los armeros cántabros y vascos.⁹ Desde esta perspectiva, es sugerente lo que Francisco Andújar denomina como “microasiento”: un modelo de reclutamiento de unidades pequeñas de soldados por parte de particulares.¹⁰ El concepto no está muy alejado de los “asientos menores” de vestuario que Sergio Solbes ha detectado a partir de 1740 con pequeños comerciantes.¹¹ Su existencia era algo común en Holanda,¹² y David Parrot ha destacado que la forma tradicional de proveer al ejército en la Europa Moderna “was provided by small-scale individual traders and sutlers, following in the wake of the army on their own initiative”.¹³

Rafael Torres Sánchez considera necesario estudiar mejor estos “microasientos”, pues esto permitiría valorar con mayor precisión la amplitud y el perfil social de las personas que se beneficiaron de la política militar.¹⁴ En las líneas que siguen recogemos unos primeros datos con el objetivo de mostrar que en Cataluña existió una amplia red de pequeños artesanos vinculados a los asientos militares.

⁹ Concepción de Castro, *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 198; Rafael Guerrero, *Las elites vascas en el gobierno de la monarquía borbónica. Redes sociales, carrera y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*, tesis doctoral, Vitoria, Universidad del País Vasco, 2011, p. 265 y s.

¹⁰ Francisco Andújar, “Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII”, *Studia Historica: Historia Moderna*, 35, 2013, p. 251.

¹¹ Sergio Solbes, “La demanda de vestuario para el ejército español en el siglo XVIII”, en María J. Pérez y Laureano Rubio (eds.), *Campo y campesinos en la España moderna*, Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 2012, p. 1765.

¹² Pepijn Brandon, “Global Power, local Connections: The Dutch Admiralties and their Supply Networks”, en Richard Harding y Sergio Solbes (coords.), *The Contractor State and its Implications 1659-1815*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012, p. 70.

¹³ David Parrot, *The Business of War. Military Entrepreneurship and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 203.

¹⁴ Torres, “Administración o asiento...”, p. 168 y 163.

Cataluña entre 1715 y 1720

La elección de Cataluña entre 1715 y 1720 no es casual. Durante esos seis años Barcelona fue el puerto de partida de las expediciones de Mallorca (1715), Cerdeña (1717) y Sicilia (1718). A esta situación cabe añadir el inicio de la guerra contra la Cuádruple Alianza (1718), en la que Cataluña tuvo una importancia estratégica por su situación fronteriza.¹⁵ Además, nos encontramos con un Principado devastado por los efectos de la Guerra de Sucesión, por lo que era necesario mejorar sus fortalezas.¹⁶

Numerosos historiadores han analizado la importancia de los contingentes militares que hubo en tierras catalanas durante esos años, aunque aún no hay consenso sobre las cifras.¹⁷ Según Francisco Andújar, en 1717 la infantería acantonada en Cataluña estaba compuesta por 35 batallones de infantería (19600 soldados), es decir, 43% de todo el ejército español.¹⁸ En 1721 el volumen de soldados en Cataluña no había disminuido, pues en marzo había 37 batallones de infantería (20720 soldados) y 17 de caballería (6936 soldados).¹⁹ Las cifras muestran que entre 1715 y 1720 en Cataluña habría una fuerza militar permanente que rondaría los 25000 hombres. Partiendo de esta realidad, nos podemos preguntar sobre quién controlaba los grandes asientos militares que tenían que abastecer a estas tropas entre 1715-1720. El cuadro 1 recoge algunos de ellos.

¹⁵ Josep M. Torras, “Efectes sobre Catalunya de les guerres d’Itàlia (1717-1719)”, *Bulletí de la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*, Barcelona, Reial Acadèmia de les Bones Lletres, v. LII, 2009-2010, p. 232; Núria Sallés, “Que nos odien, si també nos temen. El razonamiento estratégico detrás de las campañas de Cerdeña y Sicilia (1717-1718)”, *Vegueta*, 16, 2016, p. 313-334.

¹⁶ Manuel Arranz, *Los profesionales de la construcción en la Barcelona del siglo XVIII*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1979, p. 1870.

¹⁷ Entre otros cfr. Lluís Roura, “Subjecció i militarització a la Catalunya del segle XVIII”, en Joaquim Albareda (ed.), *Del patriotisme al catalanisme*, Vic, Eumo, 2001, p. 289-316; Montserrat Jiménez, “La política armamentística de los Borbones en Cataluña tras la Guerra de Sucesión”, *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 21, 2001, p. 103-132; Torras, *Felip V contra Catalunya...*, p. 245-264.

¹⁸ Francisco Andújar, “De la militarización de Cataluña a los espacios de integración”, en Mullfulleda y Sallés, *Els tractats...*, p. 230.

¹⁹ Archivo General de Simancas (AGS), *Tribunal Mayor de Cuentas (TMC)*, legajo (leg.) 3218, n. 1.

Cuadro 1
ALGUNOS GRANDES ASENTISTAS ENTRE 1715-1720

<i>Desde</i>	<i>Hasta</i>	<i>Asentista</i>	<i>Asiento</i>
1697	1720	Goyeneche, Juan	Árboles, mástiles, brea y alquitrán
1714	1717	Duplesis, Juan	Provisión general de pólvora
1714	1743	Cebrián, José	Vestuario de la Guardia de Corps
1715	1721	Helguero, Pedro y Olivares, Nicolás (Liérganes y la Cavada)	6 000 quintales anuales de artillería de hierro, balas y bombas
1716	1719	Prieto de Aedo, Juan	Provisión de galeras
1716	1717	Márquez Cardoso, Juan	Viveres del ejército
1717	1727	Aldecoa, Miquel	Provisión de pólvora para Castilla, León, Aragón, Navarra, Valencia y Cataluña.
1717	1720	García Asarta, José	Vestuario de los regimientos de infantería, caballería y dragones
1717	1719	López Ortega, Pedro (Cia. Goyeneche-Valdeolmos)	Viveres del ejército
1718	1721	Goyeneche, Juan	Jarcia
1719	1722	Puche, Antoni	Viveres de la Armada
1719	1720	Aguirre Udonna, Pedro	Viveres del ejército

FUENTE: Guerrero, *Las elites...*, p. 242 y s.; Hernández, *Negocios y servicio...*, p. 236, 249 y 257; Andújar, “Negocios privados...”; Solbes, “Mecanismos financieros...”, p. 452, y AGS, DGT, inv. 1, leg. 1, 2 y 3, varios expedientes.

Es conocido que la mayor parte de estos asientos estaba en manos de negociantes navarros, vascos y madrileños. El asiento de artillería fue en gran parte controlado por las fábricas de Liérganes y Eugi,²⁰ la jarcía y sus derivados (maderas, brea, etcétera), así como los víveres, fueron un monopolio de las compañías de Juan Goyeneche y el marqués de Valdeolmos,²¹ los cuales estaban íntimamente vinculados con José García de Asarta, que controló durante esos años la mayor parte de la provisión de vestuario.²² A su vez, Miquel de Aldecoa, también vinculado con este grupo, fue asentista general de pólvora durante más de diez años.²³ Juan Márquez y Pedro Aguirre competirían por los víveres con Goyeneche. Los costes de estos asientos eran considerables. En el cuadro 2 recogemos algunos de ellos.

Por un lado, vemos que se trata de cifras considerables —varios millones de reales de vellón (rsv) por asiento—, lo que explica que sólo las grandes compañías pudieran tener acceso a ellas. Destaca el alto coste que tenían los asientos de víveres. Sólo las raciones de armada durante seis meses representaban aproximadamente la mitad que lo que costaba durante tres años el asiento de pólvora. El asiento de víveres de Goyeneche y Pedro Aguirre durante cuatro años ascendía a más de 45 millones de reales de vellón, más del doble que el vestuario en aproximadamente las mismas fechas. Sin embargo, junto a estos asientos generales, encontramos un segundo nivel de contratos

²⁰ Agustín González Enciso, “La provisión de artillería en el imperio español en la primera mitad del siglo XVIII”, en Francisco Javier Caspistegui e Ignacio Peiró (eds.), *Jesús Longares Alonso, el maestro que sabía escuchar*, Pamplona, EUNSA, 2016, p. 133; Agustín González Enciso, “Empresarios navarros en la industria de municiones para la artillería”, en Rafael Torres Sánchez (ed.), *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2010, p. 160-211.

²¹ Santiago Aquerreta, *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*, Pamplona, EUNSA, 2001, p. 124 y 126; Rafael Torres Sánchez, “Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española durante el siglo XVIII”, en Torres Sánchez, *Volver a la hora navarra...*, p. 234.

²² Anne Dubet, *La Hacienda real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno*, México, Fondo de Cultura Económica, 2015, p. 110-117; Christopher Storrs, *Spanish Resurgence 1713-1748*, Yale, Yale University Press, 2016, p. 48.

²³ Hernández, *Negocios y finanzas...*, p. 257; Pilar Andueza, “La casa, la familia y los negocios en el siglo XVIII: los Borda de Maya (Baztán)”, *Príncipe de Viana*, n. 235, 2005, p. 353-392.

Cuadro 2
COSTE DE ALGUNOS ASIENTOS

<i>Fecha</i>	<i>Asentista</i>	<i>Asiento</i>	<i>Coste (en rsv)</i>
VI, 1717-X, 1720	Aldecoa, Miguel	Pólvora	8 773 139
XI, 1717-X, 1719	Goyeneche-Valdeolmos	Viveres	23 729 930
VII, 1717-VI, 1720	García Asarta, Miguel	Vestuario	17 506 741
I-VI, 1718	Puche, Antonio	Raciones armada	4 165 441
XI, 1719-X, 1720	Aguirre, Pedro	Viveres	21 839 928

FUENTE: AGS, DGT, inv. 7, leg. 1, exp. 5-7, 12 y 33; leg. 2, exp. 26; leg. 3, exp. 2-6; TMC, 3218, 19 s/f.

que podemos llamar asientos medianos. Éstos ofrecían oportunidades a otros negociantes con capitales menores. El cuadro 3 recoge algunos de los activos entre 1715 y 1720.

Podemos ver que muchos de ellos tienen duraciones breves (un año), y los que se prolongan más en el tiempo hacen referencia a cuestiones menores, con cantidades limitadas: los viveres de los presidios, las camas de los hospitales, etcétera. Sus costes también eran netamente inferiores: el asiento de viveres de Pedro Abadía para las tropas de la fortaleza de Castillo-León (Valle de Arán) en 1719 ascendían a 1 922 305 rsv;²⁴ el de Antonio Puche para la armada de Barcelona y Cádiz costaba 2 102 675 rsv;²⁵ el de Andrés Helguera para alimentar la caballería durante un año, 669 922 rsv,²⁶ etcétera. Muchos de ellos hacían referencia a aspectos complementarios de los grandes asientos que a veces no estaban incluidos en los primeros: camas, alimentación de la caballería, el transporte de armas, etcétera. Por otro lado, Concepción Hernández y Rafael Guerrero han mostrado que los grandes asentistas tenían una red de factores y

²⁴ Archivo de la Corona de Aragón (ACA), *Manual de Intendencia*, v. 110, f. 214-219.

²⁵ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 2, exp. 26.

²⁶ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 1, exp. 25.

Cuadro 3
ALGUNOS ASIENTOS MEDIANOS ENTRE 1715-1720

<i>Desde</i>	<i>Hasta</i>	<i>Asentista</i>	<i>Asiento</i>
1691	1722	Buenavista, Conde	Viveres de Ceuta
1714	1717	Puche, Antoni	Subsistencia de la armada en Barcelona y Cádiz
1715	1715	Milans, Josep	Pan de munición expedición de Mallorca
1715	1719	Cesa, casa de	Viveres de presidios
1715	1718	Garrido, Lucas	Asiento de balas y perdigones
1715	1719	Abadía, Pedro	Viveres para Castilla León
1716	1722	Bellvitge, Antonio	Asiento de camas del principado
1718	1727	Iriarte Juan	Asiento de camas de Navarra
1718	1720	Carbonell, Ventura y cía.	600 fusiles mensuales
1718	1720	Torres, Salvi	Pan de munición para las tropas de Cataluña, Mallorca e Ibiza
1718	1718	Arizcun, Norberto	Vestuario del regimiento de caballería de Andalucía
1718	1718	Herederos de Fernando de Arce	Asiento de equipajes de Aragón
1719	1720	Helguera, Andrés	Pan y cebada para la caballería

FUENTE: Archivo de la Corona de Aragón (ACA), *Intendencia*, v. 109, f. 179 y s.; v. 110, f. 214 y s.; ACA, *Manual de fletes*, v. 180, f. 565 y s., y 626 y s.; ACA, *Procesos de Real Patrimonio*, 1715, n. 3; AGS, *Secretaría de Guerra* (SGU), leg. 2375; AGS, DGT, inv. 7, leg. 1, exp. 5, 22, 16, 23 y 40; leg. 2, exp. 26; leg. 3, exp. 2, 6 y 14; Hernández, *Negocios y servicio...*, p. 263; Torres, "Los navarros en la provisión de viveres...", p. 234; Carmen Bencomo, *La familia Milans: comercio y nobleza en al Catalunya del siglo XVIII*, tesis de licenciatura, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1983, p. 146.

colaboradores sobre el terreno. En otras ocasiones se subcontrataban los asientos a negociantes locales, lo que ampliaba el número de personas que se beneficiaban.²⁷ En Cataluña se constata la misma realidad: en 1717 Juan Antonio Marzo era “proveedor de las tropas del Principado, en virtud de arriendo otorgado por Márquez Cardoso”, que era el titular ese año;²⁸ Juan Gallo era “Proveedor de las guardias de infantería y caballería de su magestad”, también por delegación de Márquez;²⁹ Juan Valeras de Latres tenía en 1720 el asiento de madera de Tortosa, que era una subcontratación del asiento general de Goyeneche;³⁰ en 1717 el asiento que tenía Joan Lapeira para el vestuario del Regimiento de Vendôme era un “reasiento” del de José García Asarta.³¹

Una de las preocupaciones de la historiografía catalana ha sido intentar valorar si los efectos de la presencia militar fueron beneficiosos o no para la economía del principado. Resulta difícil pensar que en el contexto de 1715-1720, ante una Cataluña destrozada por los efectos de la reciente guerra y con una sociedad dividida,³² hubiera algún financiero capaz de competir con las cifras a que ascendían los grandes asientos generales de esos años. Sin embargo, la participación de los catalanes en los asientos medianos sí era posible. El cuadro 3 recoge un buen número de ellos (Salvi Torres, Ventura Carbonell, Antonio Bellvitge, Josep Milans), a los que habría que añadir los que participaron de subcontratos y los factores de los grandes asentistas. Los estudios que se han hecho de las elites económicas navarras muestran el mismo proceso. La mayor parte de los grandes

²⁷ Hernández, *Negocios...*, p. 236 y s.; Guerrero, *Las elites...*, p. 376 y s. Para el caso de los víveres, véase De Castro, *A la sombra...*, p. 106 y ss. y Rafael Torres Sánchez, “Alimentando Marte: la política de suministros militares al ejército español en el s. XVIII”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 41, 2016, p. 375.

²⁸ AGS, Secretaría de Guerra (SGU), suplemento, n. 252; AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 1, exp. 24.

²⁹ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 1, exp. 24.

³⁰ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 3, exp. 4, f. 259.

³¹ ACA. *Intendencia*, v. 108, f. 301.

³² Sobre este tema, cfr. Josep M. Torras, “Les conseqüències de la militarització obsessiva de Catalunya després de la derrota de 1714”, en Joaquim Albareda y Eva Serra (coords.), *Actes del 2 Congrés de Recerques*, Lérida, Pagès, 2002, p. 75-84; Roura, “Subjecció i militarització...”.

asentistas habían sido antes pequeños y medianos hombres de negocios. Sólo dieron el salto a Madrid y se convirtieron en asentistas generales cuando tuvieron la experiencia y el capital necesario.³³

Microasientos y contratos militares en Cataluña (1715-1720)

A partir del análisis de los registros de la Real Intendencia de Cataluña entre 1715 y 1720 se puede comprobar que, más allá de los grandes asentistas generales, existió una multitud de pequeños contratistas o “microasentistas” catalanes que abastecieron a la Corona en sus necesidades militares. Ciertamente un “asiento”³⁴ y un “contrato” son realidades aparentemente diferentes, pues el primero implica una serie de privilegios que no se incluyen necesariamente en el segundo. Sin embargo, en este estudio los vamos a equiparar, ya que ambos suponen un tipo de acuerdo económico en el que el Estado paga por un servicio concreto, más allá de las condiciones y privilegios que comporte para el contratista. Hemos seleccionado la información excluyendo los contratos con una duración superior a un año o que eran subcontratos de asientos generales. El resultado es que para esos años se hicieron un total de 122 contratos. De todos ellos hemos podido determinar el coste de 88 contratos, los cuales recogemos en el cuadro 4 ordenados por coste.

Podemos ver que una parte considerable de ellos eran por productos muy determinados: los 500 sacones de lana para la artillería que se firmaron con el soguero Juan Oriol,³⁵ 2 400 sables encargados a la compañía del herrero Jacinto Valls³⁶ o las 330 botas y tinas para el barco “El catalán” de las que se responsabilizó el negociante Mariano Riera.³⁷ Los temas sin duda son muy variados: arreglar armas

³³ Un ejemplo sería Francisco Mendiñeta. Cfr. Aquerreta, *Francisco Mendiñeta...*; Cfr. también Hernández, *Negocio y servicio...*, p. 234.

³⁴ Sobre las implicaciones de los asientos, véase Rafael Torres, “Cuando las reglas del juego cambian. Mercadeos y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna*, n. 20, 2002, p. 487-512.

³⁵ ACA, *Intendencia*, v. 180, f. 49v. y s.

³⁶ ACA, *Intendencia*, v. 108, f. 266 y s.

³⁷ ACA, *Intendencia*, v. 110, f. 204 y s.



Cuadro 4
PEQUEÑOS CONTRATISTAS MILITARES EN CATALUÑA
1715-1720

<i>Titular</i>	<i>Año</i>	<i>Categoría social</i>	<i>Contrato</i>	<i>Coste (en rsv)</i>
Aguilar, Pedro	1718	Armero	4 000 escopetas	51 427
Baxeras, Francisco	1719	Encajador	Arreglar 8 309 fusiles	53 414
Baxeras, Francisco	1720	Encajador	Arreglar 1 800 fusiles	6 750
Baxeras, Francisco	1719	Encajador	Arreglar 48 fusiles rayados	5 760
Baxeras, Francisco	1719	Encajador	Fabricar otros 48 fusiles rayados	4 680
Bertran, Félix	1719	Tendero	Vestuario para 6 batallones de fusileros	1 284 706
Bertran, Juan y cía.	1718	Albañil	Terminar obras ciudadela	1 846 765
Besora, Josep	1718	Soguero	Viveres para la defensa	514 676
Besora, Josep	1717	Soguero	50 000 sacos y 400 redes	138 211
Besora, Josep	1718	Soguero	16 000 sacos de bizcocho	83 569
Besora, Josep	1718	Soguero	Cordajes	65 004
Besora, Josep	1718	Soguero	7 000 sacos de cáñamo	35 624
Bonet, Joan Baptista	1718	Carpintero	Construcción de cuarteles	96 426
Bonet, Joan Baptista	1718	Carpintero	Almacenes de paja	53 570
Borras, Josep	1719	Carpintero	Cortar madera y construcción ciudadela	292 556



Cuadro 4. *Continuación...*

<i>Titular</i>	<i>Año</i>	<i>Categoría social</i>	<i>Contrato</i>	<i>Coste (en rsv)</i>
Borras, Josep	1718	Carpintero	Arreglos foso y defensas Girona	80 294
Borras, Josep	1718	Carpintero	Arreglos en el faro de Barcelona	7 500
Borrás, Josep	1718	Carpintero	Arreglos de las Atarazanas por un rayo	52 970
Borrás, Josep	1718	Carpintero	3 942 palos para tiendas	8 975
Borràs, Josep	1720	Carpintero	50 explanadas para Lérida	30 053
Bover, Josep	1718	Pastelero	Pedigones y balas	2 001
Canals, Francisco	1718	Armero	300 fusiles	24 749
Canals, Francisco y Navarro, Josep	1718	Armero	3 000 fusiles	180 000
Casadevall, Jorge	1718	Carpintero	48 550 hojas de pergamino	58 519
Cirera, Agustín	1720	Albañil	3 cuartos en el hospital	14 378
Cirera, Agustín y cía.	1718	Albañil	Obras Castellciutat	85 920
Cirera, Agustín y cía.	1718	Albañil	Obras en el Castillo de Berga	24 000
Cirera, Agustín y cía.	1718	Albañil	Obras en Cardona	17 800
Cirera, Francisco	1718	Herrero	Material para un navío de guerra	593
Costa, Josep	1718	Carpintero	700 caballerizas en los barcos	2 250
Costa, Pedro	1717	Confitero	2 000 caballerizas en los barcos	55 500
Costa, Pedro	1718	Confitero	Llevar a Cádiz cajas para artillería	4 286



Duran, Josep y Jaime,	1718	Mercader	200 000 raciones de armada	200 000
Duran, Josep y Jaume	1717	Mercader	60 000 raciones de armada	86 471
Escabatxeres, Jaume y cía.	1718	Carpintero	Cureñas para la artillería	128 568
Esteban, Pedro	1718	Armero	400 fusiles rayados	57 000
Esteban, Pedro	1718	Armero	Materiales para la artillería	47 329
Febres, Pedro	1718	Carpintero	Diferentes materiales para artillería	20 584
Febres, Pedro	1717	Carpintero	Asiento de 30 000 mangos	16 071
Ferreres, Josep	1717	Corredor de cambios	Obras en el puerto	121 395
Godimar, Honorato y cía.	1718	Desconocido	2 pontones para desembarco	8 550
Gras, Domingo	1717	Carpintero	Limpiar acequia	43 808
Gremio toneleros	1720	Toneleros	1 000 barriles de pólvora	6 428
Jaumar, Miquel	1717	Carpintero	416 cureñas y otros materiales anexos	320 349
Jaumar, Miquel	1716	Carpintero	Obras en el molino de pólvora	2 186
Mallol, Salvador	1718	Carpintero	Arreglar 6 000 fusiles de Cádiz	700
Maseras, Francisco	1718	Cuchillero	796 bayonetas para regimiento dragones	4 264
Matas, Francisco	1718	Ciudadano	Pipería del barco hecho en Sant Feliu	45 615
Milans, Josep	1715	Mercader	Pan de munición expedición a Mallorca	120 441
Miragle, Antonio y Rovira, Francisco	1718	Cuchillero	2 000 bayonetas	10 714
Mitjans, Gabriel	1719	Zapatero	1 000 pares de zapatos	10 000



Cuadro 4. *Continuación...*

<i>Titular</i>	<i>Año</i>	<i>Categoría social</i>	<i>Contrato</i>	<i>Coste (en rsv)</i>
Molas, Eloy	1718	Herrero	800 quintales de hierro y 778 herraduras	43 518
Navarro, Josep	1719	Armero	Arreglar 4838 pistolas y carabinas	19 438
Navarro, Josep	1717	Armero	Arreglar 6 000 fusiles	11 250
Oriol, Juan	1718	Soguero	500 sacones de lana	10 714
Padró, Francisco	1719	Zapatero	1 000 sillas para el regimiento dragones	133 920
Padró, Francisco	1719	Zapatero	750 sillas a la dragona	100 444
Padró, Francisco	1718	Zapatero	172 sillas completas	22 667
Padró, Josep	1717	Zapatero	960 sillas para regimiento de dragones	118 766
Padró, Josep	1717	Zapatero	1 230 juegos de bolsas	15 428
Pera, Salvador	1717	Herrero	Hierro para cureñas. 3 932 quintales	338 152
Pera, Salvador,	1718	Herrero	Materiales varios para artillería	57 454
Pera, Salvador, Valls, Jacinto y cía.	1717	Herrero	12 000 hierros diferentes	89 998
Puig, Joan y Barnola Tomàs	1718	Negociantes	12 tiendas	22 402
Puigsalvens, Jaume	1719	Carpintero	Arreglar la Lonja de Mar	964
Quintana, Joan	1719	Armero	Arreglo de 1 356 pistolas	7 991
Reyt, Antonio	1719	Albañil	Arreglos murallas de Barcelona y Montjuic	75 000
Riera, Mariano	1719	Negociantes	330 botas y tinas para <i>El Catalán</i>	241 600
Riera, Mariano	1719	Negociantes	Repuesto víveres para plazas de Cataluña	119 340



Rigo, Francisco	1718	Cerrajero	Renovar 1 200 frenos	1 961
Rubio, Josep	1718	Carpintero	Materiales varios para la artillería	26 626
Rubió, Josep	1720	Carpintero	Transportar madera para la ciudadela	146 000
Rubio, Josep,	1718	Carpintero	200 cajones para llevar escopetas	429
Saladriga, Francisco	1718	Farolero	Géneros de hojalata	1 363
Sans, Joan	1718	Pintor	Pintar cureñas de marina	8 294
Savall, Joan y Tusquet, Bartomeu	1718	Zapatero y sastre	10 000 cartuchos de pergamino	10 178
Savall, Juan	1718	Pintor	Pintar las puertas de la ciudad	7 548
Savall, Juan	1719	Pintor	Pintar la ciudadela	1 746
Sorello, Juan	1718	Cobrero	750 quintales de balas de plomo	2 411
Torren, Francisco	1718	Albañil	Limpiar la Sequia	1 768
Torrens, Gerónimo	1719	Albañil	Terminar los cuarteles de las atarazanas	57 856
Torrent, Francisco	1718	Albañil	Asiento para arreglar Rosas	56 570
Valldejuli, Antoni	1718	Botero	2 000 cubas de agua y vina	89 998
Valls, Jacinto	1718	Herrero	Géneros para la artillería	62 114
Valls, Jacinto y cía.	1717	Herrero	Sables y otros materiales	99 060
Valls, Jacinto y cía.	1719	Herrero	150 sables y 80 hachas	2 636
Vinyals Miquel y Monfort, Francisco	1717	Esparteros	6 000 capazos para tierra	5 089
Vives, Josep	1718	Pintor	135 encerados	23 142

FUENTE: ACA, *Intendencia*, v. 106-111 y 180.

defectuosas, abastecer de zapatos a regimientos, pintar cureñas, obras para mejorar las defensas del principado, etcétera. Un elemento que llama la atención es que en algunos casos el tiempo que se establecía para la entrega del producto era muy limitado. En 1717 se dieron cuarenta días a Josep Besora para que entregara 150 cuerdas y 1 130 quintales de brea para varios navíos.³⁸ En otras ocasiones el tiempo podía ser algo mayor, pero no mucho más. Tanto el gremio de los zapateros como el carpintero Pedro Febres tuvieron dos meses como máximo para servir a la Corona con 1 230 juegos de bolsas de dragones y 30 000 mangos, respectivamente.³⁹ La expedición de Sicilia llevó a hacer contratos aun más cortos. El mismo Josep Besora hizo un contrato por el que al cabo de quince días serviría a la intendencia catalana 7 000 sacos de cáñamo, y Joan Puig tuvo sólo veinte días para confeccionar doce tiendas.⁴⁰ Todos estos ejemplos ponen de manifiesto que había necesidades apremiantes o precisas a las cuales el asentista general no podía dar respuesta con la eficacia necesaria. Esto permitía la entrada de pequeños contratistas en el negocio militar, un negocio que podía ser el primer paso para convertirse en medianos y grandes asentistas.

Es significativo constatar que estos microcontratos afectaban a casi todos los sectores vinculados a los asientos militares, si bien en Cataluña destacan el armamentístico y la construcción. Ello se explica fundamentalmente por dos razones. Por un lado, la arraigada tradición armamentística local del principado, bien estudiada por Ricard Martí,⁴¹ completaba en muchos casos la carencia de las grandes fábricas de armas del norte peninsular.⁴² Por otro lado, la Guerra de Sucesión había dejado las fortalezas de Cataluña en muy mal estado. El cuadro permite ver que se hicieron contratos para mejorar las defensas de Rosas, Cardona, Berga, Castellciutat y Girona, además

³⁸ ACA, *Intendencia*, v. 108, f. 286 y s.

³⁹ ACA, *Intendencia*, v. 108, f. 310 y s y 295 y s.

⁴⁰ ACA, *Intendencia*, v. 108, f. 99r. y s. y v. 180, f. 583-595.

⁴¹ Ricard Martí, *Cataluña: armería de los borbones. Las armas y los armeros de Ripoll, Barcelona, Manresa, Igualada de 1714 a 1794*, Barcelona, Salvatella, 2004.

⁴² La bibliografía es amplia. Una visión general del tema en Agustín González Enciso, "Asentistas y fabricantes: el abastecimiento de armas y municiones al Estado en los siglos XVII y XVIII", *Studia Historica. Historia Moderna*, n. 35, 2013, p. 269-303.

de la Ciudadela de Barcelona.⁴³ También podemos ver que la existencia de un asentista general no era impedimento para que la Corona recurriese a otros contratistas cuando las necesidades lo exigían. Es el caso, por ejemplo, de los uniformes para seis batallones de fusileros que se encargaron a Félix Bertrán en 1719, ignorando completamente el asiento general de vestuario que tenía García Asarta.⁴⁴ En 1718 se contrató a Josep Besora para alimentar entre dos y seis meses a todas las plazas fuertes del principado,⁴⁵ lo que no parece compatible con el asiento general de víveres que tenía la compañía Goyeneche-Valdeolmos.

Observamos que realmente se trataba de acuerdos económicos muy pequeños, sobre todo cuando los comparamos con las cifras que hemos visto anteriormente de los grandes y medianos asientos. De hecho, 80% de estos microcontratos tiene un coste inferior a 100 000 rsv, y sólo hay dos que superen el millón de reales de vellón. Lo más llamativo es constatar el gran número de contratos por cifras que no llegan a los 10 000 rsv, como los 200 cajones que se encargaron al carpintero Josep Rubio por un coste de 429 rsv, o los 700 rsv que supuso arreglar seis mil fusiles defectuosos llegados de Cádiz.⁴⁶ En otros casos se trataba de cosas realmente pequeñas: fabricar 48 fusiles rayados, dos pontones para el desembarco, 750 quintales de balas de plomo, etcétera.⁴⁷

Finalmente, hemos de hacer referencia a la categoría social de los contratistas. Podemos ver que pertenecían a 21 oficios diferentes, lo cual ya nos muestra la amplitud socioeconómica de los sectores que estaban implicados. Lógicamente abundaban los vinculados al trabajo con la madera (carpinteros, encajadores, boteros, toneleros) y el metal (armeros, herreros, cuchilleros, faroleros, cobreros, cerrajeros), pero también destaca la fuerte presencia de albañiles debido a la importancia del sector de la construcción. Resulta significativa la presencia de oficios que a veces no vinculamos a los contratos militares,

⁴³ ACA, *Intendencia*, v. 180, f. 651-657; 646-651; 657-662 y 662-664 y v. 109, f. 110 y s.

⁴⁴ ACA, *Intendencia*, v. 110, f. 85v. y s.

⁴⁵ ACA, *Intendencia*, v. 180, f. 614-620.

⁴⁶ ACA, *Intendencia*, v. 180, f. 605v. y s., y v. 109, f. 83r. y s.

⁴⁷ ACA, *Intendencia*, v. 110, f. 31r. y s.; v. 180, f. 618v. y s., y v. 109, f. 86v. y s.

como los pasteleros, confiteros, corredores de cambios o pintores. Numéricamente hablando, no parece que fueran muchas personas, pues el cuadro recoge sólo 58 nombres. Pero ésta es un cifra que habría que cuestionar, pues una parte importante de ellos eran los titulares de las compañías, lo que significa que detrás había muchas otras personas. Concepción Hernández ya destacó que en muchos casos los fiadores de las compañías eran “de facto” titulares que compartían la inversión, los riesgos y los beneficios del contrato.⁴⁸ No nos podemos detener ahora en el análisis detallado de esta cuestión, pero un ejemplo concreto nos puede ayudar a valorar mejor lo que estamos planteando. El 20 de diciembre de 1718 se firmó un contrato con el carpintero Josep Borrás para el arreglo del foso y la mejora de las defensas de Girona. Entre sus fiadores encontramos a un farolero (Francisco Saladriga), un descargador del puerto (Joan Baptista Riera) y dos carpinteros (Josep Rubio y Miquel Jaumar).⁴⁹ Lo interesante es constatar que tanto Saladriga como Rubio y Jaumar aparecen también en este cuadro como titulares de otros contratos.⁵⁰ Es decir, nos encontramos ante un submundo de pequeños contratistas muy vinculados entre sí. Sin embargo, a la hora de la verdad, estos contratistas menores no eran los únicos que estaban implicados y se beneficiaban de la movilización militar de recursos por parte de la Corona.

*Un ejemplo de contrata menor: los víveres
en Cataluña (1721-1725)*

El estudio de la administración directa de los víveres del principado que hizo la Corona entre 1721-1725 nos puede ayudar a ver qué otros sectores sociales estaban implicados en la movilización de recursos militares. Las particularidades de los asientos de víveres ya han sido

⁴⁸ Hernández, *Negocios y servicio...*, p. 136.

⁴⁹ ACA, *Intendencia*, v. 180, f. 662 y s.

⁵⁰ A Miquel Jaumar se le contrató la construcción de 416 cureñas y otros materiales en 1717; a Josep Rubio, el transporte de madera para la ciudadela en 1718 y a Francisco Saladriga, diferentes géneros de hojalata. Cfr. ACA, *Intendencia*, v. 108, f. 258v. y s.; v. 111, f. 118r. y s. y v. 109, f. 69v. y s.

ampliamente estudiadas.⁵¹ Sin duda el principal gasto era la compra de granos (trigo, centeno, cebada, mestal),⁵² así como la fábrica de pan de munición. Es conocida la amplia y compleja red de factores locales que tenían los asentistas en cada región,⁵³ pues, como recuerda Torres Sánchez, el éxito de los asentistas generales radicaba en su capacidad de “insertar a los hombres de negocios locales y regionales” dentro de su asiento.⁵⁴

Más allá del debate sobre la mayor o menor eficacia del asiento general o la administración directa,⁵⁵ lo cierto es que las diferencias entre uno y otro no eran tan grandes, pues cuando el Estado asumía la gestión directa de los víveres no podía prescindir de la red de colaboradores locales que tenía el asentista general.⁵⁶ En 1721, tras las dificultades que tuvo el asiento general de víveres de Pedro Aguirre Udonna, la Corona decidió volver a la administración directa hasta 1725.⁵⁷ El estudio de los registros del Tribunal Mayor de Cuentas de esos años nos permite conocer su funcionamiento y saber cuántas personas se beneficiaron. Entre enero y octubre de 1721 la Corona invirtió 1 166 061 rsv en la compra de granos, una cifra que nos sitúa al mismo nivel de los asientos medianos que veíamos al inicio de este capítulo. De esta cantidad se beneficiaron 41 personas diferentes.⁵⁸ Si fijamos nuestra atención en la distribución del monto económico de estos pagos por personas, obtenemos el resultado que se muestra en el cuadro 5.

⁵¹ Entre otros, véanse Hernández, *Negocio y servicio...*, p. 214-247; De Castro, *A la sombra...*, p. 270-273. Una buena síntesis en Torres Sánchez, “Alimentando a Marte...”.

⁵² Lógicamente no eran los únicos productos. También implicaba carne, aceite, pimienta, vinagre, etcétera. Torres Sánchez, “Alimentando a Marte...”, p. 377.

⁵³ Hernández, *Negocio y servicio...*, p. 240; Guerrero, *Elites...*, p. 376-79.

⁵⁴ Torres Sánchez, “Alimentando a Marte...”, p. 380.

⁵⁵ Torres Sánchez, “Administrar...”, p. 172 y 178; Manuel Díaz, *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.

⁵⁶ De Castro, *A la sombra...*, p. 106 y s. y 183 y s.

⁵⁷ Sobre las connotaciones políticas de este asiento, véase Dubet, *La Hacienda real...*, p. 112-114.

⁵⁸ La cifra fue mucho más grande. Entre los pagos que se recogen en 1721 hay uno de 90 562 rsv a “Diferentes paisanos de Cataluña”.

Cuadro 5
COSTE DE LA COMPRA DE GRANOS
ENERO-OCTUBRE DE 1721

<i>Coste (en rsv)</i>	<i>Personas</i>	<i>Porcentaje</i>
Más de 100 000	3	7.4
Entre 50 000 y 100 000	6	14.6
Entre 10 000 y 50 000	10	24.3
Menos de 10 000	22	53.7

FUENTE: AGS, TMC, leg. 3218, s/n.

Si comparamos estas cifras con las que veíamos de los microasientos en Cataluña entre 1715-1720, destaca el gran número de contratos o pagos inferiores a 10 000 rsv. En el caso de los granos, éstos suponen 54% de los pagos, mientras que en los microasientos que hemos analizado antes la cifra no llegaba a 30%. Cuando nos fijamos en los granos, vemos que por encima de 100 000 rsv sólo encontramos tres personas: el tarragonés Antonio Nebra (181 908 rsv) y los barceloneses Julio Gelabert (123 200 rsv) y Diego Fernández (105 600 rsv). En cambio, en los microasientos que hemos visto antes había 18 personas o compañías con contratos superiores a los 100 000 rsv. La conclusión es clara: en el sector de los víveres había muchas más personas participando con unos contratos más pequeños. Esta tendencia a los “microcontratos” en el sector de los víveres parece que se acentuó con el tiempo. La distribución de los pagos de granos entre noviembre de 1724 y octubre de 1725 nos los muestra con claridad (véase cuadro 6).

Podemos ver que los grandes pagos de granos prácticamente han desaparecido y que la mayor parte de ellos (93%) eran inferiores a 10 000 rsv. Incluso encontramos pagos por cantidades inferiores a los 100 rsv, como el caso de Jacinto Esteve, a quien se le pagaron 90 rsv por unas cargas de cebada.⁵⁹ Además, se constata que la mayor parte

⁵⁹ AGS, TMC, leg. 3222, exp. 1.

Cuadro 6
COSTE DE LA COMPRA DE GRANOS
NOVIEMBRE DE 1724-OCTUBRE DE 1725

<i>Coste (en rsv)</i>	<i>Personas</i>	<i>Porcentaje</i>
Más de 100 000	2	1.85
Entre 10 000 y 100 000	5	4.63
Entre 1 000 y 10 000	59	54.63
Menos de 1 000	42	38.89

FUENTE: AGS, TMC, leg. 3222, exp. 1.

de estas aportaciones fueron únicas. El 67% de todos los vendedores de grano entre enero y octubre de 1721 recibe un único pago, cifra que aumenta a 91% para el año 1725. Es decir, nos encontramos ante un mundo formado por una multitud de pequeños comerciantes y agricultores que venden cantidades pequeñas de grano. Sólo algunos (Antonio Nebra, Jaime Garzinni, Antonio Portillo) consiguen unos ingresos de cierta entidad a partir de numerosas ventas de porciones reducidas de grano.⁶⁰

Por otro lado, llama la atención la diversidad social de las personas que participaban en la venta de granos a la Corona. Una parte importante de ellos parecen ser campesinos y negociantes de Barcelona y de otras ciudades, si bien es cierto que la documentación no ofrece muchos detalles sobre ello. Sin embargo, a través de informaciones indirectas, se constata la gran variedad de perfiles sociales que estaban implicados en la venta de granos. Se comprueba también la presencia de algunos importantes hombres de negocios del momento, como Josep Matas, Ignacio Llorens, Josep Duran o Josep Milans, una realidad que era común en el resto de la península.⁶¹

⁶⁰ Antonio Nebra cobra 181 908 rsv a través de quince pagos, Jaime Grazzini 34 732 rsv a través de once pagos y Antonio Portillo 51 823 rsv en cinco pagos.

⁶¹ Por ejemplo, en 1717 el financiero César Rubini cobró 572 213 rsv por la venta de Harina, cebada y sacos (AGS, DGT, Inv. 7, leg. 1 exp. 24).

Encontramos también a militares como Pedro Gutiérrez, miembros de la nobleza (Antonio Jordana, Salvador Prats, Francisco Abarca) e incluso al cónsul de Inglaterra.⁶² Hay tanto eclesiásticos (José Circuns y Jaime Dequedro) como cónsules o regidores de algunos municipios (Alp, Garriguelles, Olesa, Pobra de Segur). Todo ello nos muestra que los granos del ejército era un sector donde personas de categorías sociales muy diferentes y alejadas entre sí podían participar conjuntamente.⁶³

Los “asentistas” invisibles

El ejemplo de la administración directa de los víveres entre 1721-1725 nos muestra la existencia de numerosas personas “desconocidas” (campesinos, síndicos, eclesiásticos) que colaboraban con el Estado, pero que con frecuencia no es posible conocer a través de la documentación. Ahora bien, en la movilización de los recursos militares no sólo hay “desconocidos”, sino también personas “invisibles”, es decir que aparentemente no estaban vinculados a ningún asiento, pero que tuvieron un papel fundamental para su correcto funcionamiento: nos referimos a los prestamistas de la Corona. El papel de los financieros en los primeros años del gobierno de Felipe V es conocido.⁶⁴ Anne Dubet ha recogido la lista de los principales individuos a los que el tesorero Nicolás Hinojosa (1717-1721) recurrió para financiar los gastos del Estado: Antonio Brunati, Agüero y Vervedel, Benardo Cambí, Adrianni y Rubini, Firidolfi y Galeoti, Eduardo Crean, etcétera.⁶⁵ Con frecuencia los hombres de negocios que tenían los principales asientos generales se convertían en

⁶² El cónsul de Inglaterra vendió cebada por valor de 15 073 rsv.

⁶³ Todos estos datos los hemos extraído de informaciones sueltas que se encuentran en AGS, TMC, leg. 3218, n. 1-4 y leg. 3222, exp. 1.

⁶⁴ Véase Henry Kamen, *La Guerra de Sucesión en España (1700-1705)*, Barcelona, Grijalbo, 1974, p. 70-80; De Castro, *A la sombra...*, p. 290 y s., y Dubet, *La Hacienda...*, p. 98-107. Véase Eduardo Pascual Ramos, “Formación e instrucciones de la expedición anfibia para la conquista de Mallorca (1715)”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5, n. 10, 2016, p. 46-66.

⁶⁵ Dubet, *La Hacienda...*, p. 98.

prestamistas de la Corona, ya que eran más fiables que los financieros.⁶⁶ Lo que a veces no se ha valorado adecuadamente es que estos últimos también se implicaron con sus capitales en los asientos militares (a veces por contratos realmente pequeños). Por ejemplo, en julio de 1720 se pagaban a Bernardo Cambí 3 966 rsv por la compra en Lisboa de pólvora y balería;⁶⁷ en mayo de 1718 César Rubini cobraba 12 749 rsv por 500 quintales de pólvora comprados en Holanda.⁶⁸ Sin duda, si no conociéramos quiénes eran, al ver el reducido coste de estos productos podríamos considerarlos como microasentistas a pesar de ser grandes financieros.

Resulta de interés conocer quiénes fueron los principales financieros de los gastos de la Corona en Cataluña entre 1717-1718, años en que, como hemos visto, se llevaron a cabo las expediciones de Cerdeña y Sicilia, y que supuso la acumulación de un importante contingente de soldados en tierras catalanas. Para ello hemos analizado las cuentas de Andrés Pérez Bracho y Miguel Zabala entre enero de 1717 y agosto de 1718.⁶⁹ Centremos nuestra atención sólo en las letras de cambio que se enviaban (véase cuadro 7).

Durante esos 19 meses desde Madrid se enviaron letras de cambio por valor de casi 36 millones de rsv. Las compañías de Adriani y Rubini y la de Cambí y Spineli fueron las que más dinero prestaron a la Corona, pero también encontramos a hombres de negocios como Goyeneche. Ahora bien, lo que resulta más interesante es el préstamo de Francisco Marimon, 10 560 rsv, una cifra realmente pequeña, similar a muchos de los microasientos. Quizá sea casualidad, pero un año antes encontramos a Jacobo Méndez Dacosta prestar para el ejército de Cataluña 42 000 rsv,⁷⁰ y en 1719 Juan Guerrero hacía lo mismo por 54 389 rsv.⁷¹ Ninguno de los tres era gran financiero de la Corona. Las cifras de sus aportaciones eran pequeñas

⁶⁶ Véanse las reflexiones de Dubet, *La Hacienda...*, p. 152-153. Véanse otros ejemplos en Hernández, *Negocio y servicio...*, p. 319; De Castro, *A la sombra...*, p. 274 y 290.

⁶⁷ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 3, exp. 4, f. 265.

⁶⁸ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 1, exp. 23, f. 6.

⁶⁹ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 3, exp. 11.

⁷⁰ AGS, DGT, *Inv.* 16, grupo 5, leg. 6, 21.IX.1716.

⁷¹ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 3, exp. 6., 17.II.1719.

Cuadro 7
LOS FINANCIEROS DEL EJÉRCITO EN CATALUÑA
ENERO DE 1717-AGOSTO DE 1718

<i>Financiero</i>	<i>Préstamo (rsv)</i>
Adriani y Rubini	19 895 481
Cambí y Spineli	10 967 168
Crean, Eduardo y cia.	1 315 302
Bachopiti, Roberto y cia.	1 128 957
Firidolfi y Galeote	1 080 000
Goyeneche, Tomàs	570 000
Alguero y Belveder	531 720
Ortega, Manuel	120 000
Marimon Francisco	10 560
TOTAL	35 619 188

FUENTE: AGS, DGT, inv. 7, leg. 3, exp. 11.

comparadas con las que hemos visto en el cuadro anterior, y no parece que sean parte de aportaciones mayores. Igual que los asientos militares, la historiografía ha tendido a centrar su atención en los grandes prestamistas, sin tener en cuenta que quizás existía, paralelamente a ellos, un mundo de “microprestamistas” que también colaboraba con el Estado y que jugaba un papel importante en la movilización de recursos militares.

No sólo eso. Los emisores de los préstamos representan sólo una parte del proceso. Debemos tener en cuenta los hombres de negocios locales que validaban en el lugar de recepción las letras de cambio. Su papel era fundamental para el adecuado funcionamiento del abasto de las tropas, pues permitía que los sueldos y pertrechos se pagaran de manera efectiva. El 5 de octubre de 1720 Fernández Duran se quejaba con Patiño de la falta de caudales para pagar a la tropa que tenía que zarpar hacia Ceuta porque “las últimas letras

que vuestra señoría ha remitido para el gasto y manutención de las tropas han rehusado los mercaderes contra quienes tienen que pagarlas.”⁷² Concepción Hernández hizo ya un primer estudio sobre este tema para Navarra entre 1729 y 1733.⁷³ En el cuadro 8 hemos recogido los nombres de los 21 comerciantes que validaron las letras de cambio emitidas entre enero de 1717 y agosto de 1718 por los financieros anteriores.

Destaca la presencia de cinco compañías que validaron letras por un coste superior al millón de reales de vellón, algo que hicieron en poco más de un año y medio. Especialmente llamativa es la figura de los Duran, una conocida familia de drogueros partidarios del archiduque Carlos III. Tres años después se habían convertido en los principales prestamistas de Felipe V, con unos valores que doblaban al siguiente de la lista.⁷⁴ Este carácter doble también lo observamos con otras conocidas familias austracistas, como los Dalmasses, Llorens o Matas. Sus trayectorias y sus cambios de fidelidad de un monarca a otro eran conocidas,⁷⁵ pero quizá no era tanto la gran entidad de esta colaboración. También es significativa la presencia de Josep Shallet, un comerciante inglés vinculado al negocio del aguardiente en Tarragona desde finales del siglo XVII, firmemente afincado en Cataluña y que fue cónsul de Inglaterra en 1685.⁷⁶

La finalidad de estas letras de cambio era muy variada. Normalmente se decía simplemente que eran para la subsistencia de las tropas, pero en algunos casos se concretaba más, lo que nos permite conocer mejor el papel de estos financieros. El destino de las letras que afrontó la compañía de Josep Duran puede ser un buen ejemplo

⁷² AGS, *SGU*, suplemento, leg. 481, 5 de octubre de 1720.

⁷³ Hernández, *Negocio y servicio...*, p. 198.

⁷⁴ Sobre los Duran, véase Gemma García Fuentes, “De la conspiración austriacista a la integración a la Nueva Planta: la familia Duran, máximo exponente de la burguesía mercantil barcelonesa en el siglo XVIII”, en Carlos Martínez Shaw (ed.), *Historia moderna en construcción*, Lérida, Milenio, 1999, p. 513-527.

⁷⁵ Benet Oliva, “Els proveïdors catalans de l'exèrcit borbònic durant el setge de 1713-1714”, *EHDAP*, Col·legi de Notaris de Barcelona, Barcelona, n. XXXII, 2014, p. 205-248.

⁷⁶ Sobre su figura, véase Albert García Espuche, *Una societat assetjada. Barcelona, 1713-1714*, Barcelona, Empúries, 2014, p. 560. Del mismo autor *Barcelona entre dues guerres: economia i vida quotidiana 1652-1714*, Vic, Eumo, 2004, p. 307 y s.

Cuadro 8
AVALADORES DE LAS LETRAS DE CAMBIO DEL EJÉRCITO EN CATALUÑA
ENERO DE 1717-AGOSTO DE 1718

<i>Prestamista</i>	<i>Importe (en rsv)</i>	<i>Prestamista</i>	<i>Importe (en rsv)</i>
Duran, Jaume y Josep	17 248 752	Buighas, Josep y cía.	125 820
Llorens, Ignacio	8 845 153	Nadal y Beynas	90 000
Calderó, Joan Baptista	4 012 756	Jarau, Teresa y Ramàs, Rafael	40 560
Dalmasses, Cata i Piria	1 290 000	Vinyals, Antoni	30 000
Benajes y Milans, Sagimon	1 122 720	Esmandia, Rafael y cía.	29 460
Matas, Josep	907 182	Campllonch, Josep y cía.	26 880
Fernández Calderón, Juan	660 000	Soler, Isidro	20 400
Matas, Esteban	390 000	Darrer, Antoni y cía.	18 240
Shallet, Wenders y Ferrand	306 345	Ribera, Pedro Juan	15 360
Farau, Esteban y cía.	225 000	Puig, Francisco	10 560
Fornés, Francisco y Juan y cía.	180 000		

FUENTE: AGS, DGT, inv. 7 leg. 3 exp. 11.

de ello. Más allá de las destinadas al pago de las tropas, encontramos que financió el transporte de vestuario, de 41 cureñas, la ampliación de 2 152 voluntarios para un batallón de infantería, la construcción de varios navíos en Sant Feliu y Barcelona, el pago de oficiales que hacían el corso y diferentes préstamos para la expedición de Sicilia de 1718.⁷⁷ Sin embargo, la más llamativa de ellas es una letra valorada en 2 400 000 rsv que estaba destinada “a disposición de José

⁷⁷ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 3, exp. 11, cuenta de Pérez Bracho, f. 1, 2, 5 y 17. ACA, *Procesos*, 1718, n. 2AI.

Patiño para la comisión y encargos que se han puesto a su cuidado”, sin concretar más.⁷⁸ En otros prestamistas encontramos letras para vestuario, para la expedición de 1717 (Juan B. Calderó) o para fundición de artillería (Esteban Matas).⁷⁹ Todo ello nos muestra que estos hombres sabían perfectamente a dónde iba destinado el dinero que prestaban a la Corona.

Otro elemento que llama la atención es el que apuntamos antes: la presencia de “microprestamistas”, aunque aquí hablemos de las personas que hacen frente a letras de cambio. Hay nueve personas que hicieron préstamos por valores inferiores a 100 000 rsv. Éstos son los casos de Juan Pedro Riera (15 360 rsv), Antón Darrer (18 240 rsv), Isidro Soler (20 240 rsv) o Josep Campllonch (26 880 rsv). Son cantidades pequeñas y muy semejantes a los microasientos que veíamos. Además, igual que aquéllos, algunos pertenecen a personas desconocidas que no hemos podido localizar en los estudios sobre la burguesía catalana.⁸⁰ Si bien es cierto que la mayoría de ellos son mercaderes o negociantes, también encontramos a un sacerdote jesuita (Francisco Puig), al oficial del correo de Cataluña (Juan Fernández) e incluso a una compañía comercial dirigida por una mujer (Teresa Jarau). Esta variedad social también tiene mucho sabor a “microasiento”.

Algunos de ellos eran importantes mercaderes con un capital considerable, si bien parece que no son representativos del conjunto. En 1716, un año antes de nuestro estudio, el 28% de ellos tenía corresponsales comerciales en el extranjero, especialmente Dalmasés (65 corresponsales), Duran (46) y Farau (15).⁸¹ Por otro lado, debemos destacar que la mayor parte de ellos no estaba vinculada a los asientos militares directamente. Sólo hemos podido confirmar cuatro casos que participaron en algún contrato: Segimon Milans

⁷⁸ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 3, exp. 11, cuenta de Pérez Bracho, f. 15.

⁷⁹ AGS, DGT, *Inv.* 7, leg. 3, exp. 11, cuenta de Pérez Bracho, f. 7 y 21; cuenta de Miguel Zabala, f. 1.

⁸⁰ Es el caso el caso de Isidro Soler, Juan Bautista Calderó, Teresa Jaura o la Compañía Nadal y Beynas.

⁸¹ El resto con corresponsales eran Milans (9), Mates (8) y Buigas (2). Josep M. Torras, “Els corresponsals del comerç català amb Europa al començaments del segle XVIII”, *Recerques*, Publicacions Universitat de València, València, n. 23, 1990, p. 120.

fue asentista del pan de munición de la expedición de Mallorca de 1715;⁸² Jaume y Josep Duran tuvieron varios asientos de víveres, como hemos visto antes; a Josep Mates lo encontramos vendiendo cebada al ejército borbónico en 1713,⁸³ algo que también hacía Ignacio Llorens en 1722.⁸⁴ Las restantes 17 personas no tenían ninguna vinculación con los contratos del ejército y sus fuentes de riqueza procedían de otros negocios, como el tabaco, los tejidos, las especias, el aguardiente y, en algunos casos, el arriendo de las rentas públicas.⁸⁵ Esto resulta relevante porque nos muestra otra perspectiva sobre el modo en que se colaboraba con la movilización de recursos. Si nos hubiéramos centrado sólo en los contratos militares, estos 17 mercaderes serían totalmente “invisibles”, cuando en realidad tenían un papel fundamental porque permitían que el dinero fluyera y se pagara a otros artesanos vinculado a los asientos.

La punta del iceberg

Comenzamos este trabajo preguntándonos por los efectos que había tenido en Cataluña la movilización de recursos militares durante los primeros años de gobierno de Felipe V. Los datos recogidos muestran que fueron muchos los catalanes que se beneficiaron de la política militar del primer Borbón a pesar de que los grandes asientos generales de esos años estuvieran en manos navarras, vascas y madrileñas.

⁸² Bencomo, *La familia Milans...*, p. 146.

⁸³ Oliva, “Els proveïdors catalans...”, p. 221.

⁸⁴ AGS, TMC, leg. 3219, exp. 5.

⁸⁵ Sería el caso de los Dalmases con el tabaco, azúcar, pescado, esclavos y otros productos (Benet Oliva, “Negocis cortesans durant la Guerra de Successió”, *Sessió d'estudis mataronins*, Institut Ramon Muntaner, Mataró, n. XXVIII, 2011, p. 25 y ss.), Antoni Darrer con los tejidos (Isabel Lobato, *Capital mercantil y actividad económica en la Cataluña preindustrial. compañías y negocios en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1993, p. 798 y 857) y Josep Shallet con el aguardiente (García Espuche, *Barcelona entre dues guerres...*, p. 307 y s.). Respecto a la actividad de los Matas o los Milans, véanse Bencomo, *La familia Milans...*, y Oliva, “Els proveïdors catalans...”. Sobre los Esmandia o Campllonch, véase Pere Molas Ribalta, *Societat i poder polític a mataró 1718-1808*, Mataró, Dalmau, 1973.

La existencia de esos asientos no impedía que una multitud de artesanos participaran del negocio militar a través de pequeños contratos vinculados a muchos sectores: armamentístico, construcción de defensas, vestuario, etcétera. El caso de la gestión de los víveres nos ha permitido ver que hubo una gran cantidad de catalanes que también se vinculó con la Corona a través de la venta de granos. A todo ello habría que añadir, además, el papel de los financieros. Para que los préstamos de los grandes financieros extranjeros de la Corona (Adriani, Rubini, Cambí, Crean) fueran eficaces, era necesaria la existencia de una amplia red de financieros catalanes que validara esas cantidades.

El caso de Cataluña nos permite entender mucho mejor los modos a través de los cuales la Corona movilizaba sus recursos militares. Resulta necesario trascender el estudio de los grandes asentistas generales para poder captar la amplitud de personas que estaban implicadas en los negocios militares. Las limitaciones de espacio han hecho que nos centremos sólo en algunos aspectos de esta movilización (armas, construcción, vestuario, víveres, financieros), pero lo cierto es que el volumen de gente fue mucho mayor. Sólo un dato ilustrativo: el transporte de granos de Andalucía a Cataluña entre enero y octubre de 1721 implicó a 96 patrones diferentes, a lo que hay que añadir otros 151 patrones que distribuyeron el grano entre los diferentes puertos catalanes.⁸⁶

En este sentido, tenemos que seguir profundizando en el concepto de “microasiento”. Los contratos pequeños, a veces por cantidades ridículas, estaban extendidos en todos los campos de actuación: desde la construcción de armas hasta los “microprestamistas”, pasando por las ventas de granos o el transporte. Como recordaba Torres Sánchez, lo importante para la Corona era mantener el suministro,⁸⁷ y para ello el tipo de contrato (asiento general, particular, la duración, la concesión de más o menos privilegios, etcétera) era secundario. Diferenciar entre grandes y pequeños asientos tiene cada vez menos sentido, porque lo importante es determinar quién se beneficiaba de estos contratos y ser conscientes de que la

⁸⁶ Cfr. AGS, *TMC*, leg. 3218, n. 4.

⁸⁷ Torres, “Administrar...”, p. 172 y 178.



movilización de recursos no era posible sin la colaboración de amplios sectores de la sociedad, procedentes de categorías sociales muy variadas: empresarios, tenderos, pintores, carpinteros, albañiles, gremios, síndicos de ciudades, labradores, corredores de cambios y un largo etcétera.

Sin duda estamos viendo sólo la punta del iceberg. Debemos seguir trabajando en estos temas para llegar a tener una noción mucho más completa de las formas en que la Corona movilizó sus recursos militares.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBAREDA, Joaquim (ed.), *Del patriotisme al catalanisme*, Vic, Eumo, 2001.
- ALBAREDA, Joaquim y Eva Serra (coords.), *Actes del 2 Congrés de Recerques*, Lérida, Pagès, 2002.
- ANDUEZA, Pilar, “La casa, la familia y los negocios en el siglo XVIII: los Borda de Maya (Baztán)”, *Príncipe de Viana*, Pamplona, Gobierno de Navarra, n. 235, 2005, p. 353-392.
- ANDÚJAR, Francisco, “Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII”, *Studia Historica: Historia Moderna*, 35, 2013, p. 235-268.
- , “Negocios privados, cargos públicos: el recurso a testaferros en la etapa del cambio dinástico”, *Tiempos Modernos*, v. 8, n. 30, 2015/1.
- AQUERRETA, Santiago, *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2001.
- AQUERRETA, Santiago (coord.), *Francisco Mendiueta: finanzas y mecenazgo en la España del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2002.
- ARRANZ, Manuel, *Los profesionales de la construcción en la Barcelona del siglo XVIII*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1979.
- BRANDON, Pepijn, “Global Power, Local Connections: The Dutch Admiralties and their Supply Networks”, en Richard Harding y Sergio Solbes (coords.), *The Contractor State and its Implications 1659-1815*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012.
- CASPISTEGUI, Francisco Javier e Ignacio Peiró (eds.), *Jesús Longares Alonso, el maestro que sabía escuchar*, Pamplona, EUNSA, 2016.



- CASTRO, Concepción de, *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- DEDIEU, Jean-Pierre, “Grupos financieros al servicio del rey de España. Fines del siglo XVII-principios del XVIII”, en Anne Dubet y Luis Jean-Philippe (coords.), *Les financiers et la construction de l’Etat. France Espagne (XVIIe-XIXe siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, p. 87-104.
- DÍAZ, Manuel, *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.
- DUBET, Anne, *La Hacienda Real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno*, México, Fondo de Cultura Económica, 2015.
- DUBET, Anne y Luis Jean-Philippe (coords.), *Les financiers et la construction de l’État. France Espagne (XVIIe-XIXe siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011.
- FERRÉ, David, “Els efectes del *Contractor State* borbònic a la Catalunya d’inicis del segle XVIII”, *VIII Congrés d’Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, 17-21 de diciembre de 2018.
- GARCÍA ESPUCHE, Albert, *Barcelona entre dues guerres: economia i vida quotidiana 1652-1714*, Vic, Eumo, 2004.
- , *Una societat assetjada. Barcelona, 1713-1714*, Barcelona, Empúries, 2014.
- GARCÍA FUENTES, Gemma, “De la conspiración austriacista a la integración a la Nueva Planta: la familia Duran, máximo exponente de la burguesía mercantil barcelonesa en el siglo XVIII”, en Carlos Martínez Shaw (ed.), *Historia moderna en construcción*, Lérida, Milenio, 1999, p. 513-527.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, “Empresarios navarros en la industria de municiones para la artillería”, en Rafael Torres (ed.), *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2010, p. 160-211.
- , “Asentistas y fabricantes: el abastecimiento de armas y municiones al Estado en los siglos XVII y XVIII”, *Studia Historica. Historia Moderna*, n. 35, 2013, p. 269-303.
- , “La provisión de artillería en el imperio español en la primera mitad del siglo XVIII”, en Francisco Javier Caspistegui e Ignacio Peiró (coords.), *Jesús Longares Alonso, el maestro que sabía escuchar*, Pamplona, EUNSA, 2016, p. 133.



- GUERRERO ELECALDE, Rafael, *Las élites vascas en el gobierno de la monarquía borbónica. Redes sociales, carrera y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*, tesis doctoral, Vitoria, Universidad del País Vasco, 2011.
- HARDING, Richard y Sergio Solbes (coords.), *The Contractor State and its Implications 1659-1815*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012.
- HERNÁNDEZ, María Concepción, *Negocios y servicio: finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2004.
- IGLESIAS, Juan José, Rafael Pérez y Manuel Francisco (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015.
- JIMÉNEZ, Montserrat, “La política armamentística de los borbones en Cataluña tras la Guerra de Sucesión”, *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, n. 21, 2001, p. 103-132.
- KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión en España (1700-1705)*, Barcelona, Grijalbo, 1974.
- LOBATO, Isabel, *Capital mercantil y actividad económica en la Cataluña preindustrial: compañías y negocios en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1993.
- MARTÍ, Ricard, *Cataluña: armería de los borbones. Las armas y los armeros de Ripoll, Barcelona, Manresa, Igualada de 1714 a 1794*, Barcelona, Salvatella, 2004.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (ed.), *Historia moderna en construcción*, Lérida, Milenio, 1999.
- MERCADER RIBA, Joan, *Felip V i Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1985.
- MOLAS RIBALTA, Pere, *Societat i poder polític a Mataró 1718-1808*, Mataró, Rafael Dalmau, 1973.
- MOLAS RIBALTA, Pere y María Adela Farga, “Gremios y asentistas del ejército de Cataluña del siglo XVIII”, en Pere Molas Ribalta *et al.*, *La ilustración en Cataluña. La obra de los ingenieros militares*, Barcelona, Ministerio de Defensa, 2010.
- MOLAS RIBALTA, Pere *et al.*, *La ilustración en Cataluña. La obra de los ingenieros militares*, Barcelona, Ministerio de Defensa, 2010.
- MULLFULLEDA, Conchita y Núria Sallés (eds.), *Els tractats d’Utrecht, clarors i foscors de la pau*, Barcelona, Museu d’Història de Catalunya, 2015.



- OLIVA, Benet, “Els proveïdors catalans de l'exèrcit borbònic durant el setge de 1713-1714”, *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, n. XXXII, 2014, p. 205-248.
- , “Negocis cortesans durant la Guerra de Successió”, *Sessió d'estudis mataronins*, Mataró, Institut Ramon Muntaner, n. XXVIII, 2011, p. 1-34.
- PARROT, David, *The Business of War. Military Entrepreneurship and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- PASCUAL RAMOS, Eduardo, “Formación e instrucciones de la expedición anfibia para la conquista de Mallorca (1715)”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, v. 5, n. 10, 2016, p. 46-66.
- PÉREZ, María J. y Laureano Rubio (eds.), *Campo y campesinos en la España moderna*, Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 2012.
- ROURA, Lluís, “Subjecció i militarització a la Catalunya del segle XVIII”, en Joaquim Albareda (ed.), *Del patriotisme al catalanisme*, Vic, Eumo, 2001, p. 289-316.
- SALLÉS, Núria, “‘Que nos odien, si también nos temen’. El razonamiento estratégico detrás de las campañas de Cerdeña y Sicilia (1717-1718)”, *Vegueta*, Las Palmas, Universidad de las Palmas, n. 16, 2016, p. 313-334.
- SOLBES FERRI, Sergio, “La demanda de vestuario para el ejército español en el siglo XVIII”, en María J. Pérez y Laureano Rubio (eds.), *Campo y campesinos en la España moderna*, Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 2012.
- , “Mecanismos financieros para el control de la provisión del vestuario de guardias de corps y alabarderos (1716-1785)”, en Juan José Iglesias, Rafael Pérez y Manuel Francisco Fernández (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, p. 447-460.
- STORRS, Christopher, *Spanish Resurgence 1713-1748*, Yale, Yale University Press, 2016.
- TORRAS, Josep M., “Els corresponsals del comerç català amb Europa al començaments del segle XVIII”, *Recerques*, n. 23, 1990, p. 115-139.
- , “Les conseqüències de la militarització obsessiva de Catalunya després de la derrota de 1714”, en Joaquim Albareda y Eva Serra (coords.), *Actes del 2 Congrés de Recerques*, Lèrida, Pagès, 2002, p. 75-84.



- , *Felip V contra Catalunya*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2005.
- , “Efectes sobre Catalunya de les guerres d’Itàlia (1717-1719)”, *Bulletí de la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*, Barcelona, Reial Acadèmia de les Bones Lletres, v. LII, 2009-2010, p. 217-236.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, “Cuando las reglas del juego cambian. Mercadeos y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna*, 20, 2002, p. 487-512.
- , “Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española durante el siglo XVIII”, en Rafael Torres Sánchez (ed.), *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2010.
- , “Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII”, *Studia Historica. Historia Moderna*, n. 35, 2013, p. 159-199.
- , “Alimentando a marte: la política de suministros militares al ejército español en el s. XVIII”, *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 41, 2016, p. 373-389.



LA GESTIÓN DE JULIÁN DE ARRIAGA
EL PRESUPUESTO DE LA ARMADA EN UNA ETAPA
DE RESTRICCIÓN DEL GASTO PÚBLICO
1754-1759

MARÍA BAUDOT MONROY
Universidad Nacional de Educación a Distancia

Introducción

En este trabajo describimos la gestión que el ministro de Marina e Indias, Julián de Arriaga y Rivera (1754-1776), hizo del presupuesto de la Marina en el período comprendido entre su acceso a ambos ministerios (junio de 1754) y la llegada a España de Carlos III (diciembre de 1759) para asumir la Corona española tras el fallecimiento de su hermano Fernando VI.¹ Insertamos el trabajo en el marco de las recientes aportaciones historiográficas en torno a la construcción de la Hacienda española en el siglo XVIII y a las actuaciones de los actores envueltos en el proceso constructivo.² El objetivo es ofrecer

¹ Este trabajo se ha realizado dentro del proyecto de investigación “Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII”, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, HAR 2015-64165-C2-1-P.

² Esta es la línea de investigación que vienen desarrollando Anne Dubet, Rafael Torres Sánchez y Sergio Solbes Ferri en los últimos años. Entre los trabajos más recientes de Anne Dubet, “El gobierno de las Haciendas reales en el siglo XVIII. Dinámica de los reformismos borbónicos”, *Magallánica, Revista de Historia Moderna*, 5/9, 2018 y, junto a Sergio Solbes Ferri, *El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2019. Muchas aportaciones están recogidas en los siguientes monográficos: Rafael Torres Sánchez *et al.*, “La construcción de la Hacienda hispánica (siglos XVII-XIX). El gobierno de la Hacienda”, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie Moderna*, 27, 2017; Sergio Solbes Ferri *et al.*, “Actores políticos y actores privados en el gobierno de la Hacienda”, *Tiempos Modernos*, 30, 2015; Anne Dubet y Sergio Solbes Ferri, “La construcción de la Hacienda hispánica

algunos datos sobre hechos y actuaciones que contribuyan a entender las peculiaridades en torno a las necesidades de la Armada, institución que estableció, desde su creación en 1717, una gestión independiente de su financiación y control del gasto, lejos de la tendencia centralizadora que la Secretaría de Hacienda y la Tesorería General habían ido imponiendo en instituciones como el Ejército. El marco cronológico del trabajo coincide con la nueva situación política y económica surgida como consecuencia de la caída del marqués de la Ensenada y el ascenso al poder del nuevo secretario de Estado, Ricardo Wall, en julio de 1754. Wall impuso nuevas directrices en las políticas exterior y económica, que condicionaron necesariamente las decisiones del nuevo ministro de Marina e Indias para gestionar los caudales que la Real Hacienda asignaba a la Marina. Estructuraremos este trabajo en dos partes. En primer lugar, explicaremos los cambios políticos y económicos promovidos que hemos mencionado. Las decisiones políticas del nuevo secretario de Estado fueron la clave de bóveda que sustentó el giro en las políticas exterior

en el largo siglo XVIII”, *Melanges de la Casa de Velázquez*, 2016, 46-1. Cristopher Storrs (ed.), *The Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Europe. Essays in Honour of P. G. M. Dickson*, Farnham, Ashgate, 2008. Ernest Sánchez Santiró, “Las reformas borbónicas como categoría de análisis en la historiografía institucional, económica y fiscal sobre Nueva España: orígenes, implantación y expansión”, *Revista de Historia del Caribe*, v. 11, 29, p. 19-51, y “La reforma de los mecanismos de control del fraude fiscal en la Real Hacienda de Nueva España durante el siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, 76/1, 2019, en prensa. Sergio Solbes Ferri, “Tesorerías de ejército: estructuras administrativo-contables para la gestión de los recursos fiscales en la España borbónica. Galicia, 1765-1780”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 16, 2007, p. 187-21, y “El control del gasto de la Marina española en las secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos dependientes de la Tesorería General en la primera mitad del XVIII”, en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 147-194. Rafael Torres Sánchez, *La llave de todos los tesoros. La tesorería general de Carlos III*, Madrid, Sílex, 2012; *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid, Marcial Pons, 2013; *Constructing a Fiscal Military State in Eighteenth Century Spain*, Palgrave Macmillan, 2015; “Tejiendo una Hacienda Imperial. ‘Unir los manejos de la Real Hacienda de España y América’ en el reinado de Carlos III”, en Michel Bertrand y Zacarías Moutakías (eds.), *Cambio institucional y fiscalidad. Mundo hispánico, 1760-1850*, Madrid, Casa de Velázquez, 2018, p. 43-63. Agustín González Enciso, “La supresión de los arrendamientos de impuestos en la España del siglo XVIII”, *Tiempos Modernos*, 30, 2015/1.

y económica de la segunda etapa del reinado de Fernando VI. En segundo lugar, analizaremos cómo la nueva situación política, fruto de esos cambios, afectó a la Marina española.³

Conceptos como gasto público, déficit presupuestario, deuda heredada o reducción del gasto, que actualmente estamos acostumbrados a escuchar y que nos causan cierta desazón por las negativas y empobrecedoras consecuencias que conllevan para la sociedad, no son sólo característicos de las economías contemporáneas, y tampoco lo son sus nefastas consecuencias. En el siglo XVIII los conceptos mencionados ya formaban parte de las políticas económicas y se manejaban en el marco político-administrativo del proceso de construcción de las Haciendas estatales, necesarias para el fortalecimiento de los Estados europeos a través del fomento de las instituciones que éstos utilizaban para alcanzar sus objetivos políticos, como el Ejército, la Marina o la administración estatal.

Los reinados de todos los monarcas españoles del siglo XVIII, a excepción del de Fernando VI (1746-1759), están marcados por la guerra, por el gasto que conllevó su financiación —la monarquía destinó a este fin hasta $\frac{4}{5}$ partes del total del gasto público—⁴ y por la enorme deuda que se fue acumulando por los créditos solicitados para financiarla. Lo significativo del reinado de Fernando VI es que este monarca declaró la neutralidad de la monarquía frente al resto de potencias europeas después de la firma del Tratado de Paz de Aquisgrán de 1748, paradójicamente cuando el mayor rival, Inglaterra, se había convertido en la primera potencia naval y se había embarcado desde la firma del Tratado de Utrecht (1713) en una soterrada y progresiva confrontación con España para hacerse con

³ María Baudot Monroy, “La Hacienda de Marina entre la neutralidad de Fernando VI y la movilización de Carlos III en 1760”, en Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época de transición (siglos XVII y XVIII)*, Valladolid, Editorial Castilla, 2017, p. 195-224.

⁴ José M. Jurado Sánchez, *El gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*, Madrid, IEF, 2006, y “The Spanish National Budget in a Century of War. The Importance of Financing the Army and the Navy during the Eighteenth Century”, en Rafael Torres Sánchez (ed.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2007, p. 201-229.

los mercados coloniales hispanos. El marqués de la Ensenada era secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, y fue plenamente consciente de que estaba en juego la conservación del imperio español, tanto en su integridad territorial como, principalmente, en su subsistencia económica, puesto que el monopolio mercantil y las remesas de plata americana que llegaban a la metrópoli eran la base económica que lo sustentaba. Por ello, había puesto en marcha un importante proyecto de fortalecimiento de la monarquía basado en el estímulo de la actividad mercantil y en la modernización del Ejército y de la Real Armada, acompañado del plan de rearme naval más ambicioso del siglo.⁵ Ensenada consiguió la aprobación del rey para su proyecto, porque pudo convencerlo de que las potencias europeas respetarían la neutralidad si la nación estaba bien preparada para defenderse. “La neutralidad armada o vigilante”, la denominó Vicente Palacio Atard.⁶

El proyecto global de Ensenada se pudo sostener y desarrollar entre 1748 y julio de 1754, cuando los opositores de Ensenada, encabezados por Ricardo Wall y el mayordomo del rey, el duque de Huéscar (futuro duque de Alba), alimentados por las intrigas del embajador británico, Benjamin Keene, organizaron un complot para conseguir su destitución. Wall y Huéscar promovieron un golpe de timón en las políticas exterior y económica con la intención de frenar el potente rearme naval que tanto inquietaba a Inglaterra. Con las siguientes palabras reconoció Keene a su superior, Thomas Robinson, el éxito del complot:

Los grandes proyectos de Ensenada para fomento de la Marina han sido suspendidos. No se construirán más buques [...]. Valparaíso aún está descontento con las demandas de dinero hechas por Arriaga. Según lo que pienso, la economía del conde [Valparaíso] debe impedir el progreso de las obras marítimas y cuando estas obras pasan más allá

⁵ La revisión más reciente del reinado de Fernando VI en José Luís Gómez Urdáñez, *El marqués de la Ensenada. El secretario de todo*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2017, y *Fernando VI y la España discreta*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2019.

⁶ Vicente Palacio Atard, “La neutralidad vigilante y constructiva de Fernando VI”, *Hispania: Revista Española de Historia*, 36, 133, 1976, p. 301-320.

de las necesidades del servicio ordinario de este país, nunca han tenido, ni nunca tendrán más fin que perjudicar a la Gran Bretaña.⁷

Los cambios de Ricardo Wall en las políticas exterior y económica

El golpe de mano supuso importantes cambios políticos, económicos y administrativos. El primero de ellos fue que las secretarías de Hacienda, Guerra y Marina e Indias dejaron de recaer en la misma persona. El nuevo hombre fuerte del gobierno, Ricardo Wall,⁸ se convirtió en secretario de Estado, la cartera de Hacienda se encomendó al conde de Valparaíso, la de Guerra al teniente general Sebastián de Eslava y las de Marina e Indias a Julián de Arriaga.⁹ Ricardo Wall dio un nuevo giro a la política exterior: se pasó de la “neutralidad armada” de la época de Ensenada a una “neutralidad complaciente y condescendiente” con Inglaterra.¹⁰ El mejor ejemplo de este trascendental cambio para la integridad del imperio español es, sin duda, el giro radical en la política de defensa de los territorios americanos, amenazados directamente por Inglaterra. Wall, complaciente con las exigencias del gobierno inglés que le transmitió el embajador Benjamin Keene, ordenó paralizar cualquier expedición de castigo contra colonos ingleses asentados ilegalmente en territorios americanos, justificando

⁷ William Coxe, *España bajo el reinado de la Casa de Borbón. Desde 1700 en que subió al trono Felipe V hasta la muerte de Carlos III acaecida en 1788*, 4 v., Madrid, Tipografía D. F. de P. Mellado, 1846-1847, v. III, p. 418.

⁸ Diego Téllez Alarcía, *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, y *El ministerio Wall: la “España discreta” del “ministro olvidado”*, Madrid, Marcial, Pons, 2012.

⁹ María Baudot Monroy, *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada, (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, 2013, p. 421-426.

¹⁰ María Baudot Monroy, “Le changement de cap intervenu après la politique navale de Ensenada, ou comment la politique de Wall a affaibli la défense des indes”, en Olivier Chaline et Agustín Guimerá (dirs.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons espagnols du XVIIIe siècle*, París, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2018, p. 31-52, y “Navíos, navíos, navíos. La política naval de Julián de Arriaga. El período de los grandes cambios, 1750-1760”, en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, 3 v. Sevilla, Doce Calles, 2018, v. I, p. 87-120.

su decisión “porque S. M. quiere que se aclaren amigablemente todos los puntos que requieran contestación”.¹¹

La primera consecuencia inmediata fue que los cortadores de palo de tinte ingleses asentados en las costas de Honduras y Guatemala consiguieron consolidar y reforzar sus asentamientos con el apoyo del gobernador de Jamaica y de las escuadras de la Marina británica destacadas en la colonia británica. Las expediciones de castigo para expulsar a los colonos asentados ilegalmente se habían sucedido desde principios del siglo XVIII sin éxito.¹² Ensenada promovió una nueva expedición en 1752 que encomendó a buques de la Armada destacados en La Habana, y éste fue el motivo esgrimido por Wall ante el monarca para que destituyera a Ensenada, haciéndole creer que España estaba en guerra con Inglaterra. En 1754, tras el cambio ministerial, a pesar del éxito inicial de la expedición contra los cortadores de palo y de las recomendaciones de Julián de Arriaga, Wall, contando con el apoyo del rey, se opuso a continuar con las expediciones hasta conseguir su expulsión definitiva, permitiendo con ello que los colonos recuperaran y reforzaran sus asentamientos. Los ingleses consolidaron así una sólida estructura comercial basada en el palo de tinte y su presencia en un territorio del virreinato mexicano, que terminaría convirtiéndose en el actual Belice.

Para controlar la acción de Arriaga al frente de los Ministerios de Indias y Marina, y evitar que interfiriera en sus decisiones, Wall promulgó un real decreto mediante el cual se regulaban exactamente las competencias que corrían por cada una de las dos secretarías, quedando bajo su supervisión final el control sobre la Hacienda de Marina, así como las decisiones políticas de Arriaga en ambos ministerios. Wall presentó el real decreto a la firma del rey el mismo día en que Fernando VI firmaba el nombramiento de Arriaga como

¹¹ Archivo Histórico Nacional (AHN), *Estado*, 4273, Félix de Abreu a Ricardo Wall, 2 de septiembre de 1754. Baudot Monroy, “Navíos, navíos, navíos...”, p. 103-105.

¹² Sobre la escalada de violencia entre los corsarios británicos en el Caribe y su persecución por los guardacostas hispanos que desembocó en la Guerra de la Oreja de Jenkins en 1739, véanse R. Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Franc Cass Publishers, 1963, p. 1-28; Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, Woodbridge, The Boydell Press, 2010, p. 15-28; Rafal Reichert, “Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713-1763”, *Estudios de Cultura Maya*, LI, 2018, p. 151-174.

ministro de Indias.¹³ Dos buenos ejemplos de la trascendencia de la maniobra de Wall al promulgar el real decreto son, en primer lugar, el hecho de que Arriaga se vio privado de una de las principales prerrogativas de su cargo al frente de la Marina al no poder movilizar escuadras a Indias sin el consentimiento de Wall: “Cuando Yo resuelva enviar a Indias algunos navíos de mi Real Armada, dispondréis su armamento, por la Secretaría de Marina [...] y por la de Indias daréis a sus comandantes las instrucciones necesarias de lo que han de ejecutar según mis órdenes”. En segundo lugar, Wall se arrogó el control final de la financiación de la Marina, por encima de las competencias del tesorero mayor y del ministro de Hacienda: “Me daréis cuenta de los caudales que sean precisos para acudir a todos los gastos extraordinarios y ordinarios que se ofrezcan en la Marina, para que Yo mande se pongan a vuestra disposición y vos pasaréis aviso al ministerio de Hacienda a fin de que los facilite”. El decreto preveía que en adelante el tesorero general sólo entregaría a la Armada una consignación anual basada en el presupuesto del egreso ordinario de cada departamento marítimo, que Arriaga debía haber presentado previamente a los secretarios de Estado y de Hacienda para su aprobación. La novedad estaba en el visto bueno final del secretario de Estado a los presupuestos de la Marina. La consignación adjudicada a cada uno de los tres departamentos marítimos iba destinada a cubrir todos los gastos ordinarios de mantenimiento de cada uno de ellos. Para ejercer el control sobre los costes totales de la Armada, Wall también se arrogó la fiscalización de todos los egresos extraordinarios, como los variados y numerosos asientos de todo tipo de recursos para la construcción naval, la de los nuevos arsenales, o los armamentos navales, cuando el rey los dispusiese. Tradicionalmente, el secretario de Marina (que hasta este momento también lo había sido de Hacienda) —o, en su representación, el intendente general de Marina— había librado directamente de los caudales de la Depositaria de Indias las cantidades necesarias para hacer frente a los gastos extraordinarios. Según el nuevo decreto,

¹³ AHN, *Estado*, 3497. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), legajo (leg.) 5021, A Don Julián de Arriaga, Buen Retiro, 26 de agosto de 1754. Archivo Palacio Real (APR), *Sección Administrativa*, leg. 536. El Real Decreto está publicado en Baudot, *La defensa del imperio...*, p. 423-424.

esta práctica se mantenía porque “por lo regular [los gastos extraordinarios] son urgentes en el día”, pero —y aquí está otra novedad introducida por Wall— Arriaga debía presentar al secretario de Estado cada tres meses una relación de todos los desembolsos extraordinarios efectuados con dinero procedente de la Depositaria por el intendente general de Marina en ese período. Si Wall daba su aprobación a los desembolsos realizados y contenidos en el listado trimestral, entonces Arriaga podía pedir a la Secretaría de Hacienda que la Tesorería General hiciera el abono correspondiente en la Depositaria de Indias. De lo contrario, éste se sumaría a la consignación ordinaria. A las medidas establecidas anteriormente para controlar la financiación de la Armada a través de la Tesorería General —analizadas dentro del amplio estudio realizado por Anne Dubet y Sergio Solbes sobre la construcción de la Hacienda—,¹⁴ Wall sumó medidas de carácter político que en ningún caso implicaban una fiscalización contable, ya que ésta era realizada por la Contaduría Mayor. Su objetivo fue controlar personalmente el gasto de la Marina. Había dos razones decisivas detrás de este doble control político y contable establecido por Wall. En primer lugar, limitar el gasto de la Armada para frenar el proyecto de rearme naval de Ensenada, que Arriaga había compartido plenamente desde su cargo de intendente general de Marina, antes de acceder a la Secretaría; en segundo lugar, imponer una restricción presupuestaria como parte de una nueva política económica, de acuerdo con el nuevo secretario de Hacienda, el conde de Valparaíso. La nueva política económica diseñada por ambos gobernantes contemplaba una restricción del gasto total del Estado, limitándolo a los ingresos líquidos y reduciendo simultáneamente la enorme deuda acumulada durante el reinado de Felipe V y la primera etapa del reinado de Fernando VI, debida ésta los proyectos de modernización del ejército y, sobre todo, al rearme naval de Ensenada. Su intención fue evitar a toda costa que el enorme gasto generado por el proyecto de rearme naval y de modernización del ejército siguiera superando los ingresos

¹⁴ Anne Dubet y Sergio Solbes, *El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII español*, Madrid, Marcial Pons, 2019.

líquidos estatales con el consiguiente aumento del déficit, como venía ocurriendo hasta ese momento.¹⁵ En consecuencia, las secretarías que se vieron más afectadas por el recorte del gasto del Estado fueron precisamente las que consumían el grueso de los ingresos: Marina y Guerra.¹⁶

A este hecho se suma otro factor decisivo, que definió la nueva política económica de Fernando VI: el “miedo al déficit”, como lo define y explica Rafael Torres Sánchez.¹⁷ Una actitud que determinó las decisiones para la financiación estatal de los Borbones durante la segunda mitad del siglo XVIII y que empezó en este momento. Los esfuerzos por disminuir el déficit acumulado en el reinado de Felipe V y en las posteriores inversiones en Ejército y Marina, y por evitar que el gasto total del Estado superara los ingresos, quedan reflejados en los argumentos con los que Valparaíso le pidió a Arriaga el presupuesto de la Marina para 1755:

estrechando ya el tiempo para que se arreglen las dotaciones del gasto de Guerra, Marina y Hacienda en el próximo año de 1755 sobre el fondo y producto líquido de las rentas, regalías y efectos ordinarios y extraordinarios que pertenecen a la Corona, me hallo en el grave escollo de no alcanzar en considerable parte este fondo a lo que en el presente año se prefijó para las referidas obligaciones, por la exorbitancia en que se ha estimado el coste de los negociados de Guerra y Marina, imposible de continuar por el motivo apuntado de la improporción.¹⁸

Por lo que respecta a la deuda acumulada durante el reinado de Felipe V, Fernando VI decidió que se empezase a amortizar tras

¹⁵ AGS, *Secretaría de Marina* (SM), leg. 585, Valparaíso a Arriaga, Madrid, 11 de noviembre de 1754.

¹⁶ Jurado Sánchez, “The Spanish National Budget...”, p. 201-229.

¹⁷ Rafael Torres Sánchez, “Incertidumbre y arbitrariedad. La política de deuda pública de los Borbones en el siglo XVIII”, *Estudis: Revista de Historia Moderna*, 34, 2008, 263-282; “El miedo al déficit. La política de endeudamiento público de los Borbones en el siglo XVIII”, en C. Álvarez-Nogal y F. Comín (eds.), *Historia de la deuda pública en España (siglos XVI-XXI)*, Madrid, IEF, 2014.

¹⁸ AGS, SM, 585, Conde de Valparaíso a Julián de Arriaga, Madrid, 11 de noviembre de 1754.

conocer un documento presentado por Ensenada a principios de 1754. El documento en cuestión contenía las conclusiones del trabajo de una junta convocada por Ensenada en 1748 para la revisión y el establecimiento de dicha deuda. Formaron la junta el gobernador del Consejo de Hacienda, dos oficiales de la Contaduría General de Valores y el tesorero de Juros.¹⁹ Sus conclusiones cifraban la deuda acumulada en 520 000 000 de rsv, de los cuales la gran mayoría correspondía a deudas por cuenta corriente debida a impagos o retrasos.²⁰ Partiendo de este documento, Valparaíso estableció el pago de una consignación anual de 2 800 000 rsv para la amortización de esa deuda, empezando en 1756. A partir de 1760 Carlos III aumentó esa consignación hasta los 10 000 000.²¹ Esta decisión supuso una reestructuración del presupuesto total del gasto del Estado, que tuvo como primera consecuencia la reducción de las partidas presupuestarias destinadas al Ejército y a la Marina, que tanto Valparaíso como Wall consideraron “exorbitantes”, aunque las restricciones presupuestarias también afectaron a otras partidas, como las de la Casa Real o las pensiones.²² Los primeros presupuestos que preparó Valparaíso fueron los de 1755, y éstos ya incluían recortes en las consignaciones destinadas a la Marina. Estos recortes fueron aumentando progresivamente durante los siguientes años, como se desprende de los presupuestos que Arriaga presentó entre 1755 y 1759.²³

Las consecuencias para la Armada de la nueva política económica

Estudiando las decisiones y actuaciones de Arriaga para gestionar la financiación de la Marina, y así continuar con su funcionamiento comprenderemos mejor las consecuencias de los cambios introdu-

¹⁹ AGS, SM, leg. 711, Copia del Real decreto de Fernando VI al marqués de la Ensenada, Buen Retiro, 15 de julio de 1748.

²⁰ Rafael Torres Sánchez, “El miedo al déficit...”, p. 13.

²¹ *Ibidem*, p. 15.

²² Renate Pieper, *La Real Hacienda bajo Fernando VI y Carlos III*, Madrid, IEF, 1992, p. 171-173.

²³ AGS, SM, legs. 584 y 585.

cidos por Wall y Valparaíso en la política financiera del Estado. Antes de que Fernando VI nombrara por decisión propia a Julián de Arriaga como secretario de Marina e Indias,²⁴ este marino, miembro del Cuerpo General, había desarrollado una intensa carrera como marino de guerra, embarcado y combatiendo tanto en escenarios americanos como metropolitanos, ganándose la confianza del monarca por méritos propios. Cuando Arriaga dejó de navegar a finales de 1751, Ensenada lo convirtió en su mano derecha para las cuestiones de la Marina y de política colonial, nombrándolo intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación, las dos instituciones que controlaban la Armada y el comercio colonial. Partiendo de la experiencia profesional de Arriaga, y tomando en cuenta que había sido uno de los consejeros de la política naval de Ensenada,²⁵ huelga decir que compartió plenamente el proyecto de rearme naval y que fue uno de los pocos políticos con la perspectiva necesaria para conocer al detalle lo que España se jugaba en los escenarios americanos, amenazados por Inglaterra y, por tanto, las necesidades defensivas del Estado y las de la propia Armada, una institución militar que se encontraba en pleno proceso de transformación para ejercer la función que la monarquía le había adjudicado.

La Marina era una institución muy especial dentro del conjunto del Estado. Sobre ella recaía la difícil misión de defender un enorme imperio español en el que algunas regiones estaban sometidas a un soterrado conflicto armado (como el golfo de Honduras, por poner sólo un ejemplo). Además, era responsable de mantener abiertas las rutas que conectaban América con la metrópoli y de proteger el comercio colonial, el cauce por el que llegaba a España la plata americana, principal fuente de financiación del Estado. Y sería precisamente esta visión de conjunto de las necesidades defensivas y de la importancia de contar con una Marina capaz de llevar a cabo su función, la que inspiraría la política naval de Arriaga y sus actuaciones en la gestión de la financiación y del gasto de la Marina en la nueva situación política y económica.

²⁴ Baudot, *La defensa del imperio...*, p. 421-422.

²⁵ Baudot, *La defensa del imperio...*, p. 323-370.



Las primeras decisiones de Arriaga

Cuando Arriaga llegó a Madrid, a finales de agosto de 1754, para asumir las secretarías de Marina e Indias, fue informado por Wall y Valparaíso de las nuevas directrices de las políticas exterior y financiera, y prevenido de los recortes que se iban a imponer a la Armada en los presupuestos de 1755.²⁶ Igualmente, fue informado por Wall de la cancelación inmediata de la financiación ilimitada del proyecto de rearme naval. En consecuencia, Arriaga se vio obligado a parar el programa de construcción naval y el de los nuevos arsenales, que se venían desarrollando desde su puesta en marcha en 1748. Emitió órdenes a los intendentes de los tres departamentos marítimos para que se fueran terminando los navíos en construcción sin que, de momento, se pusieran quillas nuevas para seguir construyendo nuevos buques. Ordenó también que se conservaran solamente los trabajadores de las maestranzas imprescindibles para finalizar los barcos en construcción. Todos los demás debían ser despedidos. Igualmente, pidió a los ingenieros encargados de las obras de los nuevos arsenales que restringieran los trabajos a consolidar la obra construida hasta ese momento para que no se echara a perder y, en consecuencia, que conservaran sólo un reducido número de trabajadores.²⁷

Para el marqués de la Ensenada dotar a España de una Armada potente y moderna había sido una cuestión prioritaria y urgente, por lo que no ahorró medios, dinero o esfuerzos para llevarla a cabo. No se escatimó en el proyecto de la construcción de una gran flota, ni en lo concerniente a la instalación de los nuevos y modernos arsenales en cada departamento. Al no haber precedente de un proyecto de rearme semejante, y aprovechando que era simultáneamente ministro de Hacienda y de Marina, Ensenada fue improvisando la financiación, ordenando al tesorero general que efectuara los

²⁶ AGS, SM, leg. 585, Valparaíso a Arriaga, San Lorenzo, 11 de noviembre de 1754.

²⁷ AGS, SM, leg. 323, Juan Domingo Medina a Ensenada, 7 de julio de 1745; Ensenada a Medina, 17 de julio de 1754, y Arriaga a Medina, 4 de septiembre de 1754.

pagos según se los fueran comunicando los intendentes o según llegaban a la Secretaría de Marina las certificaciones de entrega de suministros que enviaban los asentistas. Esta improvisación le obligó a ir haciendo trasvases de dinero de unas cajas a otras, y a tomar de las partidas dedicadas al gasto ordinario para pagar los extraordinarios.²⁸ Esto nos da una buena idea de la improvisación y del desorden reinante, tanto en la financiación como en el control del gasto. A medida que avanzaba el programa constructivo se fue incrementando la necesidad de financiación, como podemos ver en el cuadro 1, en el que queda reflejado el progresivo aumento de recursos que recibió la Marina entre 1749 y 1754. Sin embargo, en él no se especifica qué cantidades corresponden a financiación ordinaria y cuáles a la extraordinaria, que se alimentaba de forma directa de los caudales de la Depositaria de Indias hasta que, en 1751, los fondos de esta caja se pusieron bajo el control de la Tesorería General.²⁹ Las cifras, sin duda redondeadas, proceden de un documento conservado en el Museo Naval de Madrid y son copia de la documentación conservada en la sección de la *Tesorería General*, en el Archivo General de Simancas (AGS) (véase cuadro 1).

Dejando a un lado la controversia que puedan suscitar las pequeñas divergencias entre las cifras del documento y las que han publicado otros autores en función de las fuentes utilizadas y los períodos acotados en sus respectivos trabajos,³⁰ nos interesa destacar el considerable y progresivo incremento de financiación que fue recibiendo la Marina entre 1749 y 1754, los años del rearme naval

²⁸ Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), *Colección Vargas Ponce*, t. XXXIV, doc. 254, Ensenada a Barrero, Aranjuez, 25 de junio de 1754. En el documento se comunica que Ensenada ha ordenado al tesorero del ejército de Cataluña poner cierta cantidad de dinero en la Tesorería de Marina de Cartagena para el pago de dietas atrasadas. *Ibidem*, doc. 323, Ensenada a Barrero, 25 de enero de 1752. En esta carta se advierte que se ha ordenado al tesorero general que envíe dinero al Departamento de Cartagena para compensar la cantidad del gasto ordinario empleada en las obras del nuevo arsenal.

²⁹ Dubet, Solbes, *El rey, el ministro...* p. 452.

³⁰ Renate Pieper, *La Real Hacienda...*, 1992; p. 161. José Patricio Merino Navarro, *La Marina de la Ilustración*, 1981, cuadro III, p. 155-161; José Jurado Sánchez, *El gasto de la Hacienda...*, 2006, 75; Dubet y Solbes, *El rey, el ministro...*, p. 453 y ss.

Cuadro 1
GASTO ANUAL TOTAL DE LA ARMADA
1749-1754

<i>Año</i>	<i>Cantidad (en rsv)</i>
1749	637 670
1750	42 685 000
1751	41 000 000
1752	66 400 000
1753	82 785 000
1754	111 348 000

FUENTE: Archivo del Museo Naval de Madrid, Manuscrito, 471.

de Ensenada, para contrastarlo más adelante con los ingresos que recibió entre 1755 y 1759, los años en los que se aplicó la política restrictiva del gasto público y la progresiva reducción de financiación a la Armada promovidas por Wall y Valparaíso. En este período la financiación disminuyó 48.35 % (véase el cuadro 4).

Cuando, en 1751, Ensenada nombró a Arriaga intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación, antes de que éste partiera hacia Cádiz le hizo un encargo especial. De la manera más discreta posible debía averiguar las causas del excesivo incremento del gasto en todo lo relacionado con la construcción naval y del arsenal, así como del caos que se había apoderado de forma transversal de la Intendencia de Marina desde la puesta en marcha del proyecto de rearme naval. Arriaga detectó que detrás del caos había fraudes, gestión deficitaria y ausencia de controles en la gestión de la actividad del arsenal, en el aprovisionamiento de materiales para la construcción naval y del propio arsenal, así como en el gasto de las importantes sumas de dinero que se estaban invirtiendo en el programa de rearme. Y, por encima de todo, detectó una gran improvisación en toda la gestión, fruto tanto de las prisas de Ensenada por avanzar en el programa de rearme, como de los cambios que se fueron introduciendo en las características técnicas de los buques o de la construcción del arsenal, todo lo cual derivó en una

falta de rigor en la gestión financiera y en el control del gasto.³¹ Arriaga tuvo en cuenta el conocimiento de esta situación a la hora de tomar sus primeras decisiones para reorganizar las finanzas de la Marina adaptándolas a la nueva situación.

Las primeras disposiciones de Julián de Arriaga para adaptar las necesidades financieras de la Armada a las restricciones presupuestarias implicaron ordenar a los intendentes de Marina que limitaran el gasto que dirigían a la consignación económica que estaban recibiendo y que se había estimado de acuerdo con unos presupuestos presentados previamente. En ningún caso podían exceder la consignación, como habían estado haciendo durante los últimos años. Como sabía que los caudales asignados en 1754 apenas podrían cubrir el gasto ya realizado y los encargos de materiales comprometidos, decidió dar preferencia a los pagos de los materiales necesarios para el mantenimiento de los buques y víveres, para que todos los buques de la flota estuvieran carenados y pertrechados para poder levar anclas en cualquier momento, si la ocasión lo requiriera. Es decir, desde que asumió la responsabilidad del Ministerio de Marina, Arriaga tuvo muy claro cuál debía ser su prioridad: mantener la operatividad de la Armada para que la monarquía no perdiera la capacidad de ejercer el poder naval que con tanta inversión y esfuerzo había desarrollado durante los últimos seis años. Igualmente, ordenó a los comisarios de los tres departamentos marítimos que ciñeran el egreso en las partidas de arsenales, fábricas de lonas y jarcias y construcción naval, limitándose estrictamente a la dotación que les había sido asignada según lo presupuestado. Acompañó la orden con la petición de un listado de todos los buques adscritos a sus respectivos departamentos, detallando todos los pertrechos que cada uno de los buques necesitaba para su completo armamento y encomendándoles que se asegurasen de que no faltaran los pertrechos necesarios.³² Evidentemente, quería evitar el riesgo —más que factible— de que las escuadras no estuvieran operativas ante un inminente peligro, como se había comprobado con anterioridad, cuando la falta de algunos

³¹ María Baudot Monroy, “Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval”, en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 297-328.

³² AGS, SM, leg. 323, Arriaga a Álvaro Bermúdez, Madrid, 20 de agosto de 1754.

pertrechos había impedido armar los buques en los plazos establecidos, retrasando con ello la salida de las escuadras.³³ Con estas primeras medidas Arriaga frenó el gasto de forma inmediata, reduciéndolo a lo mínimo. Pero ahora tenía que empezar a diseñar una nueva organización de la financiación para adaptarla a la reducción financiera que le habían anunciado.

La reorganización del gobierno económico de la Marina

Para poder reorganizar la nueva financiación, Arriaga necesitaba respuestas concretas a tres preguntas clave: ¿cuánto dinero tenía disponible hasta final de 1754?, ¿cuánta deuda se había acumulado hasta agosto de 1754 y a cuánto ascendería la deuda total prevista hasta final del año? (cuadro 2), ¿cuánto dinero de la consignación ordinaria faltaba por recibir en los departamentos? (cuadro 3). Arriaga pidió a los tres intendentes de Marina que le presentaran listados contables de todos los pagos comprometidos y pendientes de pago ese mismo año en sus respectivos departamentos hasta el momento en que se hizo cargo del ministerio, es decir entre enero y agosto de 1754, y requirió también un segundo listado de los pagos previstos hasta final de año por contratos anteriores. Para completar el cuadro financiero de la Marina, pidió que los tesoreros de cada departamento marítimo realizaran un estado de los caudales recibidos y pendientes de recibir durante el año en curso en función de la consignación asignada. A finales de septiembre Arriaga dispuso de gran parte de la información requerida y pudo solicitar a Valparaíso la liquidación de las deudas con los proveedores.³⁴ No vamos a exponer el detalle de la deuda acumulada,³⁵ pero sí mencionaremos algunas

³³ María Baudot Monroy, “Armar en tiempos de guerra: la movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740”, en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra: expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 85-116.

³⁴ AGS, *Secretaría y Superintendencia de Hacienda* (SSH), leg. 47, diversas cartas de Arriaga a Valparaíso escritas entre el 25 de septiembre y el 2 de octubre de 1754. Las aprobaciones y confirmaciones de los pagos están en el margen de las cartas. AGS, SM, leg. 585, Arriaga a Valparaíso, Buen Retiro, 9 de octubre de 1754.

³⁵ Se puede consultar en Baudot, “La Hacienda de Marina...”, p. 205.

Cuadro 2
DEUDA ACUMULADA DE LA ARMADA
1754 (EN RSV)

Deuda acumulada hasta agosto de 1754	2 354 863
Deuda acumulada entre agosto y finales de 1754 (en función de los pagos comprometidos)	3 476 628
TOTAL	5 831 491

FUENTE: AGS, SMA, leg. 47 y leg. 585.

Cuadro 3
CONSIGNACIONES DE 1754 PENDIENTES DE PAGO
(EN RSV)

<i>Departamento</i>	<i>Consignación mensual</i>	<i>Consignación total</i>
Departamento de Cádiz	1 750 000	(dos meses) 3 500 000
Departamento de Ferrol	2 050 000	(dos meses) 4 100 000
Departamento de Cartagena	2 050 000	(dos meses) 4 100 000
Santander	500 000	(tres meses) 1 500 000
TOTAL		13 200 000

FUENTE: AGS, SSH, leg. 47.

peculiaridades de ella que sirven de ejemplo para observar cómo se venía actuando hasta este momento en la gestión de las finanzas de la Marina. Desde 1748 el marqués de la Ensenada había encargado a las fábricas de fundición de Barcelona y Sevilla, que estaban bajo la supervisión de la Secretaría de Guerra, la producción de accesorios para los nuevos buques de la Armada (argollones, roldanas de bronce y morteros), sin dotar esos asientos de las correspondientes partidas presupuestarias en las cuentas de la Marina, porque la acumulación de las carteras ministeriales en una misma persona le había permitido hasta ese momento obviar controles fiscales y actuar fuera de la rigidez presupuestaria y contable que se estaba

intentando implantar.³⁶ Como las restricciones presupuestarias también afectaron al Ejército, el ministro de Guerra se apresuró a reclamar a Arriaga las cantidades que estaba debiendo la Marina por los asientos con las fábricas de fundición, los cuales ascendían a 170 000 rsv. Además, pidió que se estableciera y dotara la correspondiente partida en los próximos presupuestos de la Armada. El total de la deuda ascendía a 5 831 491 rsv, una cantidad imposible de saldar con las consignaciones ordinarias que recibía la Marina. Arriaga pidió a Wall la aprobación del pago de la deuda acumulada, la cual Wall autorizó. Valparaíso, a su vez, ordenó a la Tesorería General los abonos de toda esta deuda acumulada hasta diciembre de 1754 para facilitar la implantación del nuevo sistema. Como venía siendo habitual, los pagos se efectuaron con créditos a cuenta de distintas rentas.³⁷ Como ya no se podía recurrir a la Depositaria de Indias para efectuar “pagos extraordinarios” sin la aprobación de Wall, Arriaga también consiguió que éste se comprometiera a que la Tesorería General pagara las deudas que fueran apareciendo a lo largo de 1755 relacionadas con el rearme naval. De este modo no tenía que incluirlas en los nuevos presupuestos. Sin lugar a duda, la intención de Valparaíso fue que a partir del año entrante (1755) tanto la Marina como el Ejército se financiaran con las aportaciones mensuales que recibirían de la Tesorería General, conforme a los presupuestos que ambas instituciones debían confeccionar a final de cada año.

Por lo que respecta a las cantidades que se le continuaban debiendo a la Marina de las consignaciones mensuales, a finales de noviembre a los tres departamentos navales y a Santander les faltaban por recibir el equivalente a dos meses de consignación, es decir unos 13 200 000 rsv de un presupuesto ordinario anual que ascendía a 77 200 000 rsv para toda la Marina. Arriaga solicitó a Valparaíso el pago de las cantida-

³⁶ AGS, SM, leg. 585, Sebastián de Eslava a Julián de Arriaga, Buen Retiro, 4 de septiembre de 1754. Antonio Aguilar Escobar, *Cañones de bronce para el Ejército. Historia de la Real Fundición de Sevilla en el siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, Colección Adalid, 2010, p. 140-141 y 248-261; Aguilar, “Apuntes para la historia de la Real Fundición de cañones de Barcelona (1775-1800)”, *Revista de Historia Militar*, 108, 2010, p. 11-38.

³⁷ Agustín González Enciso, “La Hacienda castellana y la economía en el siglo XVIII”, *Estudios: Revista de Historia Moderna*, 29, 2003, p. 21-41.

des pendientes. También en esta ocasión Wall aprobó la petición de Arriaga y Valparaíso ordenó a la Tesorería General que procediera a enviar el dinero pendiente.³⁸

Cambios introducidos por Arriaga en la gestión de los presupuestos

Con los capítulos de las deudas y los pagos pendientes aclarados, Arriaga se dispuso a elaborar sus primeros presupuestos para la Marina. Para poder reorganizar su gobierno económico y aplicar la disminución del gasto en los presupuestos para el próximo año, que el conde de Valparaíso le había anunciado, Arriaga necesitaba saber el gasto ordinario real de los departamentos. Para ello pidió a los intendentes de Marina que, sobre la base del gasto ordinario de 1754, le remitieran un estado dividido en cinco apartados, correspondientes a los cinco ramos en los que iba a estructurar los nuevos presupuestos y que representaban todo el gasto de la Armada. Les pidió también un resumen del gasto previsto para cada uno de los ramos establecidos y una estimación “prudencial” para las compras de materiales destinados al consumo ordinario para el mantenimiento de los buques adscritos a cada departamento, como los palos de arboladuras, que se adquirirían en Riga, o el cáñamo para la fabricación de jarcias y lonas.³⁹ La idea de Arriaga era que a cada uno de los ramos que había establecido para estructurar el presupuesto (sueños de todas las clases, construcción naval, construcción de arsenales, fábricas de lonas y jarcias y armamentos de corso) se le asignase exactamente la cantidad de la consignación expresada en el presupuesto, a sabiendas que de la partida destinada a la construcción naval iba a sobrar dinero porque esta actividad de momento se había ralentizado y se había despedido mucha maestranza, como le confió al intendente de Cartagena:

³⁸ AGS, SM, leg. 47, Arriaga a Valparaíso, Buen Retiro, 5 de septiembre de 1754.

³⁹ AGS, SM, leg. 585, Madrid, 4 de noviembre de 1754; Arriaga a Juan Gerbaut, intendente de Marina de Cádiz, Francisco Barrero intendente de Marina de Cartagena, y Juan Domingo Medina, intendente de Marina de Ferrol.

Cuando envié a V. S. noticia de la dotación con que había dotado ese Departamento para este año, se tuvo aquí muy presente que de lo que se señala para la construcción sobra caudal respecto al que anteriormente dije a V. S. se debía convertir en ella, y pues no hay motivo que altere la providencia, cuide V. S. de arreglarse precisamente a lo que está mandado, que a su tiempo se le dirá en lo que deberá emplear lo que se fuere ahorrando de la diferencia que hay de lo que se ha de gastar en la construcción.⁴⁰

Arriaga sabía que ni Valparaíso ni Wall le iban a autorizar exceder la consignación, por lo que previó hacerse una hucha con el dinero sobrante de algunas partidas para dedicarlo a lo que él denominó “contingencias extraordinarias”.

Con la documentación que le remitieron los intendentes, Arriaga confeccionó los presupuestos para 1755, los cuales presentó a Valparaíso a finales de noviembre de 1754. Para la financiación de la Armada durante todo 1755 Arriaga pedía 647 000 escudos mensuales (6470 000 rsv) o 77 640 000 rsv. Si tenemos en cuenta que en 1754 la Marina había recibido un total de 111 348 000 rsv, la reducción presupuestaria con respecto al gasto del año anterior fue considerable: nada menos que 30.27%. Durante los siguientes años siguió aplicando reducciones, aunque progresivamente menores, como se observa en el cuadro 4.

El cuadro refleja cómo, durante el rearme naval de Ensenada, las consignaciones habían aumentado ampliamente cada año, y cómo se redujeron considerablemente hasta 48.35% a partir del ajuste presupuestario impuesto por Valparaíso. Sin embargo, en 1760, coincidiendo con la movilización llevada a cabo por Carlos III con motivo de la Guerra de los Siete Años, aumentó la consignación hasta los 69 240 000 rsv. Como había ocurrido antes, Valparaíso aprobó la consignación y pidió a Arriaga que le avisara de los lugares a los que el tesorero general, Manuel Antonio de Horcasitas, debía enviar las mensualidades. Arriaga pidió que se remitieran a los respectivos tesoreros de Marina de cada departamento marítimo (véase el cuadro 5).⁴¹ Estructurar el presupuesto de acuerdo con las

⁴⁰ AGS, SM, leg. 585, Arriaga a Francisco Barrero, Madrid, 8 de febrero de 1755.

⁴¹ AGS, SSH, leg. 48, Arriaga a Valparaíso, Buen Retiro, 26 de febrero de 1755.

Cuadro 4
GASTO TOTAL DE LA ARMADA POR AÑOS ENTRE
1749-1759

<i>Año</i>	<i>Gasto total (en rsv)</i>	<i>Variación %</i>
1749	30 637 670	–
1750	42 685 000	+ 39.32
1751	41 000 000	– 3.94
1752	66 400 000	+ 38.25
1753	82 400 000	+ 19.79
1754	111 348 000	+ 25.65
1755	77 640 000	– 30.27
1756	69 240 000	– 10.81
1757	64 200 000	– 7.27
1758	64 200 000	–
1759	64 200 000	–
1760	69 240 000	+ 7.27

FUENTE: AMNM, Ms. 471.

necesidades reales había sido un buen punto de partida para el control del gasto, pero este esfuerzo tenía que completarse con un puntual ingreso de las consignaciones y una exacta gestión de los pagos, de acuerdo con las previsiones sobre las que se sustentaban los presupuestos.

¿Cómo controló Arriaga el gasto?

Arriaga introdujo dos novedades con respecto a la etapa anterior. En primer lugar, pidió a los intendentes que respetasen escrupulosamente la distribución de los dineros según los cinco ramos que había establecido, que bajo ningún pretexto se gastase más de lo

Cuadro 5
DESGLOSE DEL GASTO MENSUAL POR DEPARTAMENTO MARÍTIMO
(EN ESCUDOS)

<i>Lugar</i>	<i>Sueldos</i>	<i>Gastos arsenales</i>	<i>Armamento corso</i>	<i>Construcción naval</i>	<i>Construcción de arsenales</i>	<i>Total</i>
Cádiz	59 000	58 000	18 000	26 000	15 000	176 000
Ferrol	32 000	26 000	–	77 000	56 000	191 000
Cartagena	42 000	53 000	32 000	38 000	45 000	210 000
TOTAL	133 000	137 000	50 000	141 000	116 000	577 000

FUENTE: AGS, SM, leg. 584.

consignado ni se destinase cantidad alguna a otro concepto, pero le indicó que esa orden no afectaba al mantenimiento de los buques: “Que en la paga de empleados y compras de géneros precisos al departamento nada se detenga. Que para la conservación de los buques armados y desarmados en carenas, recorridas y su aseo y abrigo se gaste cuanto convenga a tan importantes fines”.⁴² Sin duda, el ministro, junto con las medidas de ahorro, trataba de imponer orden, tanto en la contabilidad de los tesoreros y comisarios ordenadores como en la gestión de las consignaciones. Intentaba con ello evitar los trasvases de dinero de unos ramos a otros y el dispendio con el que se había actuado durante los últimos años, evitando así que las medidas de ahorro afectasen a la operatividad de la flota.⁴³

Por otro lado, Arriaga pidió a los intendentes de Marina que tuvieran “cuidado de avisarme semanariamente en carta separada las libranzas que remite el tesorero general y el tiempo en que cumple su pago”, es decir, quiso estar informado del dinero que entraba en las tesorerías de cada departamento marítimo y de la fecha exacta de la entrada.⁴⁴ En junio de 1755, cuando el nuevo sistema llevaba funcionando seis meses, Arriaga diseñó un formulario que envió

⁴² AGS, SM, leg. 585, Arriaga a Francisco Barrero, Madrid, 28 de enero de 1756; AGS, SM, leg. 324, s.f., Arriaga a los tres intendentes.

⁴³ AGS, SM, leg. 585, Arriaga a Antonio Perea, Buen Retiro, 28 de enero de 1755.

⁴⁴ AGS, SM, leg. 585, Arriaga a Antonio Perea, Madrid, 28 de enero de 1755.

a los tres intendentes con la orden de que los tesoreros anotaran en él las consignaciones asignadas y la distribución de las mismas según los ramos que él había establecido, indicando lo que sobraba o lo que faltaba en cada ramo (véase el cuadro 6). Los intendentes, además de los informes semanales de cargo y data, ahora debían remitir al ministro este nuevo formulario mensual, una vez realizados los pagos correspondientes.⁴⁵ Evidentemente, Arriaga quería controlar el gasto real y decidir a qué partidas se aplicaban los fondos. Sin embargo, el cuadro 6 nos ofrece una lectura más: las medidas de ahorro estaban dando sus frutos porque lo gastado en cada ramo era menor que la consignación asignada.

A Arriaga no le resultó fácil imponer estas reformas administrativas y contables, porque chocó con las protestas de algunos tesoreros de Marina que consideraban que dichas reformas implicaban duplicar su trabajo, lo que en parte era cierto.⁴⁶ Elaborar los detallados estados semanales de cargo y data, y de la exacta distribución por ramos del dinero recibido, era un laborioso trabajo contable, y su implantación con la regularidad exigida por Arriaga no siempre se consiguió. Uno de los factores que influyeron en ello fue la irregularidad con que se recibían los caudales en algunos departamentos (como en Ferrol), lo que obligó al tesorero a enviar los estados de carga y data mensualmente en vez de semanalmente.⁴⁷ Es cierto que rellenar el nuevo formulario mensual era repetir unos datos con los que el ministro ya contaba en los estados semanales de carga y data, pero la configuración del formulario mensual, incluyendo “lo que sobraba o faltaba” de cada ramo, hacía más visible para Arriaga la disponibilidad o la falta de fondos y, sobre todo, el gasto excesivo,

⁴⁵ AGS, SM, leg. 585, Arriaga a los tres intendentes de Marina, Madrid, 18 de junio de 1755.

⁴⁶ La normativa fiscal y contable de la Marina estaba regulada por las Ordenanzas de Patiño de 1725. Véase Carlos Pérez Fernández-Turégano, “La Hacienda de Marina en la política naval del primer tercio del siglo XVIII”, en Leandro Martínez Peñas y Manuela Fernández Rodríguez (coords.), *De las navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz. El Ejército y la guerra en la construcción del Estado*, Valladolid, Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, del Derecho y las Instituciones, 2012, p. 251-278.

⁴⁷ AGS, SM, leg. 585, Arriaga a Francisco Perea, Madrid, 28 de enero de 1756.

Cuadro 6
DISTRIBUCIÓN DE LAS CONSIGNACIONES PRIMER SEMESTRE DE 1755
(EN ESCUDOS)

<i>Gastos</i>	<i>Caudal consignado</i>	<i>Caudal consumido</i>	<i>Sobra</i>
<i>Gastos generales</i>	59 000	50 000	9 000
<i>Gasto de arsenales</i>	58 000	54 000	4 000
<i>Armamento de corso</i>	18 000	10 000	8 000
<i>Construcción naval</i>	26 000	12 000	14 000
<i>Construcción arsenal</i>	15 000	10 000	5 000
TOTAL	176 000	136 000	40 000

FUENTE: AGS, SM, leg. 585.

que era lo que quería evitar a toda costa.⁴⁸ Con la práctica diaria, a lo largo de 1757, 1758 y 1759 la distribución de las consignaciones por ramos resultó ser más complicada de lo que se previó. No resultaba fácil adjudicar a varios ramos la parte proporcional de una misma factura, como ocurría con frecuencia con varios de los muchos materiales suministrados, porque unos iban destinados a la construcción de bajeles nuevos, como a la carena de los viejos. No obstante, a pesar de todos los inconvenientes que le expusieron los intendentes, Arriaga siguió reclamando que le enviaran el formulario cada mes, revisándolo personalmente (incluso las operaciones aritméticas) y llamando la atención a los intendentes cuando comprobaba que habían excedido el gasto en algún ramo. Arriaga perseveró en el control del gasto y en la necesidad de procurar ahorros para imprevistos porque sabía que Valparaíso en ningún caso iba a exceder la financiación para la Marina. En todo caso podía recortarla aún más, como ocurrió a principios de 1756, cuando el tesorero general avisó a Arriaga de que la Tesorería General aún estaba

⁴⁸ AGS, SM, leg. 585, Se conservan algunos de estos estados semanales de los años 1755, 1756, 1757 y 1759.

debiendo a las tesorerías de los departamentos navales de Cartagena y Ferrol las cantidades de 1 140 878 y 37 323 rsv, respectivamente, correspondientes a parte de las consignaciones de 1755. El tesorero preguntó a Arriaga si necesitaba el dinero o si podía ahorrárselo a la Real Hacienda, pero Arriaga zanjó la cuestión argumentando que la Armada no podía prescindir de unos caudales que tenía ya comprometidos, como se deducía de los presupuestos que había presentado al año anterior.⁴⁹

En diciembre de 1756 Arriaga pidió a los intendentes que en el formulario de noviembre incluyeran “el total resumen de cada clase en sus distintas aplicaciones por los once meses corridos y el total de la existencia sobrante de la consignación”.⁵⁰ Esta nueva modificación administrativa se mantuvo hasta 1759. Para Arriaga esto tenía sentido, pues con los datos de once meses podía preparar la solicitud para 1757, prescindiendo de los laboriosos presupuestos elaborados por los intendentes, en los que se había sustentado la petición de las consignaciones en los años precedentes. Con la colaboración de los intendentes, Arriaga pudo disponer cada año de un remanente procedente de las consignaciones que fue guardando. Juan Gerbaut, el intendente gaditano, se mostraba orgulloso del resultado de su esfuerzo en la gestión de las consignaciones de su departamento: “Yo me satisfago esencialmente con que los ahorros que he dado a los fines de años a favor de la consignación en su todo han sido consiguiertes a las eficaces providencias con que he procurado las economías de la Real Hacienda haciéndose el servicio”.⁵¹

¿Cuál fue el objetivo de los ahorros de Arriaga?

A finales de 1755 Arriaga ya tenía clara la cuantía de los excedentes de las consignaciones que pensaba dedicar a lo que él denominó “contingencias excepcionales”, las cuales no eran otra cosa que la reactivación de la construcción naval —suspendida después del obligado

⁴⁹ AGS, SSH, leg. 48, Arriaga a Nicolás de Francia, Buen Retiro, 6 de febrero de 1756; Arriaga a Francia, Buen Retiro, 10 de marzo de 1756.

⁵⁰ *Ibid.*, Madrid, 8 de diciembre de 1756.

⁵¹ AGS, SM, leg. 585, Juan Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 10 de agosto de 1757.

parón tras la implantación de la nueva política económica— y el mantenimiento de la operatividad de la flota conservando los buques carenados y pertrechados para cualquier contingencia. Sin embargo, Arriaga, condicionado por el obligado recorte presupuestario, lo hizo con un criterio más racional que el que Ensenada había dado a su proyecto de rearme, caracterizado por las prisas y la improvisación. Arriaga decidió adaptar el aumento de la flota a las posibilidades económicas de la Corona de aquellos años, evitando incurrir en deudas que Valparaíso no iba a cubrir. A final de 1755 ordenó a Juan Gerbaut formar una junta de constructores que evaluara qué tipo de navío convenía más a la Armada. El dictamen de la junta se decantó por el modelo de navío de línea de 58 cañones que podía armarse con 62. A Perea y a Gerbaut les pidió una relación de los materiales necesarios para la construcción de un navío de 58, y que comprobaran si en los almacenes de sus respectivos departamentos había suficientes materiales, sobre todo maderas. Con la confirmación en la mano, les ordenó poner quilla para empezar la fábrica de un navío cada año, destinando a este propósito exclusivamente fondos del ramo asignado para la construcción naval, los cuales no podrían excederse en ningún caso.⁵² Es más, Arriaga pidió a los intendentes que aplicaran medidas de ahorro para poder seguir contando con un remanente para imprevistos. A Jorge Juan le encargó el trazado de un plano del navío de línea *Tridente*, con instrucciones exactas de construcción, para utilizarlo como modelo en todos los arsenales, incluido el de La Habana.⁵³ ¿Y por qué La Habana? Pues porque Arriaga había decidido trasladar poco a poco el grueso de la construcción naval al astillero instalado en aquella ciudad. Ordenó a Juan Montalvo construir dos navíos de línea al año, a ser posible por asiento.⁵⁴ Esta medida respondía al doble objetivo de evitar los controles de Wall y seguir construyendo navíos sin exceder el presupuesto, porque la financiación de la Marina en La Habana,

⁵² AGS. SM, leg. 325. Arriaga a Gerbaut, Madrid 24 de octubre de 1755, 6 y 27 de enero y 9 de noviembre de 1756; Arriaga a Antonio Perea, Madrid, 3 de noviembre de 1756.

⁵³ *Ibid.*, Arriaga a Jorge Juan, Madrid, 30 de diciembre de 1755.

⁵⁴ *Ibid.*, Arriaga a Juan Montalvo, Madrid, 19 de marzo de 1756.

incluida la construcción naval, corría por cuenta del virreinato novohispano.⁵⁵ Si a los tres navíos anuales que se debían construir en los arsenales metropolitanos sumamos los dos anuales que ordenó construir a Juan Montalvo, intendente de Marina de La Habana, el resultado es casi ridículo, comparado con el ritmo de productividad alcanzado durante los años de Ensenada,⁵⁶ pero era discreto y no llamaba la atención. En cualquier caso, es conveniente destacar que lo que se ralentizó fue la iniciativa constructora y de ningún modo la actividad, porque en los arsenales españoles se continuó con la construcción de los buques que se hallaban en quilla y, por lo tanto, siguió habiendo botaduras que incrementaron el poder naval de la monarquía.⁵⁷

En 1758 las victorias inglesas en distintos frentes en el curso de la Guerra de los Siete Años precipitaron los acontecimientos, focalizando el escenario de los enfrentamientos en aguas americanas con el consiguiente incremento de la presencia de buques franceses e ingleses en las rutas atlánticas y en el Caribe. Arriaga fue plenamente consciente de la amenaza que la situación bélica internacional suponía para los territorios de la Corona a ambos lados del Atlántico, por lo que, en la primavera de 1758, decidió promover una movilización naval de carácter defensivo, solicitando la aprobación de Fernando VI. Para ello, en primer lugar tuvo que garantizarle el carácter puramente disuasorio y defensivo de su iniciativa. Las escuadras movilizadas se limitarían a patrullar las aguas metropolitanas, las rutas atlánticas y el Caribe. Un segundo argumento aún de mayor

⁵⁵ *Ibid.*, Arriaga a Jorge Juan, Madrid, 30 de diciembre de 1755; Arriaga a Juan Montalvo, Madrid, 19 de marzo de 1756. Sobre el astillero de La Habana, véase José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, y *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval, 1700-1805*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018. Patricio Merino Navarro, *La Armada española...*, p. 130.

⁵⁶ Juan Marchena Fernández, “Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada, 1700-1825”, en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, v. II, Madrid, Editorial Doce Calles, 2018, p. 264-265. Entre 1749 y 1754 se construyeron un total de 37 buques: 25 navíos y 12 fragatas.

⁵⁷ Marchena, “Como enormes...”, p. 270-271. Entre 1755 y 1760 se botaron 18 navíos y 10 fragatas.

peso, utilizado por Arriaga ante el rey y ante Wall para conseguir que aprobaran la movilización, fue el compromiso de que financiaría la campaña sin que el secretario de Hacienda tuviera que aumentar la consignación ordinaria de la Armada, “con el sobrante que procuraba siempre a estos fines”,⁵⁸ sin concretar sobre el origen del “sobrante”. Tenía muy claro que cuantas menos explicaciones diera, mejor. Sorprendentemente, tampoco se las pidieron.

Cuando las escuadras movilizadas en 1758 terminaron la campaña de patrullaje sin incidentes y se retiraron de internada a sus respectivos puertos, Arriaga pidió al rey que autorizara otra movilización semejante para la primavera de 1759 si persistía la guerra. Nuevamente la llevó a cabo “a expensas de los ahorros anteriores y sin aumento de la consignación anual”.⁵⁹ Lo que sí hubo que aumentar fue el pago al asentista de víveres por las provisiones para los dos armamentos extraordinarios de 1758 y 1759. Arriaga pidió a Valparaíso un “socorro” de 3 000 000 de reales para cubrir el suministro extraordinario de raciones para las escuadras, y negoció con el asentista un aumento del asiento mientras durase la guerra, que pasó de 35 000 a 75 000 escudos mensuales.⁶⁰

La llegada a España de Carlos III en el otoño de 1759 para asumir la corona española tras la muerte de su hermano acabó con la etapa de neutralidad y de restricción del gasto, pues el rey vino decidido a movilizar todas sus fuerzas navales. Para estar informado pidió a Arriaga un presupuesto del coste de la movilización prevista para 1760.⁶¹ Sin embargo, ni la movilización de 1760 ni las de 1761 y 1762 —cuando España ya había entrado en la guerra— se financiaron vía presupuestos ordinarios. Arriaga se vio obligado a reclamar a Esquilache —el nuevo ministro de Hacienda— el pago de los cuantiosos créditos descubiertos en que habían incurrido los departamentos navales para habilitar las escuadras al no disponer de fondos

⁵⁸ AGS, *Estado*, leg. 6.090, doc. 77, Arriaga a Wall, Madrid, 14 de mayo de 1759.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ AGS, *SM*, leg. 585, Arriaga a Esquilache, Buen Retiro, 19 de diciembre de 1759.

⁶¹ AGS, *SM*, leg. 329, Esquilache a Arriaga, Zaragoza, 16 de noviembre de 1759; Arriaga a Esquilache, Buen Retiro, 15 de noviembre de 1759, AGS, *SM*, leg. 585; Arriaga a Esquilache, El Pardo, 19 de diciembre de 1759.

extraordinarios para la movilización. Esquilache impuso otra forma de gestionar la financiación de la Marina.⁶² Eran nuevos tiempos con nuevos actores.

Conclusiones

La nueva política económica propiciada por Wall respondió a múltiples objetivos: restringir el gasto del Estado a los ingresos líquidos, empezar a pagar la enorme deuda acumulada durante el reinado de Felipe V y frenar el proyecto de rearme naval promovido por el marqués de la Ensenada. En el balance de resultados, hemos visto que el rearme naval no se paró por completo, es más correcto decir que se ralentizó. Arriaga lo retomó tímidamente a partir de 1756, con lo que la flota siguió aumentando, aunque de una forma más racional y acorde con las posibilidades financieras de la monarquía.

La reducción del gasto total en relación con los ingresos sí que fue un éxito, a tenor del superávit de 150 000 000 de reales que el conde de Valparaíso consiguió acumular hasta final de 1759, según los cálculos de Renate Pieper.⁶³ Conseguir equilibrar las cuentas estatales para empezar a amortizar la deuda también fue un éxito, porque permitió destinar algunos caudales al pago de la deuda acumulada. También fue exitosa la reducción presupuestaria impuesta por Wall a la Marina: entre agosto de 1754 y el final de 1759 la financiación de la Armada se redujo aproximadamente 48.35%, pero Arriaga supo aprovechar la coyuntura para aplicar reformas administrativas e imponer una gestión más racional y ahorradora en las finanzas navales.

Gracias a esas reformas los intendentes de Marina empezaron a gestionar y controlar mejor el dinero que entraba en las tesorerías de Marina de los departamentos marítimos. La distribución de las consignaciones por ramos y los controles mensuales del gasto facilitaron la posibilidad de poner orden en el caos de la gestión de los fondos. Esta evidente mejora financiera motivó que Merino Navarro

⁶² AGS, SM, leg. 586, Arriaga a Esquilache, El Pardo, 6 de enero de 1761.

⁶³ Pieper, *La Real Hacienda...*, p. 178-179.



considerara la época iniciada en 1755 como “eficaz”, porque “los recursos se valoraron y administraron adecuadamente”.⁶⁴ Es evidente la independencia de la que todavía gozaban los marinos para administrar y gestionar las consignaciones que recibían de la Tesorería General con respecto a la tendencia centralizadora que ya se había impuesto en el resto de la administración estatal.⁶⁵ Los intendentes de Marina y los tesoreros gestionaban los fondos de manera independiente, atendiendo exclusivamente a las instrucciones de Arriaga, sin que el tesorero general o el secretario de Hacienda interfirieran en el criterio del ministro de Marina o en la gestión de los fondos de los intendentes y los tesoreros de Marina. Sin duda, debido a que las peculiaridades de financiación de la Armada no encajaban fácilmente en los criterios establecidos por la Tesorería General para gestionar los fondos que transfería, se aceptó que la Marina mantuviera esa independencia, lo que también explica la falta de exactitud y rigor en las estimaciones de costes. Precisamente fue esa ambigüedad la que desde un principio permitió a Arriaga ocultar ingresos en unos ramos para hacerse con una “hucha de ahorros”. Finalmente, esos ahorros anuales acumulados permitieron a Arriaga seguir construyendo navíos y financiando la movilización de las escuadras cuando surgió la amenaza de la guerra, manteniendo así la operatividad de la Armada.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR ESCOBAR, Antonio, *Cañones de bronce para el ejército. Historia de la Real Fundación de Sevilla en el siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, Colección Adalid, 2010.

———, “Apuntes para la historia de la Real Fundación de cañones de Barcelona (1775-1800)”, *Revista de Historia Militar*, 108, 2010, p. 11-38.

BAUDOT MONROY, María, “Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval”, en Manuel Reyes García Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012.

⁶⁴ Merino, *La Armada española...*, p. 127.

⁶⁵ Dubet y Solbes, *El rey, el ministro...*, p. 458 y s.

- , *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754*, Madrid, Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia/Ministerio de Defensa, 2013.
- , “Armar en tiempos de guerra: la movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740”, en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra: expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 85-116.
- , “Navíos, navíos, navíos”. La política naval de Julián de Arriaga. El período de los grandes cambios, 1750-1760”, en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Sevilla, Doce Calles, 2018, v. I, p. 87-120.
- , “Le changement de cap intervenu après la politique navale de Ensenada, ou comment la politique de Wall a affaibli la défense des indes”, en Olivier Chaline y Agustín Guimerá (coords.), *La Marine des Bourbons espagnols du XVIIIe siècle*, París, Presses Universitaires, 2018, p. 31-52.
- COXE, William, *España bajo el reinado de la Casa de Borbón. Desde 1700 en que subió al trono Felipe V hasta la muerte de Carlos III acaecida en 1788*, 4 v., Madrid, Tipografía D. F. de P. Mellado, 1846-1847, v. III.
- DUBET, Anne, “Control y negocio de la deuda real en el primer siglo XVIII: la Tesorería Mayor”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 23, 2014, p. 94-138.
- , *La Hacienda real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno. El caso Verdes Montenegro*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2015.
- , “El marqués de Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un proyecto de equipo”, *Estudios de Historia Novohispana*, 55, 2016, p. 99-116.
- , “El control del ‘Ministro de Hacienda’ de Indias: el marqués de Ensenada, las cuentas y las cajas americanas (1743-1754)”, *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 25, 2016, p. 35-64.
- , “El gobierno de las haciendas reales en el siglo XVIII. Dinámica de los reformismos borbónicos”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 5/9, 2018.
- , “El marqués de Ensenada y el crédito del rey de España”, en Gibrán Bautista Lugo (ed.), *Mediación política en las monarquías ibéricas*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (en prensa).



- DUBET, Anne y Sergio Solbes Ferri, *El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII español*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2019.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida, Milenio, 1996.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, “La supresión de los arrendamientos de impuestos en la España del siglo XVIII”, *Tiempos Modernos*, 30, 2015/1.
- , “La Hacienda castellana y la economía en el siglo XVIII”, *Estudis: Revista de Historia Moderna*, 29, 2003, p. 21-41.
- JURADO SÁNCHEZ, José, *El gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 2006.
- , “The Spanish National Budget in a Century of War. The Importance of Financing the Army and the Navy during the Eighteenth Century”, en Rafael Torres Sánchez (ed.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, EUNSA, 2007, p. 201-229.
- , “Los gastos civiles en una centuria de grandes conflictos internacionales. La importancia presupuestaria de la Corte, la burocracia, las transferencias y las inversiones en la España del siglo XVIII”, *Presupuesto y Gasto Público*, 53, 2008, p. 149-171.
- , “Gasto militar, crecimiento económico y lucha por la hegemonía en la época preindustrial. Gran Bretaña y España durante el siglo XVIII”, *Actas del X Congreso Internacional de la AEHE*, Sevilla, 2011.
- MERINO NAVARRO, Patricio, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos, “La Hacienda de Marina en la política naval del primer tercio del siglo XVIII”, en Leandro Martínez Peñas y Manuela Fernández Rodríguez (coords.), *De las navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz. El Ejército y la guerra en la construcción del Estado*, Valladolid, Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, del Derecho y las Instituciones, 2012, p. 251-278.
- PIEPER, Renate, *La Real Hacienda bajo Fernando VI y Carlos III*, Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda, 1992.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest, “Las reformas borbónicas como categoría de análisis en la historiografía institucional, económica y fiscal sobre Nueva España: orígenes, implantación y expansión”, *Revista de Historia del Caribe*, 11, 29, p. 19-51.



- _____, “La reforma de los mecanismos de control del fraude fiscal en la Real Hacienda de Nueva España durante el siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, 76/1, 2019.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, *El astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- _____, “La gestión económica de la Armada española, 1750-1820”, en Juan Marchena y Justo Cuño (coords.) *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018, p. 437-522.
- _____, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval, 1700-1805*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018.
- SOLBES FERRI, Sergio, “Tesorerías de Ejército: estructuras administrativo-contables para la gestión de los recursos fiscales en la España borbónica. Galicia, 1765-1780”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 16, 2007, p. 187-211.
- _____, “More Keys for Understanding the Ordinary Budgets of the Spanish Monarchy from a Territorial Perspective”, en Stephen Conway y Rafael Torres Sánchez (coords.), *The Spending of States: Military Expenditure during the long Eighteenth Century: Patterns, Organization, and Consequences, 1650-1815*, Saarbrücken, VDM Verlag, 2011, p. 129-153.
- _____, “La Real Hacienda y el control del gasto. La Tesorería General en la España del siglo XVIII”, en Santiago Luxan Meléndez (coord.), *Política, empresa e historia en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Mapfre-Guanarteme, 2012, p. 141-180.
- _____, “El control del gasto de la Marina en las secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos de la Tesorería General en la primera mitad del siglo XVIII”, en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 147-193.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego, *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.
- _____, *El ministerio Wall: La España discreta del ministro olvidado*, Madrid, Marcial Pons, 2012.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, Madrid, Sílex, 2012.



- , *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid, Marcial Pons, 2013.
- , “El miedo al déficit. La política de endeudamiento público de los Borbones en el siglo XVIII”, en Carlos Álvarez-Nogal y Francisco Comín Comín (eds.), *Historia de la deuda pública en España, (siglos XVI-XXI)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 2014.
- , *Constructing a Fiscal Military State in Eighteenth Century Spain*, Palgrave Macmillan, 2015.
- , “Tejiendo una hacienda imperial. ‘Unir los manejos de la Real Hacienda de España y América’ en el reinado de Carlos III”, en Michel Bertrand y Zacarías Moutakias (eds.), *Cambio institucional y fiscalidad. Mundo hispánico, 1760-1850*, Madrid, Casa de Velázquez, 2018, p. 43-63.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (ed.), *War, State and Development. Fiscal-military States in the Eighteenth century*, Pamplona, EUNSA, 2007.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Iberoamericana Vervuert, 2011.



EL ASIENTO GENERAL EN LA PROVISIÓN DEL VESTUARIO MILITAR

LA GESTIÓN DE LA COMPAÑÍA DE BACARDÍ, MESTRES Y SIERRA
ENTRE 1763 Y 1784

SERGIO SOLBES FERRI

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

El concepto de *Contractor State* goza hoy día de muy buena salud como referencia y estímulo historiográfico para los estudios del siglo XVIII.¹ La relación que se consigue establecer entre los estados europeos demandantes de suministros militares y los mercados a los que éstos deben recurrir de forma ineludible está siendo analizada provechosamente desde múltiples perspectivas y territorios.² Ahora bien, los resultados obtenidos no ayudan a simplificar el panorama

¹ En la introducción a esta obra conjunta se ha hecho mención al referido concepto de *Contractor State* y se ha puesto de manifiesto la bibliografía más relevante. De este modo, en nuestro caso podemos ceñirnos a mencionar las referencias que son fundamentales para nuestro estudio en particular: Richard Harding y Sergio Solbes Ferri (coords.), *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012; Huw W. Bowen, “The Contractor State. c. 1650-1815”, *International Journal of Maritime History (IJMH)*, v. xxv, 1, 2013, p. 239-274; Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016; Agustín González Enciso, *War, Power and the Economy. Mercantilism and State Formation in 18th-century Europe*, Londres, Routledge, 2016; Rafael Torres Sánchez, Pepijn Brandon y Marjoriein T’Hart, “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, 60, 2018, Issue 1: The Business of War, p. 4-22.

² A título de ilustrativo, Gordon E. Bannerman, *Merchants and the Military in Eighteenth Century: British Army Contracts and Domestic Supply, 1739-1763*, Londres, Pickering & Chatto, 2008; Pepijn Brandon, *War, Capital, and the Dutch State (1588-1795)*, Leiden, Brill, 2015; Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean*, Leiden, Brill, 2014; Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011; David Parrott, *The Business of War: Military*

científico. Al contrario, están abriendo un mundo prácticamente inagotable de opciones y alternativas como marco para el estudio de este tipo de negocios.³ Encontramos obviamente líneas maestras que tienden a repetirse en determinados casos y que permiten establecer algunas reglas fijas, pero la realidad es diversa. Al profundizar en la relación entre Estado y mercado encontramos matices que nos obligan a separar, incluso dentro de un mismo territorio, los ámbitos de la provisión militar en función de características que son determinantes para cada caso.⁴ Ya no se trata de distinguir simplemente entre el recurso al asiento o a la administración directa.⁵ Ahora sabemos que los estados recurren predominantemente al mercado para garantizar la provisión militar, pero la forma concreta de hacerlo ofrece, como decimos, un sinnúmero de alternativas.⁶

El caso que particularmente nos ocupa se refiere a la provisión del vestuario para los ejércitos españoles durante la mencionada centuria. Diversos estudios relativamente recientes han profundizado en la relación establecida entre el poder político y las comunidades mercantiles alrededor de este negocio.⁷ Sus principales conclusiones tienden

Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

³ Jeff Fynn-Paul, Marjolein 't Hart y Griet Vermeesch, "Introduction: Entrepreneurs, Military Supply, and State Formation in the Late Medieval and Early Modern Period: New Directions", en Jeff Fynn-Paul (ed.) *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean*, Leiden, Brill, 2014, p. 1-13.

⁴ Guillermo Pérez Sarrión, *The Emergence of a National Market in Spain, 1650-1800: Trade Networks, Foreign Powers and the State*, Londres, Bloomsbury Academic, 2016; Alberto Angulo Morales y Álvaro Aragón Ruano (eds.), *Recuperando el norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2016.

⁵ Agustín González Enciso, Rafael Torres Sánchez y Sergio Solbes Ferri, "Eighteenth-Century Spain as a Contractor State", *International Journal of Maritime History*, 25, 1, 2013, p. 253-257. Véase también Rafael Torres Sánchez, "Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII", *Studia Historica. Historia Moderna*, 35, 2013, p. 159-199.

⁶ Rafael Torres Sánchez, "Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el siglo XVIII", *Cuadernos de Historia Moderna*, 41, 2016, p. 373-389.

⁷ Sergio Solbes Ferri, "Contracting and Accounting: Spanish Army Expenditure in Wardrobe and the General Treasury Accounts in the 18th Century", en Richard Harding y Sergio Solbes Ferri (eds.), *The Contractor State and its Implications*,



a reforzar, por una parte, la idea de la monarquía hispánica como *Contractor State* que recurría sistemáticamente al mercado para gestionar la provisión, imponiendo si acaso la necesidad de contar con los géneros de las fábricas reales privilegiadas por parte de los agentes privados contratados. Sin embargo, también puede observarse, por otra parte, que la mayor parte de los gobiernos no parecían sentirse cómodos con la relación establecida. De ahí que aplicasen una política de permanente revisión sobre las fórmulas de provisión que iban siendo alternativamente escogidas y canceladas, sin mostrar en ningún momento un criterio claro o definido en cuanto a sus prioridades.⁸ El principal argumento esgrimido hasta hoy para justificar esta dificultosa y versátil relación se sustenta sobre la articulación del Estado español como monarquía absoluta, en contraste con la mayor soltura que parece darse en la relación con las comunidades mercantiles en otros sistemas políticos parlamentarios o republicanos.⁹ Sin dejar de respetar la trascendencia de dicho argumento, pensamos que no resulta absolutamente concluyente y creemos que es posible encontrar otras razones que ayuden a justificar esta realidad.

El presente trabajo pretende destacar las razones, no políticas, sino económicas e institucionales, que pudieron provocar ese

1659-1815, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012, p. 273-293; “La demanda de vestuario para el ejército español en el siglo XVIII”, en María Pérez y Laureano Rubio (eds.), Campo y campesinos en la España moderna, Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 2012, p. 1765; “Campillo y Ensenada: el suministro de vestuario para el ejército español durante las campañas de Italia (1741-1748)”, Studia Histórica. Historia Moderna, 35, 2013, p. 201-234; “Gasto militar y agentes privados. La provisión de uniformes para el ejército español en el siglo XVIII”, en Tiempos Modernos. Revista Electrónica de Historia Moderna, 30, 2015, s. f.; “Mecanismos financieros para el control de la provisión del vestuario de guardias de corps y alabarderos (1716-1785)”, en Juan José Iglesias, Rafael Pérez y Manuel Franciscó Fernández (coords.), Comercio y cultura en la Edad Moderna, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, p. 447-460; “Secretarías, asentistas y militares. Política y negocio en la provisión del ejército español del siglo XVIII”, en Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (eds.), Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII), Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, p. 159-194; “The Spanish Monarchy as a Contractor State in the Eighteenth Century: Interaction of Political Power with the Market”, Business History, 60, 2018, Issue 1, p. 72-86.

⁸ Solbes Ferri, “The Spanish Monarchy...”, p. 85-86.

⁹ Bowen, “The Contractor State...”, p. 239-245.

constante cambio de pareceres, y pretende hacerlo a través del análisis del recurso al asiento general como fórmula principal de provisión militar para cotejarla con el resto de las alternativas. Por eso, vamos a incluir, en primer término, un breve repaso de las opciones de provisión del vestuario utilizadas en la España de la primera mitad del siglo XVIII para enfatizar precisamente su falta de consistencia. Podremos así ubicar en su contexto la solución del recurso al asiento general para la provisión del vestuario adoptada por Esquilache en 1763, la cual sería gestionada hasta 1784 por la compañía inicialmente conocida como de Sierra, Bacardí y Mestres.¹⁰ La Corona estaba apostando en esas fechas por la concentración de la provisión militar en unos pocos asientos generales que llegaron a adoptar un carácter casi monopolista que ha sido convenientemente destacado por la historiografía.¹¹ Se trata de un hecho conocido, pero pretendemos profundizar en las razones que llevaron a Esquilache a decantarse por esta opción y analizar cuáles fueron las ventajas e inconvenientes derivadas del recurso a este sistema.¹² Quizá podamos encontrar y ofrecer nuevos argumentos para entender esta difícil relación entre los estados europeos y el mercado a lo largo del siglo XVIII.

LA FALTA DE UNA POLÍTICA DE PROVISIÓN COORDINADA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO¹³

Tras el final de la Guerra de Sucesión, durante la cual fue necesario recurrir a la provisión militar mediante géneros extranjeros en muchos casos, los mecanismos para la nueva organización de la confección de los uniformes militares tendió a concentrarse en Madrid y Cataluña. La presencia en la Corte de tropas de elite y empleados de casas reales, así como la presencia en el principado de regimientos

¹⁰ Solbes Ferri, “The Spanish Monarchy...”, p. 79-80.

¹¹ Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs...*, p. 96-111.

¹² La solución, en todo caso, tiene que calificarse necesariamente de exitosa, pues este contrato iba a ser uno de los reclamados para su negocio por el Banco Nacional de San Carlos. Véase Pedro Tedde de Lorca, *El Banco de San Carlos*, Madrid, Alianza Editorial/Banco de España, 1988, p. 159-172.

¹³ Solbes Ferri, “The Spanish Monarchy...”, p. 76-80.

militares y ejércitos expedicionarios, consecuencia tanto de la ocupación como de la preparación de las campañas mediterráneas, explican este hecho.¹⁴ Por otra parte, también existió la solución mercantilista basada en el uso obligado de materias primas nacionales en la fabricación de los uniformes, los cuales debían producirse también dentro del territorio, como forma de estimular el desarrollo industrial de la nación. Ya hemos destacado que las fábricas reales de paños, creadas en esta época, recibieron la concesión del suministro privilegiado de sus géneros para estos fines.¹⁵

Más allá de ambas premisas, no pareció existir una política definida sobre la organización del corte y confección de las prendas, las formas para contratar la ejecución de los trabajos, ni siquiera el papel que podían asumir los propios regimientos militares a la hora de organizar la provisión o la distribución de los uniformes. Ninguna fórmula se impuso, de modo que se recurrió simultáneamente a todas, mientras la administración trataba de encontrar la forma de imponer un rígido control del gasto a través de una Tesorería Mayor o General todavía en fase de consolidación.¹⁶ Estas circunstancias contribuyeron a crear una dinámica de convivencia de asientos de tamaño y duración medianos, de contrataciones parciales para resolver necesidades específicas, de compra directa o de renovación de uniformes por cuenta de los propios regimientos. Por su parte, la solución preferida por los comerciantes contratados para garantizar los pagos siguió pasando por el recurso al arrendamiento de rentas.¹⁷

¹⁴ Eduard Martí, “Detrás del asentista. Los contratistas militares de Felipe V en Cataluña (1715-1720)”, en esta misma publicación, p. 97-130. Pere Molas Ribalta y María Adela Farga, “Gremios y asentistas del ejército de Cataluña del siglo XVIII”, en Pere Molas *et al.*, *La Ilustración en Cataluña. La obra de los ingenieros militares*, Barcelona, Ministerio de Defensa, 2010. Véase también Josep Torras, “Les Conseqüències de la militarització obsessiva de Catalunya després de la derrota de 1714”, en Joaquim Albareda y Eva Serra (coords.), *Actes del 2 Congrés de Recerques*, Lérida, Pagès, 2002, p. 75-84.

¹⁵ Solbes Ferrí, *La demanda de vestuario...*, p. 1765.

¹⁶ Anne Dubet y Sergio Solbes Ferrí, *El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII español*, Madrid, Marcial Pons, 2019.

¹⁷ Agustín González Enciso, “La supresión de los arrendamientos de impuestos en la España del siglo XVIII”, *Tiempos Modernos*, 30, 2015/1.

El problema es que ni siquiera podemos hablar de un proceso lineal que se dirija hacia la concentración o la dispersión de la provisión, puesto que las distintas coyunturas se alternaron con sus particulares soluciones. Pudo darse el recurso inicial a una serie de asentistas generales privados durante la década de 1720, lo que propició una progresiva separación de los militares de estos asuntos y la potenciación de la Tesorería Mayor.¹⁸ Sin embargo, en la década siguiente todo cambió. La gestión del duque de Montemar como secretario de Guerra o la creación del Real Almirantazgo en 1737, junto con la suspensión de pagos de este último año, representó una clara involución en la dinámica mantenida hasta entonces.¹⁹ En los inicios de la década de 1740, Campillo, y más adelante Ensenada, tuvieron que reconstruir el sistema desde la base, reapareciendo con el desarrollo de las campañas italianas la figura de los asentistas generales que trabajaron para la confección del vestuario del ejército en Madrid y Barcelona.²⁰ Se les calificó entonces de “generales” porque cubrían buena parte de las necesidades de la tropa, pero hubo muchos cuerpos que mantuvieron el recurso de asientos separados (guardias corps y alabarderos, empleados de casas reales, desterrados de África), mientras siguió habiendo abonos para la provisión directa del vestuario de los oficiales y también de determinados cuerpos, como los regimientos reales de infantería. Tenemos noticia asimismo del desarrollo de un sistema conocido como la “gran masa”, el cual se basaba en la remisión a los regimientos de ciertos recargos sobre las pagas mensuales de la tropa, calculados para formar un fondo suficiente para utilizarlo en su momento en la renovación de los uniformes.²¹

¹⁸ Eduard Martí habla en este mismo libro de José García Asarta como asentista general del vestuario de los regimientos de infantería, caballería y dragones entre 1717 y 1720. Véanse Eduard Martí, “Detrás del asentista. Los contratistas militares de Felipe V en Cataluña (1715-1720)”; Anne Dubet, *La Hacienda Real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno. El caso Verdes Montenegro y las reformas de la Hacienda*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2015.

¹⁹ Anne Dubet, “Entre razón y ciencia de la Hacienda: la conflictiva construcción de un modelo de buen gobierno de la Real Hacienda en España en la primera mitad del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, 2015, 28, p. 187-209.

²⁰ Solbes Ferri, “Campillo y Ensenada...”, p. 201-234.

²¹ Solbes Ferri, “Secretarías, asentistas y militares...”, p. 165.



La muerte de Felipe V y el final de las campañas militares permitió finalmente el repliegue de los ejércitos españoles a sus cuarteles peninsulares y la aplicación de una profunda reforma militar.²² Este momento histórico coincidió con la supresión de los arrendamientos y con una decidida reordenación de la Tesorería General que culminó con la publicación de la Instrucción General de 1753.²³ Fue en estas circunstancias que Ensenada dispuso, quizá por primera vez en todo el siglo, de la posibilidad de recurrir a una alternativa única de provisión. Y, efectivamente, esto fue lo que hizo a partir de 1750, pero la solución escogida pasó entonces por suspender los contratos con el sector privado y por apostar por el recurso general al mecanismo de la gran masa.²⁴ La mediación de los militares se impuso en este caso sobre otros criterios de tipo económico o administrativo, pues con este sistema fueron los propios militares los que dispusieron de los caudales y contrataron la provisión desde el nivel regimental. Sin embargo, como una muestra más de esa indecisión patológica a la hora de apostar por un modelo perdurable, antes incluso de la caída de Ensenada ya se estaba pensando en modificar el sistema. Valparaíso autorizó poco después un progresivo retorno al sistema de asientos en diversos ámbitos, como guardias de corps y alabarderos en 1757,²⁵ empleados de casas reales en 1758, o los desterrados de África que habían quedado fuera de la imposición de la gran masa. Cuando el rey Carlos III ascendió al trono de la monarquía hispánica, no estaba claro si la Real Hacienda debía contratar la provisión militar a través de asientos, de la gran masa o mediante compras directas. De esta forma se afrontó la poco esplendorosa campaña de Portugal en el año 1762, cuya conclusión representa el final de la etapa descrita.

El marqués de Esquilache decidió entonces concentrar buena parte de la provisión militar en manos de unos pocos asentistas generales, incluido el sector de los uniformes. Parece que ahora podemos entender sus razones bastante mejor y justificarlas plenamente.

²² Francisco Andújar Castillo, “La ‘reforma’ militar...”, p. 519.

²³ Dubet y Solbes Ferri, *El rey, el ministro...*, p. 223-243.

²⁴ Solbes Ferri, “Campillo y Ensenada...”, p. 231; Solbes Ferri, “The Spanish Monarchy...”, p. 78-79.

²⁵ Solbes Ferri, “Mecanismos financieros...”.

La dispersión de contratos y el recuso a fórmulas cambiantes de provisión no podía de ningún modo haberse traducido en una potenciación del mercado nacional, de los agentes privados o las industrias locales. El recurso al asiento general se nos presenta como una opción razonable, aunque implicara un nuevo cambio de sistema. De esto se derivó la firma del contrato del siglo en el sector de los uniformes militares. Desde la perspectiva del contratante, cabe preguntarse qué ventajas deseaba obtener; desde la del contratado, qué le llevaba a asumir el riesgo de tratar con un *partenaire* tan veleidoso. En cualquier caso, reiteramos la idea de que un asiento general gestionado mediante contrato amplio y dilatado en el tiempo debe entenderse como una opción novedosa en este momento histórico.²⁶ Hasta entonces, lo que había caracterizado tanto a este como a otros sectores de la provisión había sido el constante cambio de modelo, objetivos y soluciones.

EL ASIENTO GENERAL PARA LA PROVISIÓN DE UNIFORMES DE LA TROPA, 1763-1784

I. Datos generales del contrato

El 17 de agosto de 1763, por Real Orden comunicada al Consejo de Hacienda por el secretario del Despacho de Hacienda, marqués de Esquilache, vino a aprobarse el pliego de condiciones presentado dos días antes por Baltasar Bacardí y Esteban de Mestres (vecinos

²⁶ Quisiera insistir en la idea de que la solución es novedosa para el caso de los vestuarios, aunque hay antecedentes en otros apartados de la provisión: el asiento general de víveres de la marina, en manos de Arizcun, es muy anterior; durante el reinado de Fernando VI se firmó el asiento general de víveres para el ejército, con Mendinueta; el mismo Mendinueta tenía el asiento general de transporte de armas y el control de la fábrica de Eugui, que viene a ser como un asiento general de municiones. Véanse Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs...*, y “Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española durante el siglo XVIII”, en Rafael Torres Sánchez (ed.), *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2010, p. 213-264; Agustín González Enciso, “War Contracting and Artillery Production in Spain”, *Business History*, 60, 2018, Issue 1, p. 87-104.



de Barcelona), con la participación de Ramón Sierra (vecino de Madrid), para hacerse cargo del asiento general del vestuario de la tropa del ejército español durante los siguientes diez años.²⁷ Los socios se comprometían a hacerse cargo de la fabricación de todos los uniformes de soldado, sargento, tambor o pífano de los regimientos de infantería sencilla, real artillería, batallones de marina, regimientos de inválidos, tropas ligeras de Cataluña y Aragón, junto con los de soldado, timbal y trompeta de los regimientos de caballería y dragones. La fecha prevista para la firma del contrato era el día 26 de noviembre de 1763, de modo que concluiría ese mismo día del año 1773. Conviene avanzar que, tras las pertinentes negociaciones, el asiento general fue renovado por otros diez años según la propuesta presentada, aprobada el 15 de agosto de 1773 y ratificada por Real Orden de 4 de agosto de 1774. De modo que, realmente, el período de gestión de la compañía vino a concluir este mismo día del año 1784, después de 21 años de ejercicio continuado e ininterrumpido.

Los precios básicos de los uniformes figuran en el pliego presentado. El de soldado de infantería oscilaba entre los 222 y los 273 reales de vellón (en adelante rsv), según regimientos, siendo el más caro el de infantería de la reina; el de tambor y pífano se sitúa entre los 379 y los 453 rsv; el de sargento, entre los 404 y los 533 rsv; el de soldado de caballería o dragón eleva sus costes hasta los 514 rsv, mientras que los de tambor y pífano de estos cuerpos llegaban a los 712 rsv, incluyendo montura y arreos del caballo. Los uniformes deberían renovarse cada 36, 40 o 48 meses, según cuerpos, porque algunos recibían también un “medio vestuario”, consistente básicamente en la renovación de la ropa interior, valorado para el caso de las tropas de a pie en 60 rsv y para las de a caballo en 143.5 rsv.

Con el paso del tiempo, la compañía del asiento fue incorporando otros apartados de la provisión, como los uniformes de empleados de casas reales, regimientos de milicias provinciales, tropas dispuestas para marchar a Indias y también los regimientos que ya estaban en

²⁷ Archivo General de Simancas (AGS), Dirección General del Tesoro (DGT), *Inventario* (inv.) 25, guion 1, legajo (leg.) 17. Véase Solbes Ferri, “Contracting and Accounting...”, p. 275.

Indias. Con todo, todavía quedaba fuera de su ámbito de gestión la provisión de uniformes para los cuerpos que contaban a su favor con el peso de la tradición (oficiales, regimientos reales de infantería, guardias de corps y alabarderos o presidiarios de África) o aquellos a quienes, como veremos más adelante, las nuevas circunstancias de la participación española en la guerra de las Trece Colonias obligaron a contratar desde 1779 a través de un asiento alternativo firmado en Cádiz para vestir al gran número de regimientos que salían hacia América. Aun así, según nuestros cálculos, la compañía pudo confeccionar, según años, entre el 70% y el 85% de todos los uniformes militares y de empleados de la Corona. El volumen de negocio manejado durante el tiempo de ejecución del asiento se elevó hasta los 150 000 000 rsv, con una media anual situada en torno a los 7 000 000-7 500 000 rsv (véase el cuadro 1). Podemos calcular asimismo que la empresa suministró cerca de 300 000 uniformes de infantería y algo más de 80 000 de caballería y dragones, lo que supone una media anual de 15 000 y 4 000, respectivamente.

En definitiva, Esquilache había decidido ofrecer un contrato único para la confección de 20 000 uniformes anuales, por valor de 7 500 000 rsv, a una única empresa privada, la cual adquiriría un monopolio *de facto* de este sector de la provisión militar. Las cifras manejadas ayudan, y mucho, a entender por qué Francisco Cabarrús vino a interpretarlo como un buen negocio para el Banco de San Carlos y optó, en consecuencia, por ejecutar la opción de hacerse con él, según había quedado dispuesto en la Real Cédula fundacional de la institución de 2 de junio de 1782.²⁸

II. Aprobación del pliego de condiciones y formación de la escritura de provisión (agosto-octubre de 1763)

Como señalamos, el 15 de agosto de 1763 Bacardí, Mestres y Sierra habían presentado en el Consejo de Hacienda el pliego de condiciones de la provisión.²⁹ Este documento ofrece, en consecuencia,

²⁸ Véase Tedde de Lorca, *El Banco de San Carlos...* p. 70-78; AHN, *Estado*, leg. 3196.

²⁹ AGS, DGT, *inv.* 25, guion 1, leg. 17.



Cuadro 1
ABONADO EN LA TESORERÍA GENERAL POR CUENTA DEL ASIENTO
GENERAL DE VESTUARIO 1764-1786 (EN RSV)

<i>Año</i>	<i>Vestuario tropa</i>	<i>Otras contratadas</i>	<i>Total</i>
1764	5 943 383	–	5 943 383
1765	6 965 058	–	6 965 058
1766	6 868 315	–	6 868 315
1767	5 653 018	–	5 653 018
1768	8 355 786	–	8 355 786
1769	9 766 308	–	9 766 308
1770	6 596 448	–	6 596 448
1771	8 590 574	–	8 590 574
1772	8 900 206	–	8 900 206
1773	8 414 005	–	8 414 005
1774	4 440 582	–	4 440 582
1775	11 621 039	–	11 621 039
1776	8 258 520	2 802 760	13 864 040
1777	5 792 027	518 178	6 828 383
1778	6 959 918	468	6 960 854
1779	5 985 645	67 712	6 121 069
1780	4 117 909	230 867	4 579 643
1781	6 651 067	–	6 651 067
1782	4 452 064	1 163 281	6 778 626
1783	4 039 025	–	4 039 025
1784	2 412 327	–	2 412 327
1785	1 938 870	–	1 938 870
1786	1 492 161	–	1 492 161
1764-1774	80 493 683	–	80 493 683
1775-1783	57 877 214	4 783 266	62 660 480
1764-1786	144 214 253	4 783 266	148 997 519

FUENTE: AGS, DGT, *Inv. 16*, Guion 24, legs. 2-3.

información detallada sobre las condiciones de fabricación, procedimientos de entrega y métodos de presentación de la cuenta y razón ante la Tesorería General.

- a) *Fabricación.* Los uniformes debían confeccionarse en tres tallas, pero repartidas en cuatro partes iguales, con dos partes para la talla mediana. Los asentistas prepararían dos muestras de cada uniforme para ser certificadas y selladas por el ministro de Hacienda y los inspectores generales de los cuerpos, quedándose cada parte con una muestra para usarla como modelo. El ministro de Hacienda debía prevenir a los asentistas, con entre tres y cinco meses de adelanto, de las partidas concretas que debían preparar en función de los regimientos cuyos plazos de renovación fueran venciendo. Ese regimiento lo habría comunicado previamente al secretario de Guerra o de Marina, quien debía informar al de Hacienda, para pasar aviso tanto a los asentistas como al tesorero general. Los asentistas comunican asimismo al rey su intención de centralizar los trabajos en la ciudad de Barcelona, donde concentrarían la recepción de los paños y géneros de las reales fábricas, el resto de las materias primas, la gestión del corte y confección de los uniformes y donde se procedería asimismo a su entrega. Para ello, los inspectores generales de cada cuerpo debían designar a un oficial con residencia en la capital del principado para ejercer las funciones de inspector general, con autoridad para reconocer y aprobar las entregas y otorgar los preceptivos certificados de calidad.
- b) *Distribución y entrega.* Los uniformes serían llevados hasta las unidades militares pendientes de renovación, lo que abarcaba todo el espacio de la monarquía. Pero, según consta en el pliego, la compañía solamente estaba obligada a correr con los costes de transporte hasta Madrid, Zaragoza y Valencia. Allí obtendría certificado de entrega de los comisionados de los regimientos (un capitán de infantería y artillería o un teniente de caballería y dragones) nombrados por los intendentes de ejército de los territorios mencionados. En caso de discordia entre los comisionados del intendente y los inspectores de los cuerpos, ambas partes nombrarían a otros dos oficiales imparciales para resolver el caso, con consulta



de peritos. Tres años más tarde se introdujo una importante novedad en este apartado, pues, por la Real Orden de 12 de febrero de 1767, vino a aprobarse una contrata específica para que fuera la propia compañía quien asumiera las llamadas “conducciones por mar y tierra”, con la posibilidad de facturar sus costes a la Real Hacienda. Dichos costes se calculaban *grosso modo* como equivalentes a una tercera parte de los gastos de fabricación en cada caso.

c) *Presentación de cuentas.* Con el certificado de calidad firmado por los inspectores y el recibo de entrega firmado por los comisionados, los asentistas podían presentarse ante el tesorero general para reclamar sus emolumentos. Tradicionalmente, se había admitido la posibilidad de presentar estos papeles ante el intendente de ejército más cercano, quien tenía poder para gestionar abonos en su correspondiente Tesorería de Ejército. Sin embargo, una de las principales novedades del nuevo modelo de gestión era que debía asumirse la condición de trasladar toda la negociación a Madrid para ponerla en manos del cajero principal de la red de la Tesorería General. Esta circunstancia permite entender el papel asignado a Ramón Sierra, el socio residente en Madrid, como apoderado de la compañía y encargado de negociar los ajustes de cuentas. Dichos ajustes no se formalizaban tras cada entrega, sino que solían agregar todas las efectuadas durante un plazo determinado (normalmente un trimestre). El importe del ajustamiento negociado y suscrito refleja por tanto la suma de todas las partidas certificadas en Barcelona y entregadas en Barcelona, Madrid, Valencia y Zaragoza hasta febrero de 1767. A partir de esa fecha se reflejan las entregas efectuadas en cualquier parte de España, añadiéndose entonces los correspondientes gastos del transporte. La contrapartida por la concentración de trámites burocráticos en la Caja Principal era la mayor agilidad en los abonos. Así, el mismo día que los contadores aceptaban y firmaban el ajustamiento, Sierra solía expedir el recibo de recepción del dinero. La dificultad residía por tanto en la negociación y aprobación del ajustamiento, no en la recepción de los caudales.

Sin abandonar todavía la relación de noticias contenidas en el pliego de condiciones, podemos señalar que los privilegios y fran-

quicias solicitados por los socios parecen ser bastante exiguos, fundamentalmente porque no se exigía ningún tipo de anticipación mensual (algo frecuente en contrataciones pequeñas o efímeras), ni promesas sobre plazos concretos para resolución de ajustamientos, ni la concesión del fuero militar a asentistas o empleados, ni la franquicia de derechos aduaneros para los géneros llevados a los almacenes de Barcelona. Tan solo se incluía la cláusula de que los uniformes acabados pudieran transitar libremente por todo el territorio nacional y la necesidad de una “mejora del cuarto” para el caso de suspensión de la contrata, con compensación entonces por los costes causados por la compra de géneros y organización del trabajo.³⁰

Antes de iniciar sus labores, los asentistas tuvieron que legalizar ante escribano la correspondiente escritura de provisión, con otorgamiento de fianzas incluido. El documento fue firmado en Barcelona el día 20 de octubre de 1763 ante Vicente Simón y Felipe Castaños, el intendente de Cataluña. Salvador de Querejazu, del Consejo de Hacienda, recibió una copia en Madrid el día 23 de octubre de 1763, que archivó en la Contaduría General de Valores. Los socios presentaban bienes hipotecables por valor de 80 000 libras de arditos y otros no hipotecados por otras 100 000 libras, además de la obligación general que recaía sobre sus personas y bienes. La principal novedad de la escritura era que en ella figuraban realmente seis socios, pues, a los tres conocidos, debemos añadir otros tres comerciantes catalanes: Ramón Nadal y Ferrer, Antonio Lletjós y Cristóbal Gironella.³¹ Se podría pensar que se trataba de fiadores o inversionistas, y ésa parece ser la explicación en los dos últimos casos. Sin embargo, el papel de Ramón Nadal en el asiento y futura compañía trasciende, como veremos, esta función para situarse en

³⁰ La reducción de los privilegios otorgados a los proveedores es una ventaja asociada a los contratos de mayor tamaño. Véanse Torres Sánchez, “Los navarros en la provisión...” y González Enciso, “War Contracting and Artillery...”.

³¹ Saga Bacardí, doc. 32525, “Escritura de avales de vestuario de tropas hacia Mestres y Baltasar Bacardí por Nadal, Lletjós y Cristóbal Gironella Mayor”. Saga Bacardí, doc. 10158, “Escritura de poderes de Nadal, Lletjós y Fironella para gestión de aval sobre asiento de fabricación de trajes militares hacia Mestres y Baltasar Bacardí y Clavell”. Todos los documentos de la “Saga Bacardí” se encuentran clasificados según su numeración en: <http://www.monacodebacardi.com/julio/site/documents.html> (última consulta 23 de mayo de 2019).

un plano de igualdad con Sierra, Bacardí y Mestres. Tal como estaba previsto, los asentistas iniciaron formalmente su actividad el día 20 de noviembre de 1763. Los primeros uniformes, las primeras entregas y el primer ajustamiento pertenecen por tanto al año 1764.

Como balance inicial podemos señalar que, aparte de poner fin a una variopinta diversidad de modelos de provisión, podemos destacar tres circunstancias que definen el recurso al asiento general: 1) la opción de concentrar la producción en un único punto para ahorrar costes de fabricación; 2) la opción de trasladar la gestión administrativa a Madrid; 3) la separación completa de los militares tanto del proceso de fabricación como de distribución de los uniformes.

III. Formación de la compañía del asiento (mayo de 1765)

Hasta mediados de 1765, Bacardí residió en Madrid al lado de Sierra, tratando de formalizar los detalles del negocio y de educar a este último en sus particularidades. Este período concluyó el día 12 de mayo de 1765, cuando los cinco socios catalanes, más Sierra, se constituyeron por escritura pública como una sociedad y compañía específicamente creada para atender la provisión del asiento general de vestuario durante el tiempo del contrato.³² Al nuevo acto ante escribano, que tuvo lugar en este caso en Madrid, acudieron Sierra y Bacardí, junto con Nadal, que se desplazó desde Barcelona para actuar como apoderado del resto de socios.³³ La nueva escritura contiene una interesantísima serie de noticias que van más allá de las

³² “Escritura de Compañía otorgada por don Ramón Sierra vecino de esta Corte, don Ramón de Nadal y Ferrer y don Baltasar Bacardit, por si mismos y como apoderados de don Esteban Demestre; don Christobal Xironella, y don Antonio Lletjós, vecinos de la ciudad de Barcelona”, Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (AHPM), t. 19269, ff. 461r-479v. Saga Bacardí, doc. 10162, “Escritura de constitución de fábrica de prendas militares” <http://www.monacodebacardi.com/julio/site/documents.html> (última consulta 23 de mayo de 2019).

³³ “Poder otorgado por don Estevan Mestres [...] y don Christobal Gironella [...] a favor de Balthasar Becardit assentista, don Ramón Nadal y de Ferrer, y don Antonio Lletjós, socios en el mismo asiento”, AHPM, t. 19269, f. 480r-484r; “Poder general para varios fines otorgado por don Antonio Lletjós [...] a favor de don Ramón de Nadal y Ferrer”, AHPM, t. 19269, f. 485-491.

condiciones reflejadas en el pliego inicial de condiciones, con detalles sobre el capital fundacional de la sociedad, la distribución de funciones entre sus miembros, la organización de la producción y nuevos detalles sobre la gestión de abonos.

- a) *Capital fundacional*. Sería de 100 000 libras catalanas, esto es, 1 075 600 rsv.³⁴ Los seis socios se graduaban en el mismo plano, pero el dinero se dividiría en ocho partes: Nadal, Sierra, Bacardí y Lletjós gestionan cada uno una parte (134 450 rsv); tanto Guironella como Mestres obtendrían una y media (20 675 rsv), y una última parte sería asignada a un fondo común específicamente dispuesto “para fines reservados” y que se repartiría proporcionalmente entre todos los socios. En caso de falta de fondos, se recurriría prioritariamente a los asociados (si fuere más de uno, se repartiría con igualdad), pero también se podría tomar el dinero “a daño a estilo de comercio”. En caso de venta de alguna acción, los mismos socios tendrían preferencia de compra. Cada año se efectuaría un tanteo sobre los resultados económicos, y cada tres años un balance de enseres y caudales para proceder al reparto de beneficios —si así se acordaba— o reposición de pérdidas. A la conclusión del asiento, precedida por la satisfacción de deudas, el dinero se repartiría proporcionalmente según lo aportado.
- b) *Distribución de funciones*. Cuatro socios tenían asignadas funciones laborales en la compañía y percibían en consecuencia un salario de ésta. Los otros dos, Antonio Lletjós y Cristóbal Gironella, limitaban su papel a la inversión financiera.
- Ramón Nadal y Ferrer ocupa el cargo de tesorero, tomando bajo su control el capital fundacional de la compañía y los posteriores abonos de la Tesorería General para gestionar libranzas y gastos. Debía presentar cuentas ante la junta, contando con la ayuda de un cajero de libros y un cobrador nombrados a su satisfacción. Él mismo cobraba 700 libras anuales

³⁴ Gerónimo de Villabertrán, *Reducción recíproca de reales vellón nominales, efectivos, catalanes; libras, sueldos y dineros valencianos, aragoneses y mallorquines entre sí*, Barcelona, 1826 (3a. ed. revisada). A partir de 1737, una libra catalana equivale a 10756 rsv. Agradezco a Eduard Martí esta información.



- por su trabajo, 200 el cajero y 100 el cobrador (en total, 10 756 rsv/año).
- Baltasar Bacardí (o Bacardit) y Clavell regresó a Barcelona como encargado de compras de paños y géneros, tanto en el principado como en otros parajes en principio nacionales (aunque, como veremos, también los hubo internacionales), informando a Nadal de los gastos que iban siendo contraídos para que despachase las libranzas oportunas. También entraban dentro de sus funciones la atención a la correspondencia (especialmente con Sierra en la Corte) y la entrega de los uniformes acabados, de modo que era él quien recogía los certificados de entrega que se debían enviar a Madrid para preparar los ajustamientos. Su sueldo era también de 1 000 libras anuales y contaba con la posibilidad de vivir con su familia en el almacén de la compañía.
 - Esteban de Mestres (Demestre o Demestres) fue el director del corte y el encargado de coordinar la labor de los almacenes de la compañía en Barcelona, para lo cual contaba con la posibilidad de escoger y contratar a todos los dependientes y subalternos que considerase necesarios (previa aprobación en junta). Corría asimismo de su cargo acordar y satisfacer sus sueldos, presentando una memoria semanal ante Nadal y tomando el dinero del caudal que éste ponía a su disposición. El salario asignado por su trabajo fue de 700 libras anuales.
 - Ramón Sierra era el delegado de la compañía en Madrid. Era el encargado, por una parte, de recibir y transmitir las solicitudes concretas de renovación de uniformes y, por otra, de negociar los ajustamientos. Cada mes de enero debía remitir a Barcelona su cuenta general. Por el desarrollo de sus funciones, que se definieron expresamente como “del mayor trabajo, concepto y confianza”, percibió 1 200 pesos de 128 cuartos anuales, una cantidad superior a la del resto de los socios (18 000 rsv).
- c) *Organización del trabajo.* Todos los socios o sus apoderados debían reunirse en junta ordinaria dos veces por semana (martes por la tarde y sábado por la mañana) en la casa del asiento, trasladándose sus acuerdos y resoluciones a dos libros, uno para las reservadas y otro para las públicas. Los acuerdos debían ser aprobados

por un mínimo de tres socios y, en caso de empate, el voto decisivo era el de Nadal. Las juntas extraordinarias podían convocarse a solicitud de cualquier socio. Los cinco catalanes reconocían para caso de litigio la autoridad del intendente de Cataluña, mientras Ramón Sierra se sometía a la del Consejo de Hacienda. El horario del almacén era, en invierno, de 8:00 a 12:00 y de 2:00 a 7:00 y, en verano, de 7:00 a 12:00 y de 3:00 a 8:00. El personal de la compañía se completaba con un contador de almacén (560 libras anuales) y diversos guardas encargados de recibir y custodiar los paños y géneros llegados a la casa-almacén, donde también tendrán la posibilidad de residir con sus familias.

De todo lo expuesto se puede concluir que el proceso de fabricación de los uniformes pudiera ser como sigue. El inicio de los trabajos comenzaba en la Corte, donde Sierra recibía “de los señores ministros de SM, directores, inspectores generales y demás jefes, todas las órdenes [de provisión] por escrito o verbales”. El detalle era transmitido al encargado de la correspondencia (Bacardí), quien informaba al encargado de los almacenes (Mestres) para que comenzara a disponer la organización de la producción, llevando cuenta y razón “de toda la ropa cortada que se distribuye para su costura y vuelta a entrar después de su construcción”.³⁵ De los gastos habidos informaba Mestres a Nadal para que el tesorero efectuase los correspondientes abonos. De los géneros utilizados y los uniformes que iban quedando listos, Mestres avisaba a Bacardí para que éste dispusiera las nuevas compras y preparase las entregas y envíos. En este sentido, existe una cláusula especialmente interesante que señalaba que, si la compañía quedaba desprovista de géneros extranjeros (más concretamente antes y vaquetas), asumía el compromiso de adquirirlos a la sociedad mercantil que era propiedad de Ramón Nadal. Para la recepción de los géneros en Madrid, Valencia y Zaragoza, la compañía contaba con un tipo de establecimiento menor, donde también podían realizarse algunos trabajos de acabado. La Real Orden de 12 de febrero de 1767 incorporó, como señalamos, las “conducciones por tierra y mar”, ampliándose de este modo las funciones

³⁵ AHPM, t. 19269, § 12, f. 466v.



asignadas a Bacardí como encargado de facturar sus costes de forma separada, como se observa en los ajustamientos acordados a partir de entonces y que, en su mayor parte, se refieren a la contratación de carreteros y barcas de carga.

Una vez efectuados el reparto y entrega de los uniformes en tiempo y forma, Bacardí remitía los certificados de calidad y los recibos de entrega a Madrid, para que Sierra “en Tesorería Mayor, haga los ajustes de los vestuarios que entreguemos durante el asiento y perciba de ella sus importes”. Aunque la contrata dispone que los pagos debían realizarse en efectivo, Sierra tenía el encargo de los socios catalanes de entablar negociaciones con el mundo del comercio en la Corte para remitirlo a Barcelona en valores de papel. Se le indicaba expresamente que procurara negociar letras de cambio, libramientos o cartas órdenes vinculadas con las firmas mejor abonadas del comercio de Madrid, de modo que el efectivo solamente debía reservarse para casos excepcionales, adoptando entonces las precauciones debidas.³⁶ Como contrapartida, Nadal debía asegurarse de no girar letras, cartas, órdenes ni otro género de libranzas contra Sierra, si no era por cantidades de las que se tuviera aviso seguro de estar realmente cobradas. De todos modos, en caso de confusión o discrepancia, Sierra debía mantener el crédito de la compañía adelantando el dinero “aunque sea del suyo propio”.

A la hora de ponderar los méritos acumulados por Sierra durante estos años se habló de sus muchos cuidados y afanes. Sabemos por tanto que hubo ocasiones “en que se han presentado otras compañías fuertes para apropiársele [el asiento] haciendo baja de los precios, pujando y dando pliegos ventajosos a la Real Hacienda”. Hubo asimismo momentos en los que, desde el gobierno, se trató de variar la composición de los vestidos y otras novedades del estilo. Se vio obligado, además, a “frecuentar viajes a los Reales Sitios, gastos ordinarios y extraordinarios, tratar y disputar con los Señores Ministros y sus comisionados”. Todo se daba por bien empleado, pero los trabajos fueron especialmente complejos en el ramo de cobranzas porque, aunque se confiaba en obtener el dinero en Madrid, “inmediatamente se alteró esta condición, satisfaciendo en créditos de

³⁶ AHPM, t. 19269, § 13, f. 467v-468.

todas clases, viéndose precisado a cobrar en distintos y distantes parajes del Reyno, en las especies de moneda que podían hacerlo”. Dichas circunstancias terminaron por procurar a Sierra “unos trabajos inmensos, con la necesidad y carga de tener que valerse de comisionados para su recaudación, con créditos ocultos, ordinarios y extraordinarios, dilatadas correspondencias y aumentos de cuidados o hasta la translación de estos caudales a la Corte, sin dudarse que ha padecido crecidos menoscabos y dispendios”. Las dificultades se mantuvieron asimismo “en las reducciones a moneda proporcionada para remitirla a la tesorería de la sociedad de Barcelona”.³⁷

La fuente manejada nos ofrece un caudal precioso de información para seguir valorando las ventajas e inconvenientes del recurso al asiento general. Podemos insistir por tanto en otros tres argumentos que son complementarios de los anteriores: 1) comenzando por el final, observamos que la concentración de la gestión del contrato en la Caja Principal ofreció ciertas ventajas derivadas de un eficaz control contable, pero hizo imprescindible la presencia de un corresponsal de la compañía en la Corte por la complicada relación que se estableció con los ministros reales, el cajero principal y el mundo financiero de la capital; 2) también hemos podido entender que la compañía mantuvo su sede en una casa-almacén de Barcelona donde llegaban los géneros del mercado nacional, pero también del extranjero, y desde donde se iniciaban los trabajos relacionados con el corte de telas y paños, para posteriormente distribuirlos para su confección por todo el mercado doméstico cercano a la capital catalana, abonándose los salarios (seguramente a destajo) convenidos por Mestres; 3) la distribución de los uniformes se iniciaba en los almacenes de Barcelona, pero la compañía contaba con locales complementarios en Madrid, Valencia y Zaragoza y, según la nueva contrata de 1767, para el resto del territorio se valía de la contratación de transportistas por tierra y mar, cuyos costes se cargaban en los correspondientes ajustamientos. En definitiva, seguimos comprobando que las características fundamentales del modelo de provisión

³⁷ Saga Bacardí, doc. 10206, “Cese de actividad de construcción de vestidos de militar, intervienen Gironella, Nadal, Demestre, Lletjós, Baltasar Bacardí y Clavell, que ceden a Ramón Sierra”. <http://www.monacodebacardi.com/julio/site/documents.html> (última consulta 23 de mayo de 2019).



se situaban en la concentración de la producción en Barcelona, de la gestión administrativa en Madrid y en el hecho de que los militares no aparecían en ningún momento de este procedimiento.

*IV. Disolución de la compañía y cambio en la titularidad
del asiento (1774-1775)*

Por su trabajo entre 1763 y 1774 la compañía había obtenido 80 500 000 rsv (véase el cuadro 1), y debemos entender que la Secretaría de Hacienda, con Miguel de Múzquiz al frente desde 1766, se encontraba satisfecha, pues tras el vencimiento del contrato en 1773 no se aprecia intención alguna de cambiar de gestores o alterar sus condiciones. Aunque el asiento general se iba a negociar sin prisas por parte de la Real Hacienda, el momento de la renovación sí trajo novedades en el seno de la compañía.

Con la publicación de la Real Orden de 4 de agosto de 1774 nada había cambiado aparentemente, pero la compañía estaba viviendo un proceso de reestructuración interna que solamente salió oficialmente a la luz el día 24 de febrero de 1775. Ese día, los cinco socios catalanes se reunieron para manifestar ante escribano que, tras proceder a un particular cálculo de ingresos y gastos, habían resuelto terminar amistosamente con la compañía para ceder a Ramón Sierra todo lo relacionado con ella y con el asiento de provisión.³⁸ Para ello, se había procedido a calcular el valor de todos los bienes que fueran propiedad de la compañía en el momento de la disolución. En carta del 3 de diciembre anterior se remitió desde Barcelona a Madrid un informe con los datos del tanteo llevado a efecto que había dado los siguientes resultados: valor de enseres más certificaciones de géneros entregados y pendientes de abono, 3 542 973 rsv; créditos activos de la compañía y valor de paños y géneros almacenados, 2 942 973 rsv (incluido el líquido en caja valorado en 156 000 rsv); a lo que había que descontar 600 000 rsv por cargas y compras debidas por la compañía. Sierra admitió sin dificultades este tanteo,

³⁸ Saga Bacardí, doc. 10206, “Cese de actividad de construcción ...”. <http://www.monacodebacardi.com/julio/site/documents.html> (última consulta 23 de mayo de 2019).

de lo que dejó constancia por escritura firmada en Madrid el día 4 de marzo de 1775. Durante el siguiente mes de abril, los delegados de Sierra en Barcelona comenzaron a recibir el dinero en efectivo, los uniformes acabados y los empezados, paños, estameñas, lienzos, camisas, medias de hilo y el resto de los bienes de la sociedad. Nadal como tesorero de caja, Bacardí como encargado de compras y Mestres como pagador de operarios, presentaron sus cuentas particulares ante los factores de Sierra, quienes las revisaron y las admitieron junto con sus libros, papeles y expedientes, con la precisa condición de no poder sacarlos de Barcelona sin su autorización. Se acordó finalmente que Sierra abonaría 1 750 000 rsv en efectivo para repartir entre sus antiguos socios, descontada su parte en la liquidación de la sociedad y las deudas pendientes. Efectivamente, durante el mes de junio los socios catalanes percibieron la parte correspondiente a su participación en el negocio: Gironella y Mestres recibieron 436 500 rsv cada uno por su octava y media parte. En el caso de Nadal, Bacardí y Lletjós, serían 291 666 rsv para cada uno por su octava parte.³⁹ La escritura de disolución de la sociedad se firmó en Barcelona el día 6 de julio de 1775, considerándose todos los socios satisfechos y absolviéndose recíprocamente de cualquier tipo de obligación. Todas las partes se imponían voto de silencio y llamamiento perpetuo sobre los detalles de gestión.⁴⁰

Resulta complicado entrar al detalle de los beneficios de los socios, pero hay datos que permiten realizar alguna aproximación en este sentido. No sabemos qué ocurrió con la octava parte dispuesta para fines reservados, pero sí es posible calcular que los que invirtieron 134 450 rsv recibieron 291 666 rsv, mientras Gironella y Mestres, que

³⁹ Saga Bacardí, doc. 10209, “Liquidadores de la sociedad de vestuario militar Esteban de Mestre y Baltasar de Bacardí y Clavell”. Saga Bacardí, doc. 10210, “Liquidación de la parte de la compañía de vestuarios hacia Ramón de Nadal por parte de Demestre y Baltasar de Bacardí y Clavell”. Saga Bacardí, doc. 32598, “Liquidación de la parte de la compañía de vestuarios hacia Cristóbal Gironella por parte de Demestre y Baltasar de Bacardí y Clavell”. <http://www.monacodebacardi.com/julio/site/documents.html> (última consulta 23 de mayo de 2019).

⁴⁰ Saga Bacardí, doc. 10208. “Firma de disolución de la sociedad dedicada a la construcción de trajes militares, entrega de libros, Ramón de Nadal, Estevan Demestre, Cristóbal Gironella, Antonio Lletjós, Baltasar Bacardí Clavell”. <http://www.monacodebacardi.com/julio/site/documents.html> (última consulta 23 de mayo de 2019).



pusieron 201 675 rsv, percibieron 436 500 rsv. Por lo tanto, todos doblaron su inversión inicial. Tampoco resulta fácil recabar información sobre los costes de los géneros o los derivados del corte y confección de los uniformes, pero la compañía había percibido, como señalamos, 80 500 000 rsv de la Tesorería General. Sin olvidar que Nadal, Bacardí, Mestres y Sierra percibían un salario anual por el desarrollo de sus funciones de entre 7 000 y 12 000 rsv anuales (después de once años estamos hablando de 77 000 y 132 000 rsv, respectivamente). Además, hemos podido entender que existía otra gran empresa comercial que era propiedad de Nadal y que se habría hecho con el monopolio de la provisión de los géneros extranjeros necesarios para la confección. En consecuencia, ningún dato parece indicar que la compañía hubiera sido disuelta por sus malos resultados económicos o por problemas de carácter financiero.

Y es que en realidad la compañía no se disolvió, sino que cambió sencillamente de titular para quedar, junto con el asiento general, en manos del socio de la capital. Lo que ocurrió en la práctica es el traslado de la sede administrativa de la compañía a la Corte, sin que nada permita observar una alteración en los criterios de producción organizados alrededor de la casa-almacén de Barcelona. ¿Obedece esta decisión a un plan preconcebido o fue consecuencia de la progresiva importancia que iba adquiriendo Sierra en la Corte? No tenemos respuesta para ello, pero parece claro que la conexión de la compañía con el cajero principal y el mundo financiero en la Corte se había convertido en su eje fundamental, incluso por encima del modelo productivo.

V. La compañía de Sierra al frente de la provisión (1775-1784)

A partir del verano de 1775 estamos hablando propiamente de la gestión de Ramón Sierra y compañía, de Madrid, y del asiento general para la provisión del vestuario de la tropa, según contrata de 15 de agosto de 1773, ratificada por Real Orden de 4 de agosto de 1774. Sabemos que los trabajos en la casa-almacén de Barcelona se mantuvieron, y que el corte y confección de uniformes siguió estando concentrado en el principado, aunque pudiera potenciarse de algún

modo el papel de la Corte y de los almacenes de Valencia y Zaragoza, a los que se añade ahora uno más en Pamplona. En la Real Orden de 12 de febrero de 1777, cuando se procedió a la preceptiva renovación de la contrata de conducciones por tierra y mar, se nos indica que el punto de salida de los uniformes seguía siendo Barcelona, donde “se hizo la construcción del vestuario y prendas de él, a los destinos donde se hallaban los regimientos, como por menor se refiere en los ajustamientos”.⁴¹

De todos modos, la importancia de la provisión catalana parece que se encontraba en franco retroceso, lo que afectaría en cierto modo al modelo de provisión mediante asiento general. Durante el ejercicio de su contrato, Sierra tuvo que diversificar su producción, asumiendo la provisión de otros cuerpos de ejército y empleados de casas reales como la compañía de guardabosques reales (1777 y 1782), el de las tres compañías fijas de infantería y artillería de Canarias (1780) o el de los regimientos de las milicias provinciales reformadas (1782). En muchos de estos casos no tenía sentido seguir fabricando los uniformes en Barcelona, aparte de que el grueso de la tropa estaba comenzando a salir de los cuarteles de Cataluña para desplazarse hacia otros territorios, fundamentalmente Cádiz (principal puerto de embarque hacia América) y Galicia. El vestuario de las llamadas “tropas de América” estaba adquiriendo una importancia primordial. Tanto es así que, como comentamos al principio, en 1779, se acabó rompiendo el monopolio de Sierra con un asentista alternativo en Andalucía llamado Marcos Antonio de Andueza, a quien se denominó “asentista de vestuario para las tropas del ejército de Andalucía y dominios de América, consecuente a reales órdenes”, esto es, no en función de una contrata sino, de órdenes puntuales.⁴² Uno de los cambios a nuestro entender fundamental es que este nuevo proveedor sería pagado con fondos de la Tesorería de Ejército de Andalucía gestionados por su intendente. Comenzaban a resquebrajarse, por tanto, los dos principios que habían resultado básicos para la gestión del asiento general durante casi dos décadas: la concentración de la producción en Barcelona y de la gestión

⁴¹ AGS, DGT, *Inv.* 16, guion 24, leg. 3 (año 1780).

⁴² AGS, DGT, *Inv.* 16, guion 24, leg. 3 (años 1779 y 1780).



administrativa en Madrid. En ambos espacios, Andueza tenía puestas sus bases en Andalucía.

Todavía restaban unos pocos años para llegar al vencimiento del contrato en 1784, pero los datos reflejan una progresiva pérdida de importancia de la compañía (cuadro 1). De hecho, la actividad de la compañía de Sierra se mantuvo hasta finales de 1785, por las dificultades intrínsecas del proceso de su sustitución por parte del Banco de San Carlos, y la negociación de ajustamientos y finiquitos perduró hasta 1786, cuando percibió la suma de 1 500 000 rsv con que la Tesorería General daba por cerrada una relación de 21 años. Entre 1775 y 1786 Ramón Sierra percibió 68 500 000 rsv de la Real Hacienda (véase el cuadro 1), una media algo inferior a los 7000000 rsv anuales, porque entre 1783 y 1786 sus emolumentos se redujeron a tan solo 10 000 000 rsv.⁴³

Hasta el final de la guerra de las Trece Colonias, la provisión de uniformes se había mantenido prácticamente inalterada según las condiciones del contrato firmado en 1763. Como en tantas otras ocasiones, la participación española en un conflicto bélico internacional propició, a su conclusión, un nuevo cambio en el modelo de negocio. Habría que preguntarse qué había podido ir mal o, más bien, quiénes eran los que se oponían a su continuidad y cuáles eran sus motivos. Estamos preparando un nuevo trabajo sobre la provisión del vestuario en el Banco de San Carlos, en el que analizaremos las diferencias de su gestión en relación con el asiento general, pero podemos cerrar el presente estudio con el avance de algunas conclusiones. Al parecer, la concentración de las labores de provisión en la ciudad de Barcelona había despertado la oposición de representantes de territorios alternativos que utilizaban ante la Corona el argumento del estímulo de la demanda militar para fomento de las industrias regionales. Por su parte, la concentración de las gestiones administrativas en Madrid había generado, por un lado, la oportunidad de que una gran institución como el Banco de San Carlos (o más tarde los Cinco Gremios Mayores) pudiera ambicionar el negocio

⁴³ En AGS, DGT, *Inv.* 25, guion 1, leg. 17 existen 45 ajustamientos formados entre mayo de 1775 y 1783 que incluyen 275 entregas certificadas a diversos cuerpos de infantería, artillería, inválidos, caballería y dragones.

pero, por otro lado, tampoco debería descartarse el papel de la recuperación de las funciones de las Tesorerías de Ejército en la formación de los contratos de provisión, rompiendo el modelo de asientos generales concentrados en la Caja Principal. En último término, nunca debe descartarse la influencia de unos militares deseosos de volver a intervenir en el negocio de los suministros, que hacían ver al rey que la provisión desde una base regimental podía contribuir al fomento de la industria por toda la geografía nacional y a la descentralización administrativa mediante las Tesorerías de Ejército. El relativo éxito alcanzado en la Guerra de las Trece Colonias quizá los legitimó para poner fin al asiento general contratado con una compañía privada que les había excluido completamente del negocio durante mucho tiempo.

Conclusiones

Hemos podido conocer las características fundamentales de la provisión de uniformes para el ejército español bajo la solución del asiento general otorgado de forma prácticamente monopólica a una compañía privada. Hemos procurado definir el contexto histórico en que Esquilache apostó por una forma de provisión militar inédita para el sector y las circunstancias por las que la Secretaría de Hacienda decidió no renovar el contrato. Hemos visto con detalle cómo se organizó la compañía del asiento entre 1763 y 1784, avanzando sustancialmente nuestro conocimiento sobre el uso condicionado de géneros y materias primas nacionales, el proceso de producción relativo al corte y confección de los uniformes y las vías de distribución del producto acabado. También hemos podido valorar la importancia de la negociación administrativa llevada a cabo en Madrid, imponiendo la presencia continuada de un socio de la compañía en la Corte, que será quien acabe asumiendo el control de la empresa para poder mantenerse en conexión con la Secretaría de Hacienda y la Caja Principal de la Tesorería General.

Podemos en consecuencia destacar que, efectivamente, las particularidades que caracterizan a esta forma de provisión mediante asiento general se organizaron alrededor de tres evidencias que insisten



en propósitos e intenciones de carácter económico e institucional que trascienden a la consideración del caso español como monarquía absoluta: el fomento de la industria nacional, la imposición de un eficiente control administrativo-contable y la separación de los militares del negocio. Esta combinación nos ofrece argumentos alternativos para valorar la relación entre el Estado y el mercado desde una perspectiva que permite valorar qué es lo que estaba realmente en juego a la hora de optar por uno u otro modelo de provisión. Podemos concluir que los intereses creados en cada caso son los que provocaron el cambio constante de las reglas del juego en la España del siglo XVIII. Lo que sí es específico del caso español como monarquía absoluta es que para cambiar de opción solamente hacía falta convencer al rey de las ventajas de una u otra alternativa. Por eso, la constante modificación de las soluciones adoptadas por los diferentes gobiernos se encontraron, en realidad, completamente vinculadas a las circunstancias políticas de cada momento. Una realidad que se ponía de manifiesto muy especialmente cuando el ejército participaba en los conflictos internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, “La ‘reforma’ militar del marqués de la Ensenada”, en Agustín Guimerá Ravina y Víctor Peralta Ruíz (coords.), *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005, v. 2, p. 519-536.
- ANGULO MORALES, Alberto y Álvaro Aragón Ruano (eds.), *Recuperando el norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2016.
- BANNERMAN, Gordon E., *Merchants and the Military in Eighteenth-Century: British Army Contracts and Domestic Supply, 1739-1763*, Londres, Pickering & Chatto, 2008.
- BOWEN, Huw W., “The Contractor State, c. 1650-1815”, en *International Journal of Maritime History*, v. XXV, n. 1, 2013, p. 239-274.
- BRANDON, Pepijn. *War, Capital, and the Dutch State (1588-1795)*, Leiden, Brill, 2015.



- DUBET, Anne, “Entre razón y ciencia de la Hacienda: la conflictiva construcción de un modelo de buen gobierno de la Real Hacienda en España en la primera mitad del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, n. 28, 2015, p. 187-209.
- , *La Hacienda Real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno. El caso Verdes Montenegro y las reformas de la Hacienda*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2015.
- DUBET, Anne y Sergio Solbes Ferri, *El rey, el ministro y el tesorero. El gobierno de la Real Hacienda en el siglo XVIII español*, Madrid, Marcial Pons, 2019.
- FYNN-PAUL, Jeff (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean*, Leiden, Brill, 2014.
- FYNN-PAUL, Jeff, Marjolein ‘t Hart y Griet Vermeesch, “Introduction: Entrepreneurs, Military Supply, and State Formation in the Late Medieval and Early Modern Period: New Directions”, en Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean*, Leiden, Brill, 2014, p. 1-13.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, “La supresión de los arrendamientos de impuestos en la España del siglo XVIII”, *Tiempos Modernos*, 30, 2015-1.
- , “War Contracting and Artillery Production in Spain”, *Business History*, 60, 2018, Issue 1, p. 87-104.
- , *War, Power and the Economy. Mercantilism and State Formation in 18th-Century Europe*, Routledge, Londres, 2016.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, Rafael Torres Sánchez y Sergio Solbes Ferri, “Eighteenth-Century Spain as a Contractor State”, en *International Journal of Maritime History*, v. XXV, 1, 2013, p. 253-257.
- HARDING, Richard y Sergio Solbes Ferri (coords.), *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012.
- MARTÍ, Eduard, “Detrás del asentista. Los contratistas militares de Felipe V en Cataluña (1715-1720)”, en esta misma publicación, p. 97-130.
- MOLAS RIBALTA, Pere y María Adela Farga, “Gremios y asentistas del ejército de Cataluña del siglo XVIII”, en Pere Molas *et al.*, *La Ilustración en Cataluña. La obra de los ingenieros militares*, Barcelona, Ministerio de Defensa, 2010.



MORRIS, Roger, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.

PARROTT, David, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

PÉREZ SARRIÓN, Guillermo, “Gremios, gremios mayores, cinco gremios mayores: Madrid, 1680-1790”, en Alberto Angulo Morales y Álvaro Aragón Ruano (eds.), *Recuperando el norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao, Universidad del País Vasco, p. 19-62.

_____, *The Emergence of a National Market in Spain, 1650-1800: Trade Networks, Foreign Powers and the State*, Londres, Bloomsbury Academic, 2016.

SOLBES FERRI, Sergio, “Contracting and Accounting: Spanish Army Expenditure in Wardrobe and the General Treasury Accounts in the 18th Century”, en Richard Harding y Sergio Solbes Ferri (eds.), *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012, p. 273-293.

_____, “La demanda de vestuario para el ejército español en el siglo XVIII”, en María J. Pérez y Laureano Rubio (eds.), *Campo y campesinos en la España moderna*, Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 2012, p. 1759-1770.

_____, “Campillo y Ensenada: el suministro de vestuario para el ejército español durante las campañas de Italia (1741-1748)”, *Studia Histórica. Historia Moderna*, 35, 2013, p. 201-234.

_____, “Gasto militar y agentes privados. La provisión de uniformes para el ejército español en el siglo XVIII”, *Tiempos Modernos. Revista electrónica de Historia Moderna*, 30, 2015, s. f.

_____, “Mecanismos financieros para el control de la provisión del vestuario de guardias de corps y alabarderos (1716-1785)”, en Juan José Iglesias, Rafael Pérez y Manuel Francisco Fernández (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, p. 447-460.

_____, “Secretarías, asentistas y militares. Política y negocio en la provisión del ejército español del siglo XVIII”, en Antonio José Rodríguez



- Hernández, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, p. 159-194.
- , “The Spanish Monarchy as a Contractor State in the Eighteenth Century: Interaction of Political Power with the Market”, *Business History*, 60, 2018, Issue 1, p. 72-86.
- TEDDE DE LORCA, Pedro, *El Banco de San Carlos*, Madrid, Alianza Editorial/Banco de España, 1988.
- TORRAS, Josep M., “Les conseqüències de la militarització obsessiva de Catalunya després de la derrota de 1714”, en Joaquim Albareda y Eva Serra (coords.), *Actes del 2 Congrés de Recerques*, Lérida, Pagès, 2002, p. 75-84.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, “Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII”, *Studia Historica. Historia Moderna*, 35, 2013, p. 159-199.
- , “Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el siglo XVIII”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 41, 2016, p. 373-389.
- , “Cuando las reglas del juego cambian. Mercadeos y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna*, 20, 2002, p. 487-512.
- , “Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española durante el siglo XVIII”, en Rafael Torres Sánchez (ed.), *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2010, p. 213-264.
- , *La llave de todos los tesoros. La tesorería general de Carlos III*, Madrid, Sílex, 2012.
- , *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, Pepijn Brandon y Marjorie T’Hart, “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, v. 60, 2018, Issue 1, p. 4-22.
- VILLABERTRÁN, Gerónimo de, *Reducción recíproca de reales vellón nominales, efectivos, catalanes; libras, sueldos y dineros valencianos, aragoneses y mallorquines entre sí*, 3a. ed. Revisada, Barcelona, 1826.



EL CORSO ESPAÑOL
POLÍTICA ESTATAL Y EVOLUCIÓN LEGAL DURANTE
EL SIGLO XVIII

VERA MOYA SORDO
Historisches-Seminar
Ludwig-Maximilians-Universität München

Introducción

Para el capitán de navío Cesáreo Fernández Duro, autor de la monumental obra *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (1895-1903), las operaciones corsarias que ejecutó la famosa escuadra de Dunkerque en la década de 1620, al reanudarse la Guerra de los Ochenta Años, fueron tan destacadas que merecían una historia aparte.¹ Reconocía, sin embargo, que en ello habría cierta monotonía, pues se trataba de una estimación “por partes”, es decir, de la reseña del resultado de cruceros, del cómputo del valor de lo “destruido y apresado”, de “combates y proezas”, en fin, de la repetición de tantas acciones semejantes como lo fue “la igualdad en el acometer de los almirantes y capitanes”.² Aunque recientemente se han hecho estudios —fundamentalmente en el campo de la historia económica— sobre el corso español en diversos períodos y regiones (incluyendo el período flamenco) que arrojan números y estadísticas de capturas, así como valores de apresamientos, éstos son sólo una aproximación a los datos reales en términos totales. La intención aquí no es elaborar una historia en tales medidas, sino entender al corso desde la perspectiva monárquica que lo utilizó como

¹ Texto elaborado durante una estancia de investigación auspiciada por la Fundación Alexander von Humboldt (2018-2019).

² Cesáreo Fernández Duro, *Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (1895-1903), Madrid, Museo Naval, 1972, v. v, p. 411.

una estrategia naval —en colaboración con diversos sectores de la sociedad— a partir de su evolución en las directrices oficiales a lo largo del siglo XVIII.³

Cuando Fernández Duro escribió sobre la relevancia del curso español se podían conocer las destacadas empresas de éste a partir de compendios volumétricos como el suyo, o gracias a la *Historia de*

³ En la discusión sobre la relación entre la guerra global y la construcción del Estado moderno se ha señalado que la expansión europea se debió a rivalidades militares que condujeron a la reactivación de mecanismos y relaciones de poder para movilizar recursos materiales y humanos en el teatro internacional (Philip Hoffman, *¿Por qué Europa conquistó el mundo?*, Barcelona, Crítica, 2016). En este sentido, más allá de su capacidad fiscal y militar, las principales potencias rediseñaron continuamente sus relaciones con los sectores de producción de sus respectivas sociedades (Rafael Torres Sánchez, *War, State and Development Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007), para una mayor eficacia en sus métodos de suministro y control administrativo (David Parrot, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012; Rafael Torres Sánchez, *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2015). Ello desarrolló una continua codependencia con empresarios militares (Rafael Torres Sánchez, Pepijn Brandon y Martjolein't Hart, "War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur", *Business History*, 60:1, 2018.). Como parte de esta colaboración entre el "Estado contratista" y la sociedad, el curso fue uno de los ejemplos más claros de la combinación de intereses públicos y privados en beneficio de la producción de poder naval (Gary M. Anderson y Adam Gifford Jr., "Privateering and the Private Production of Naval Power", *Cato Journal* 11, 1991). La organización de la violencia fue factor clave en el desarrollo de la monopolización de los Estados soberanos (Janice Thompson, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994). Sin embargo, contrario a la narrativa del determinismo monopolista, el curso representó la supervivencia de la relación entre los estados clientes, el intercambio y la globalización (Tarak Barkawi, *Globalization and War*, Lanham/Nueva York/Oxford, Rowman & Littlefield, 2006). Por lo tanto, no se disolvió con la aparición de instituciones estatales, como las armadas centralizadas (Bryan Mabee, "Pirates, Privateers and the Political Economy of Private Violence", *Global Change, Peace and Security*, 21, 2009), al contrario, sobrevivió en diversos arreglos y se integró en las estrategias navales público-privadas hasta su declive gradual a inicios del siglo XIX. Siguiendo esta línea, el estudio del curso español del siglo XVIII se entiende mejor en el ámbito de las categorías de colaboración entre el Estado y los grupos de contratistas, mientras que la evolución de su reglamentación permite delinear las estrategias diseñadas de acuerdo con las demandas y recursos disponibles para la proyección continua de poder en el contexto de expansión europea.

la Marina de Guerra española: desde sus orígenes hasta nuestros días (1866), de Emilio J. Orellana. Sin embargo, éstas eran series predominantemente descriptivas y generales en las que el corso no adquiría una perspectiva que no fuese como auxiliar de las operaciones militares principales. A decir de Antonio de Capmany, se trataba de un tipo de guerra “primera”, característica de los pueblos “débiles y nacientes”.⁴ En comparación con la bibliografía francesa de la época (por ejemplo, Charles Cunat, *Histoire de Robert Surcouf capitaine de corsaire*, 1842 o Edouard Ducéré, *Les corsaires sous l’Ancien Régime*, 1895), la historiografía hispanoamericana de entonces no produjo obras monográficas sobre el corso español, aunque se publicaron algunas sobre el realizado por ingleses, franceses y otros rivales de la Corona, como *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVII* (1883), del historiador Dionisio de Alcedo y Herrera.

En el siglo XX el tema adquirió mayor interés, aunque los primeros textos aún se centraban en el corso de otras naciones. Uno de los primeros en abordar el tema nacional, aunque con una miscelánea de eventos y disposiciones, fue el capitán Juan A. García Iglesias en “Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796)” (1988). Poco después, historiadores como Marina Alfonso Mola —“Curso y flota de Indias: los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795”, 1991— y Mario L. Ocaña Torres —“Curso y corsarios en el estrecho de Gibraltar: desde la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739) a la Paz de Aix-La-Chapelle (1784)”, 1990, y “El corso marítimo español en el estrecho de Gibraltar (1700-1802)”, 1993— llevaron a la comprensión de que el corso era una actividad política naval bien establecida para el siglo XVIII. Poco antes de estos textos, Enrique Otero Lana ya había comenzado a confeccionar la tesis que presentaría al corso como elemento cardinal de las políticas monárquicas desde el siglo XVII y abriría una nueva perspectiva que lo colocaría fuera de su tradicional papel secundario —*El corso español del Atlántico en el siglo XVII (1621-1627)*, 1987—, tesis doctoral

⁴ Antonio de Capmany Suris y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Antonio e Sancha, 1779, p. 105.



publicada más tarde como *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII. 1621-1697* (1992). A este parteaguas le siguieron: “La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico” (1999), “El corso del Flandes español como factor de guerra económica” (2005) y, para el siguiente siglo, “La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español, 1739-1748” (2004). En su conjunto, los estudios demuestran que desde la administración de Felipe IV, en los momentos en que la Corona se vio incapacitada para demostrar una posición ofensiva, el corso se situó como una alternativa ideal para la dispersión y contención de fuerzas enemigas. Durante la segunda etapa de la contienda en Flandes (1622-1648), a falta de una armada real, la de Dunkerque y la Escuadra del Norte (comandadas por oficiales de servicio y corsarios experimentados) operaron en conjunto con buques privados en la persecución, captura y, en ocasiones, destrucción de navíos enemigos. Al mismo tiempo, llevaron a cabo misiones de bloqueo y desbloqueo, envío de mensajes, escolta de flotas comerciales, suministro de buques de guerra y defensa costera. Luego, durante la Guerra de Asiento (1739-1748), todavía con una incipiente Armada Real, la colaboración con armamentos privados demostró nuevamente la eficacia del corso como fuerza de persuasión, siendo representativo de los objetivos ministeriales proclives a mantener maniobras de desgaste en etapas de grandes desafíos.

En el proceso de consolidación de los poderes centralizados de los estados modernos, lo que una vez fue una práctica guiada por razones puramente económicas para golpear el comercio rival o generar nuevas inversiones o mercados regionales se fue convirtiendo en un factor decisivo en la planificación de políticas imperiales. Para ello, la Corona española estableció diversas formas de colaboración con la iniciativa privada, de las cuales algunas investigaciones recientes dan una idea a partir de perspectivas regionales a largo o corto plazo: “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el medievo a la modernidad” (2006), de Ana Riviera Medina; “Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI a XVIII”, de Manuel L. Salmoral (2006); “El corso en la Andalucía moderna” (2009), de Eloy Martín Corrales; “La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso

en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito” (2013), de Julio César Treviño, y “Corsarios españoles en el golfo de Honduras, 1713-1763” (2018), de Rafal Reichert.

Los textos que abordan este tema desde el punto de vista legal constituyen fuentes más tempranas para la comprensión de la organización de este ejercicio. La validación oficial de la actividad y las formas de colaboración con entidades particulares fueron temas de interés intelectual desde el temprano siglo XVII. Comenzando con discursos como el *Jurídico sobre presas de armadores y quinto de su magstad, según Constitucion de Cataluña* (1669), de José Monrás, seguidos de tratados como el *Jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso* (1746), de Félix Joseph Abreu, y *Bertodano y presas marítimas* (1887), de Isidro Pérez y Oliva, en los que se explican las razones del derecho al corso y al sistema de presas, y se indican sus principios y directrices en el escenario internacional. En lo que corresponde a trabajos con cierta perspectiva histórica, los textos de Óscar Cruz Barney —“En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias” (1996) y *El régimen jurídico del corso marítimo del mundo indiano y el México del siglo XIX* (1997)— son, en conjunto, un examen más completo del cuerpo de leyes del corso español. El primero de estos trabajos aborda el tema desde el contexto específicamente americano, mientras que el segundo aporta reflexiones a partir de conceptos legales y de legitimación que lo convierten en instrumento de represalia y combate al comercio ilícito. Recientemente otros especialistas, como Bernardo Cardona Escandell y Agustín Corrales Elizondo, han contribuido a ampliar los conocimientos técnicos y contextuales del corso en este rubro.

Aunque en el grueso de la historiografía el corso ha sido presentado como una forma de guerra económica destinada a la destrucción del comercio enemigo y, a diferencia de la guerra de escuadras, como una actividad auxiliar en el arte de la guerra y secundaria en las políticas de Estado, algunos estudios han demostrado que en muchas ocasiones fue un elemento clave, aunque no siempre decisivo, en la resolución de un conflicto bélico. Esto sucedió cuando la monarquía planeó, reguló y dirigió el corso hacia objetivos no sólo lucrativos, cuando, mediante buques y tripulaciones financiados por

las cajas reales y/o inversores privados, se establecieron armadas más o menos permanentes durante períodos de tensiones internacionales y se llevaron a cabo misiones especiales para combatir el contrabando. Esto último se volvió vital en las colonias y encontró una fórmula particular en las guardias costeras, por lo que se hablará de ello al final de este texto.

A lo largo del siglo XVIII, los ministros de Marina, Joseph Patiño (1726-1736), José del Campillo y Cosío (1741-1743), Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (1743-1754), Julián de Arriaga y Ribera (1754-1776) y Pedro González Castejón y Salazar (1776-1783), fueron claros impulsores del curso profesional. Aunque el ideal no pudo ser sostenido siempre como se planeaba, pues dependía en gran parte del financiamiento y los intereses de la iniciativa privada, se logró mantenerlo vigente bajo cierto control y operando bajo lineamientos institucionales, sobre todo durante grandes contiendas. Ello se observa —independientemente de las ordenanzas generales de la Armada (1748 y 1793) que rigieron el curso real— en los momentos en que los reglamentos para particulares fueron publicados y en el tipo de estímulos que éstos prometen, tales como la concesión de la presa o la excepción del pago de impuestos a Hacienda, del quinto del rey y octavo del Almirantazgo, así como la alcabala. Esto ocurrió en 1702 durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1714); en 1718 con la Cuádruple Alianza (1717-1720); en 1754 y 1762 durante las guerras de América del Norte (Franco-Indias) y de los Siete Años (1754-1763); en 1779, al incorporarse España a la Guerra de Independencia de las Colonias Norteamericanas, y en 1794 y 1796, en el marco de la Primera Coalición (1792-1797) durante las Guerras Revolucionarias Francesas. En este sentido, a continuación se analizarán las dinámicas del curso profesional y su evolución en los reglamentos a partir de políticas monárquicas internas y externas conforme avanzó el siglo. Como se verá, existió una tendencia a una mayor sistematización de la actividad privada y pública y su potencialización como arma al servicio del Estado.⁵

⁵ El presente texto forma parte de una investigación que busca analizar las fórmulas y proyectos del curso profesionalizado a lo largo del siglo XVIII, así como su puesta en práctica y dirección hacia el cumplimiento de objetivos estratégicos determinados por las políticas monárquicas.

“Recurso supremo de las guerras pasadas”⁶ y política borbónica

Al comenzar la Guerra de Sucesión Española los aliados borbones mostraban gran confianza en el corso, una práctica que había resultado imprescindible en guerras anteriores (para España en la de los Ochenta Años y para Francia durante la de los Nueve Años),⁷ por lo que se alentó de manera natural y conjunta a partir de la ordenanza de 1702.⁸ En el caso español, ante la falta de una armada ofensiva, durante las primeras dos décadas esta práctica constituyó la mejor forma para defender el comercio ultramarino y combatir el contrabando en regiones cuyos intereses se veían afectados. Así, el corso operó principalmente en las colonias americanas a iniciativa de armadores y autoridades de Santo Domingo, Santiago de Cuba, San Juan de Puerto Rico, Caracas y Cumaná; y al norte de España, en Guipúzcoa y otros puertos cantábricos. Entonces, aunque los corsarios gozaban de mercedes y libertades especiales de la Armada como sueldos y jurisdicción militar,⁹ su actividad carecía de propósitos tácticos y la mayor parte del tiempo era conducida de manera arbitraria, guiada por intereses individuales y, en muchos casos, sin respetar los marcos jurídicos en cuanto a presas. Para controlar los excesos originados en esta práctica, la Corona decidió conceder o negar patentes en uno u otro caso. Por ejemplo, en general se otorgaban a la región guipuzcoana y, excepto casos especiales, se negaban a la vizcaína, probablemente para evitar que se desviaran recursos de sus actividades comerciales habituales y porque, al ser la región más cercana a Francia, se quería evitar hacerles el corso a los aliados.¹⁰

Mientras la creación de la Real Armada avanzaba lentamente bajo la sombra de la tradicional falta de barcos y hombres, y mientras

⁶ Fernández Duro, *Armada española...*, t. VI, p. 88.

⁷ Especialmente entre 1688 y 1689, cuando Francia enfrentó a la coalición de España, Inglaterra y Holanda, la *guerre du course* constituyó una doctrina oficial impulsada por Sébastien Vauban, consejero de Luis XIV.

⁸ Aunque los armadores debían ajustarse a las ordenanzas de cada país, compartían ciertos derechos y obligaciones. Véase *Ordenanza de corso para franceses y españoles*, Madrid, 5 de agosto de 1702, Archivo General de Simancas (AGS), *Estado*, 4310.

⁹ Artículos XXXIX, XL y XLI, *Ordenanza de corso para franceses...*

¹⁰ Véase Aingeru Zabala, “La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 5, 2006, p. 339.



las unidades existentes se utilizaban principalmente para la protección de las flotas comerciales o el enfrentamiento directo con el enemigo, el curso de Estado continuó dependiendo en mucho del apoyo financiero y logístico de la iniciativa privada. Ejemplo de ello es el asiento que se realizó en 1716 con el teniente francés Juan Nicolás de Martinet, a fin de enviar tres de sus navíos y uno del rey —al mando de Bartolomé de Urdinzu y, como segundo, Blas de Lezo— con la misión de operar en costas de Chile y Perú.¹¹ En este tipo de acuerdos, normalmente los gastos de operación arrancaban con una inversión de ambas partes —una y/u otra ponían buques, tripulación, armamento y provisiones— y, en teoría, la comisión continuaba con lo que se iba recaudando de las presas. De ahí solían pagarse los sueldos, y el resto —descontando la posible confiscación del buque para la Armada (que incluía aditamentos, armamento y gente de guerra), el quinto, los impuestos para Hacienda y los costos de los procesos de juicio de presas— se distribuía entre comandantes, oficiales, marinería, infantería y soldados. Pero en aquellos tiempos, con las finanzas mermadas y puestas casi en su totalidad al servicio de los objetivos itálicos, el curso particular se volvió imprescindible. La derrota de la todavía improvisada Armada española frente a la inglesa en el Cabo Passaro (11 de agosto de 1718) constituyó el estímulo para publicar la siguiente ordenanza el 30 del mismo mes, así como su adición, válida para los vasallos de la península y las Indias.¹² La intención era mantener a raya a los enemigos de costumbre —turcos, moros, ingleses, franceses, etcétera— y aprovechar para ampliar la mermada escuadra real con navíos capturados.¹³ Por lo mismo, en aquella ocasión los armadores tuvieron permiso para reclutar tripulación matriculada, lo que generalmente se prohibía.

¹¹ Véase Manuel Gracia Rivas, “En torno a la biografía de Blas de Lezo”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 7, 2012, p. 500-501.

¹² “Ordenanza de 17 de noviembre de 1718. Prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el curso contra turcos, moros y otros enemigos de la Corona”, inserta en Joseph Félix de Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el curso*, Cádiz, Real de Marina, 1746, p. 315-335.

¹³ Ana María Rivera, “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 5, 2006, p. 121.



A partir de 1725, la tensión generada por los acuerdos “secretos” urdidos por los embajadores de España y el Sacro Imperio Romano Germánico provocó que los aliados anglo-franceses aumentaran su presencia en las Antillas, el Báltico y Cantabria. La colaboración entre Estado y sociedad para el despliegue corsario tuvo una nueva razón de ser. Incluso favoreció que, en 1728, Patiño lograra finalmente concretar el esperado proyecto de compañía comercial: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Este monopolio no sólo estrechó la colaboración entre la Corona y el consulado andaluz, con expectativas de reforzar el sistema mercantilista, obtener beneficios por parte de sus inversores-accionistas —entre los que se hallaban el propio ministro de Marina y el rey— y contribuir a las cajas reales mediante los cobros por permisos, sino que ofreció combatir el contrabando —especialmente el holandés— y salvar gastos en el sostenimiento de unidades corsarias-guardacostas en Tierra Firme.¹⁴

El despliegue de fuerzas españolas, sobre todo por parte de la Compañía, se intensificó en la fachada americana, incrementando con ello las detenciones bajo el “derecho de visita” y la captura de un buen número de buques británicos *in fraganti*, incluyendo los de la *South Sea Company*, la cual desde el Tratado de Utrecht (1713-1715) contaba con el navío de permiso y licencia para el asiento de esclavos negros. Como se sabe, ésta fue la excusa para que sus inversionistas y algunos oficiales de la *Royal Navy* —miembros de la Cámara de los Comunes— forzaran la declaración de guerra (de Asiento o de la Oreja de Jenkins) en 1739. Ante esta nueva etapa bélica, y continuando con el ritmo que ya se llevaba, al tiempo de expedir una *Instrucción de corso y presas*,¹⁵ la Corona comenzó a fletar buques corsarios extranjeros, a embargar mercantes pesqueros y de corso de sus vasallos y a reunir las presas con las que contaba y armarlas para

¹⁴ Mismas que se regían por los reglamentos de corso de 1674. Véase *Real cédula de fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y reglas económicas de buen gobierno, con que la estableció la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, en Junta General del año 1728*, Madrid, Impresor del Rey y su Consejo, 1765.

¹⁵ El intendente de Cádiz, Francisco de Varas Valdés, envía instrucciones sobre corso y presas a su subdelegado en las Islas Canarias, 21 de enero de 1741, AGS, *Secretaría de Marina*, leg. 540, s. f. Véase Fernández Duro, *Historia de la Armada...*, t. VI, p. 331.

tal propósito. Luego, el 18 de diciembre del mismo año, fundó la Real Compañía de la Habana¹⁶ que, junto a su homóloga guipuzcoana, llevaron a cabo una importante labor de auxilio a la Armada en acciones de defensa y transporte, además de préstamos en dineros.¹⁷ De manera paralela, los gobiernos locales liberaron licencias para los armadores, a tal grado que algunos llegaron a conseguir varias al mismo tiempo, lo que les permitió ampliar su radio de acción.¹⁸ En su conjunto, buques reales y fuerzas “especiales”¹⁹ permitieron resistir los ataques a las plazas y el bloqueo al comercio en Norteamérica, Sudamérica y el Pacífico, desgastando las fuerzas británicas hasta su capitulación en 1748. El desenlace confirmó la confianza en la guerra de corso y la necesidad de su reestructuración para hacer de él un recurso permanente al servicio de las políticas monárquicas.

La unificación militar del corso: la legislación de la segunda mitad de la centuria

Desde inicios del siglo XVII, las ordenanzas de la Armada y las de los particulares mantuvieron diferencias en sus estatutos de corso. Las primeras, tendientes a instruir sobre el orden esperado de profesionales militares, se enfocaban en los procedimientos para el resguardo

¹⁶ *Real cédula estableciendo una compañía en San Cristóbal de la Habana dedicada a la conducción de tabacos, azúcar, corambre y otros frutos de la Isla de Cuba, 18 de diciembre de 1740*, inserta en Antonio Muro Orejón, *Cedulario americano del siglo XVIII: colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidas en el Archivo General de Indias*, 3 v., Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, v. III, p. 253-275.

¹⁷ Dada la importancia de sus servicios en la guerra, a partir de 1745, a la segunda se le liberó del pago del quinto y octavo, y en 1746 se le concedieron los derechos de presas de esclavos que hiciese a la Compañía del Sur. “Real Resolución de 30 de julio de 1745” y “Real Cédula de 31 de diciembre de 1746”, contenidas en *Real cédula de fundación...*

¹⁸ Julio César Rodríguez Treviño, “La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito”, *Uliá. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 22, 2013, p. 21-22.

¹⁹ Incluyendo, en menor medida, las francesas entre 1743-1744 (Segundo Pacto de Familia).

e inventario de las presas, la revisión y cuidado de su documentación, así como en el litigio y proceso de venta y repartición.²⁰ Las segundas, en cambio, guiaban sobre quiénes podían realizar el corso (vasallos de los reinos y/o de Indias), cuáles eran sus expectativas (la persecución de moros, del corso inglés o el contrabando) y cómo debía organizarse (el tipo de buques, tripulaciones, armas, así como las libertades, prohibiciones, beneficios, costos y exenciones de un servicio prestado a la Corona). Empero, conforme avanzó el siglo los reglamentos reflejaron cada vez más la necesidad del Estado de unificar y sistematizar el ejercicio del corso tanto real como privado. Particularmente se observan estas diligencias en el orden castrense, lo que también fue de la mano con la tendencia institucional de dar mayor competencia a los cuerpos militares sobre los ministeriales. Así, desde las primeras ordenanzas para particulares se ofrecían ventajas a las compañías corsarias que se distinguieran en acciones “como si lo hicieran en las armadas”. Incluso los armadores podían disponer de uniformes, pistoletes y otras “cosas que goza la gente de milicia”,²¹ privilegios que también fueron concedidos a los corsarios-guardacostas de las compañías Guipuzcoana y de La Habana.

La asimilación de estos atributos en el aspecto legal fue todavía más notoria al término de la Guerra de Asiento, a partir de las nuevas ordenanzas generales para la Armada de 1748 (obra del ministro Ensenada)²² y, más tarde, en las particulares de 1754, en las que influyó la entrada al Ministerio de Marina de Julián de Arriaga y

²⁰ Véanse las *Ordenanzas para el buen gobierno de la Armada del mar Océano: dadas por S. M.*, 24 de enero de 1633, ed. facs., Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1974.

²¹ Véase artículo I, *Ordenanza de S. M. para navegar en corso, así contra turcos, moros y moriscos, como contra los rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda. Dada en el Pardo á 24 de diciembre de 1621*, inserta en Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar*; artículos XV, XVII y XVIII de *Ordenanza de la señora Reyna gobernadora á favor de los armadores, que salieren á corso en los mares de las Indias, concediéndoles varios privilegios, y mercedes*, Madrid, 22 de febrero de 1674, AGI, *Indiferente General*, 1828; artículos XXXIX, XL y XLI, *Ordenanza de corso para franceses...*; y XXVI-XL, “*Ordenanza de 17 de noviembre de 1718...*”.

²² Quien, además, mostró gran confianza en este recurso con la puesta en práctica de misiones corsarias especiales y secretas, como las del comandante Pedro Mesía de la Cerda en 1748 y 1752.

Ribera —bailío de la Orden de Malta y miembro del Gran Cuerpo—, quien participó en la redacción de estas ordenanzas y en la del reglamento de 1762. La confianza que Arriaga tenía en el corso le era natural, pues él mismo era un caballero-oficial formado en la tradición de las caravanas corsarias de la Orden que operaban en el Mediterráneo y Atlántico, por lo que fue partidario del embarque de guardiamarinas en aquellos buques-escuelas para que se entrenaran en prácticas náutico-militares. Pero, sobre todo, el ministro mostró interés en dar mayor correspondencia y claridad normativa a la actividad privada, por lo que las ordenanzas de 1754 detallan, como nunca antes, procedimientos al estilo de la Armada: a quiénes y en qué lugares podían hacerse las presas —en acuerdo con los tratados internacionales— o cómo debían realizarse los procesos de captura, resguardo y presentación de pruebas para su validación y posterior repartición y venta.²³ Además, por primera vez en los reglamentos para particulares se incluye el permiso para enarbolar la bandera real²⁴ —la cual debía ser blanca con el aspa (o cruz) de Borgoña y, en medio, el escudo de Castilla y León—, además de otro género de insignias “según convenga en los casos en que es permitido por estilos de mar”. El distintivo de gallardete también era consentido, siempre y cuando los navíos corsarios no estuviesen incorporados a alguna flota real, en cuyo caso debían subordinarse a

²³ *Ordenanza de corso para Indias*, 29 de abril de 1754, AGS, *Marina*, leg. 6799, f. 198-199.

²⁴ El cual ya estaba registrado en la ordenanza de la Armada de 1748. En el tratado tercero, título III, artículo II, se lee: “De esta bandera [la ordinaria nacional blanca, con el escudo de armas], que es distintiva de los navíos de la armada, no podrán usar los de los particulares, sino de la blanca con cruz de Borgoña. Pero los navíos que fueren armados en guerra, y mercancía o solamente en guerra, podrán añadir, en medio de la cruz, el escudo de mis armas”. *Ordenanzas de su majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, 2 t., Madrid, Juan de Zúñiga, 1748, t. 1, p. 128. Por otra parte, en el tratado VIII, título I, artículo XIV y tratado IX, título II, artículo I, se menciona que la bandera blanca con la cruz de Borgoña es distintiva de las brigadas de infantería y artillería de marina. *Ibid.*, t. 2, p. 103 y 338. En cuanto al gallardete, ninguna embarcación de particulares podía usarlo por ser distintivo de navíos de guerra y sólo podía “ponerse debajo de grímpola, estando en puerto extranjero, en que no haya embarcación de mi armada, o particular, mandada por oficial de ella”. Tratado tercero, título III, artículo XVII, *ibid.*, t. 1, p. 133.

ella.²⁵ Igualmente, las compañías comerciales podían enarbolar la bandera real cuando operaran con este fin. Las instrucciones sobre los usos de la heráldica para el corso designadas en los estatutos de la Armada y su reiteración en las particulares son indicadores del proceso paulatino de formalización de la actividad como parte del proyecto de reestructuración de las fuerzas navales. El interés iba más allá de lo simbólico: otorgar prerrogativas de la Armada a los particulares implicaba dotar de jerarquía a sus miembros y de orden castrense a sus acciones, en la espera de que ambos mecanismos actuasen bajo una sola estrategia estatal.

El siguiente período bélico en América del Norte (guerras Franco-India y de los Siete Años), que culminó de manera desfavorable para los aliados borbones, llevó a éstos a unirse en un Tercer Pacto de Familia (1761) e idear un programa conjunto para la recuperación y el desarrollo a gran escala de sus fuerzas navales. Para ello, sus secretarios de Marina, Arriaga y Etienne-François, duque de Choiseul, pusieron en marcha la reestructuración administrativa y militar, la reactivación de la carrera armamentista y la construcción de navíos con influencia tecnológica francesa, lo que los llevó a alcanzar superioridad numérica frente a la marina británica en la Guerra de Independencia de Norteamérica. Pero no nos adelantemos. Antes de la contienda, todavía en vías de consolidación de su Armada, España se mostraba reacia a entrar en una confrontación directa y, en un inicio, limitó su ayuda a dinero, armas y municiones para los rebeldes. Pero la declaración de guerra de Francia en 1778 y su invitación para sumar esfuerzos en apoyo a la insurgencia —no en balde habían trabajado de forma paralela en desarrollarse militarmente— obligó a modificar la estrategia.

Si bien por aquel entonces los aliados contaban con una buena fuerza de navíos de línea, se acudió nuevamente a la acción conjunta entre los efectivos públicos y privados. Con el propósito de especificar el *modus operandi*, en 1779 la Corona española expidió una ordenanza inserta a la de 1762,²⁶ y una adicional a las generales de

²⁵ Artículos LXXXVI-LXXXVIII, *Ordenanza de corso para Indias...*

²⁶ *Real cédula de S. M. en que se inserta la Real ordenanza de corso con las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias*, Madrid, Pedro Marín, 1779.

la Armada (prácticamente idéntica a su homóloga francesa de 1778).²⁷ Unas y otras mostraban interrelación en sus estatutos, sobre todo en cuanto a los procedimientos de presas. Así, por ejemplo, si los armadores eran “obligados” por los comandantes de las escuadras de guerra a salir con ellos o “unirse en la mar”, aquéllos tenían derecho a una parte del botín y a gratificaciones que hicieren juntos.²⁸ La asimilación de privilegios era alentadora, pues se prometían recompensas, pensiones y empleos del servicio según la “clase”, además de grados militares y distinciones de nobleza, dependiendo de “la fuerza de los bajeles de guerra o corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostuvieren”. La invitación a realizar un curso más ofensivo incluía la promesa de otorgar una cuarta parte más de gratificaciones por pieza de artillería si el buque era apresado en combate o abordaje, si tenía un mayor número de cañones que el apresador y si era de guerra-mercante.²⁹

Al término de la guerra norteamericana, el ministerio español continuó en manos de militares enfocados en el rearme naval y en la intensificación de las funciones del Cuerpo en las políticas institucionales. Si bien se había logrado mantener una armada numerosa, ello fue a costa de un gran esfuerzo. Con el aumento de la deuda sobrevino un colapso en la producción de los astilleros en detrimento del desarrollo naval. El nuevo frente, una Francia insurrecta en expansión, fue aún más extenuante y constituyó uno de los peores escenarios de actuación de la Real Armada. Las ordenanzas de 1793,³⁰ redactadas por José de Mazarredo, denotan el intento de elevar el nivel táctico de la Armada y, de paso, su espíritu contrariado, pues se enfocan en la organización, orden militar y ejecuciones de las flotas. Pero, en comparación con las anteriores, apenas tocan el tema de las presas, quizás porque el almirante mostraba una inclinación

²⁷ *Ordenanza de primero de julio de 1779 adicional a las generales de la Real Armada, sobre presas que hicieren los navíos, y demás vageles de ella*, Madrid, Real de la Gazeta, 1779.

²⁸ Artículos XIII-XV, *Ordenanza de primero de julio...*

²⁹ Artículos XLVIII, LII, *Real cédula de S. M...*

³⁰ *Ordenanzas generales de la Armada Naval. Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, 2 t., Madrid, Viuda de Don Joachin Ibarra, 1793.

mayor por la guerra ofensiva que por el corso —por lo menos el particular—, y porque la necesidad de restaurar las capacidades operativas de la escuadra real era apremiante.³¹ La evidente debilidad de la Armada obligó a nuevas expediciones de cédulas de corso en 1794 y 1796 (al comienzo de otra guerra con Inglaterra), con las cuales se buscó alentar el ejercicio en su máxima ofensiva bajo la promesa de su debida recompensa.³² Empero, los esfuerzos, que incluyeron la intención de retomar el tradicional frente aliado con Francia, fueron en vano, y derrotas como la del Cabo San Vicente (1797) se sucedieron de manera continua hasta el cierre de la centuria, tiempo en que el corso pudo resolver muy poco a nivel estratégico.

Las guardias costeras: ¿privatización de las fuerzas militares?

Ya se vio cómo, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, gracias a la inclinación por organizar y homogeneizar la práctica corsaria, los reglamentos remitieron a una u otra ordenanza o real cédula del corso privado o real de manera complementaria. Empero, pese a que en teoría compartieran la estructura operacional, el cuerpo jurídico privado se mantuvo independiente —al igual que su financiamiento— en aras de un mejor control organizativo y práctico, de una eficiente orientación de sus misiones y una búsqueda de ventajas en la distribución de sus presas. Dentro de este corpus normativo, los guardacostas representaron un caso aparte, pues el motivo de su existencia era la vigilancia costera y el combate al contrabando, por lo que practicaban el corso de manera regular. Al ser formaciones creadas esencialmente para la seguridad y defensa marítima litoral y, por ello, representar un segmento de las fuerzas reales, es lógico pensar

³¹ Antonio Miguel Bernal, “Las vísperas de Trafalgar”, en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 92.

³² *Ordenanza prescribiendo las reglas con las que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona*, 1 de mayo de 1794, AGS, leg. 551, y *Ordenanza de S. M. que se prescribe las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona*, 12 de octubre de 1796, Archivo General de Indias (AGI), IA 42/19.

que debían ser organizadas y financiadas por la Corona. Sin embargo, no siempre fue así. La Armada Real, con un número insuficiente de unidades de guerra en relación con el extenso territorio imperial, estuvo imposibilitada para dedicar unidades a este propósito. Por consiguiente, el funcionamiento de las guardias costeras dependió del apoyo y financiación de las autoridades de los consulados —y sus cajas reales—. Más aún, de vecinos o grupos de comerciantes ávidos de combatir el contrabando y la piratería regional. Pese a que en principio su campo operacional nos pareciera claro, a excepción de instrucciones locales esporádicas o algunas menciones entre líneas en las ordenanzas generales de la Armada, del curso particular o de las compañías comerciales, esta práctica no contó con una reglamentación propia hasta comienzos del siglo XIX. Mientras tanto, su jurisdicción permaneció fluctuando entre la de Marina de Guerra y la de las flotas corsarias.

La causa de esta aparente ambigüedad está en sus orígenes. En los reinos de España las guardias costeras existían desde tiempos remotos para el patrullaje de los litorales del norte y noroeste de la península. Lo mismo ocurría con la persecución de la piratería francesa y el corso argelino y berberisco en las cercanías a Andalucía. Para ello fueron creadas, respectivamente, la Guarda de las Costas de Vizcaya en 1493 y la Armada Guardacostas de Andalucía en 1521,³³ ambas financiadas por la Real Hacienda a través de la avería o impuesto al comercio ultramarino.³⁴ Pero no se trataba sólo de armadas de carácter regional, pues además de proteger villas y convoyar buques mercantes en las cercanías, realizaban misiones como navíos de aviso y registro o para el transporte de aditamentos militares y tropa. Además, no tardaron en ser enviadas a resguardar las flotas durante su viaje a las Indias y, una vez en el Nuevo Mundo, ser implementadas de manera provisional para la persecución del comercio ilícito y la protección de villas americanas, sufragadas en

³³ También llamada Armada del Poniente, de Averías y, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, Armada de la Guarda de la Carrera de Indias o Armada Real del Océano.

³⁴ Véase Esteban Mira Caballos, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del imperio”, *Revista de Historia Naval*, n. 74, año XIX, 2001, p. 4-5.

su mayor parte por cajas locales.³⁵ Así, en el siglo XVI llegaron a operar la Armada del Caribe (desde Santo Domingo), algunas armadillas compuestas por saetillas y galeras en Cartagena de Indias y las Antillas Mayores (1575-1578), un grupo de galeras guardacostas de Tierra Firme (1583) y de La Habana (1588), además de otras que se construyeron en el Perú a finales del siglo con el mismo fin. Sin embargo, en la práctica fueron poco eficientes, pues, por alistarse básicamente cuando había noticia de alguna amenaza cercana, tenían un carácter esporádico.

Empero, tal como sugiere una cédula expedida por Felipe IV el 6 de enero de 1629, el deseo de formar una “armada guardacostas” de carácter permanente para la defensa contra la piratería y el corso en el golfo de México ya estaba presente. Aunque la idea era sostenerla con recursos de la Nueva España, la falta de éstos impidió la ejecución de la orden. Finalmente, el 4 de mayo de 1635 se decretó la creación de la Armada de Barlovento.³⁶ Ésta comenzó a operar un año más tarde desde Veracruz, costada por su propia “renta de alcabalas, Unión de Armas y Armada de Barlovento”. Si bien fue concebida como una “armada de la guarda de la Carrera de Indias” —por lo que debía escoltar y proteger las flotas en sus viajes trasatlánticos y, por lo tanto, su rango de extensión se limitaba a las Antillas y costas del Golfo mexicano— en numerosas ocasiones fue enviada a realizar vigilancia costera y a perseguir el comercio ilícito. Con barcos y tripulaciones escasas, poca actividad y algunas victorias, esta armada sobrevivió como pudo hasta 1748 para después dejar el recuerdo de ser sólo un “monstruo en el gasto y hormiga en la utilidad del servicio”.³⁷

Los costos de la manutención de una fuerza semejante —ideada para ser permanente, de mayor envergadura tanto por el número de unidades como por tonelaje y armamento, con misiones múltiples como la escolta y protección de flotas comerciales, el resguardo

³⁵ Geronimo de Uztariz, *Theorica y practica de comercio y de marina* [...], Madrid, Antonio Sanz, 1757, p. 222.

³⁶ Adela Pinet Plasencia, *La península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 148.

³⁷ Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, 1981, p. 212.

de litorales y la persecución de la piratería y el contrabando— hicieron que la Corona se inclinara por la organización de flotillas menores de carácter local y temporal. Por lo mismo, tanto en la reglamentación como en la práctica, las diferencias entre las guardias costeras y el corso fueron sutiles. En teoría, las primeras, constituidas con buques y tripulaciones provistas por las arcas reales o por medio del gravamen al comercio marítimo, debían cumplir labores de patrullaje costero, persecución del comercio ilícito y escolta de flotas de comercio. Ejercicios en los que, de una u otra forma, la persecución y captura de presas también formaban parte. Por su parte, los corsarios, en su mayoría financiados por la iniciativa privada, aunque no necesariamente debían realizar acciones de vigilancia o escolta, muchas veces así lo hicieron. En una realidad donde el Estado debía aprovechar los recursos a la mano para cumplir sus objetivos y necesidades inmediatas, ambas fórmulas compartían facultades y se utilizaron de manera alterna o combinada. Por ejemplo, si se mira con atención la Real Cédula de fundación de la Compañía Guipuzcoana, se notará la mención al corso y a la actividad guardacostas, prácticamente sin distinción, como una de sus obligaciones. Frases que refieren el otorgamiento de “patentes de corso para los guardacostas” por parte del gobernador de Caracas o el que “puede valer-se la Compañía de los navíos de presas de sus guardacostas” dejan al vuelo la idea de que, en este caso, ambas actividades eran consideradas una sola.³⁸

Independientemente de este particular, por las muchas veces en que se ordenó la formación concreta tanto de escuadras corsarias como de guardacostas,³⁹ es evidente que existía alguna diferencia,

³⁸ *Real cédula de fundación...*, f. 33 y 124.

³⁹ Desde el siglo anterior existía este afán. En 1635 se ordenó formar una compañía al mando de Juan Esquivel para vigilar la entrada de los puertos cubanos, sufragada por el impuesto de “armadilla” (sobre mercancías que entraban en la isla en buques menores). En noviembre de 1670 se mandó armar guardacostas “ayudando los vecinos por no poder entonces el real erario”, para lo que después se enviaron buques y se agregaron comisos de mar. Ramón de la Sagra, *Historia económico-política y estadística de la Isla de Cuba, o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, La Habana, Viudas de Arazoza y Soler, 1831, p. 230. Más adelante, el virrey conde de Galve mandó formar una armada para patrullar las costas novohispanas, financiada con el impuesto de la media anata que

aunque todavía a mediados del siglo XVIII continuaban sin quedar del todo claras sus atribuciones. Por lo mismo, llegado el momento, algunas autoridades se vieron forzadas a subrayarlas. Así sucedió cuando, en 1742, el intendente de Cádiz, Francisco de Varas y Valdés, salió en defensa de los armadores de corso de las Islas Canarias frente a las exigencias de su capitán general, don Andrés Bonito Pignatelli, quien, contrario a la práctica “natural”, decidió obligarlos a proteger el archipiélago, fungiendo como guardacostas:

No sé en qué ordenanzas o máximas políticas o de guerra se apoya el que los corsarios particulares, que gastan sus caudales y exponen sus vidas para adelantar sus intereses (al paso que ofenden al enemigo en los suyos), deben ser obligados a servir de guardacostas del puerto de armamento y las inmediatas contra las incursiones de las embarcaciones de guerra corsarias del propio enemigo, ni buscarlos ni presentárseles para chocar con ellas, sino en un inevitable caso, cuando el supuesto sobre que arman es únicamente el de correr el distrito de los mares y costas que les es permitido por su patente, apostándose en los pasos de los tránsitos más regulares de los mercantiles a fin de rendirlos y lograr las ventajas que se prometen, evitando los reencuentros y riesgos con quien no les tenga cuenta.⁴⁰

La protesta del intendente da cuenta de un asunto que ha sido clave en la mencionada confusión de jurisdicciones: la falta de claridad reglamentaria. Como se dijo, la actividad guardacostas se guiaba más por instrucciones expedidas al momento, pese a que su función en teoría debía ser más pública que privada. De hecho, en toda la legislación del corso de la centuria sólo los estatutos de 1754 mencionan

se cobró en 1687 por encomiendas de indios en el virreinato. Oscar Cruz Barney, *El corso marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 232. En 1688, el mismo virrey usó fondos eclesiásticos y del consulado de la Ciudad de México y mandó construir navíos guardacostas para las inmediaciones de Nueva Galicia. Oscar Cruz Barney, “La obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo”, *Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, n. 28, 1998, p. 197.

⁴⁰ De lo contrario, argumentaba Varas, “era preciso que se les costease y gratificase proporcionalmente, por no estar obligados otra cosa los particulares”, AGS, SM, leg. 532, s.f., 20-febrero-1742, citado por Enrique Otero Lana, “La Guerra de la Oreja de Jenkis y el corso español (1739-1748)”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n. 44, 2009, p. 117-142.

que: “los bajeles de armada que en América sirvieren de guardacostas [...] se reglaran a todas las prevenciones de esta ordenanza sobre reconocimiento y detención de las embarcaciones que encontraren y reconocieren”.⁴¹ Aun cuando el mismo reglamento indica que “siendo el corso ejecutado en América para *guardar sus costas* y limpiar sus mares de piratas y tratantes en ilícito comercio un asunto tan importante a mi Corona”,⁴² prácticamente se estaban equiparando ambas funciones. La vaguedad continuó obligando a especificar cada caso en la práctica. Así ocurrió cuando, en 1767, el gobernador de Puerto Rico, Marcos Vergara, solicitó a Arriaga que a las embarcaciones destinadas a la isla en la lucha contra el comercio ilícito se les diera el nombre de guardacostas y “no de otra forma”, esto es, corsarias.⁴³

La situación de los guardacostas era singular ya que, pese a que también se les otorgaban patentes para capturar bajeles, no eran considerados del todo corsarios. Aunque en teoría debían ser más protectores-vigilantes que persecutores, como se ha reiterado, también combatían el comercio ilícito llevando a cabo la persecución y detención de buques sospechosos. La raíz de la confusión radica en que, aunque las armadas costeras comenzaron siendo un órgano del Estado para patrullar litorales y combatir el contrabando y la piratería, cuando sus misiones se expandieron más allá de su capacidad se fueron “disolviendo” en patrullas regionales subvencionadas en algunas ocasiones por las cajas reales y otras veces parcial o totalmente por particulares, siendo entonces empleadas comúnmente en misiones corsarias. Como se vio, esto también ocurrió a la inversa: a falta de una guardia costera, corsarios locales fungieron en ocasiones como unidades para patrullaje y defensa. Se trata de un terreno pantanoso cuya opacidad radica en la inexistencia de un cuerpo legal adecuado. Mientras en algunas partes de la legislación para el corso

⁴¹ Artículo LXXXV, *Ordenanza de corso para Indias...*

⁴² Artículo LXXXVI, *Ordenanza de corso para Indias...*

⁴³ “El Gobernador de Puerto Rico Marcos Vergara a Juan de Arriaga que en lo futuro dé el nombre de Guardacostas a las embarcaciones que destine contra el comercio ilícito para guardar las de esta isla”, 22 de diciembre, 1767, citado por Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo del mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, p. 252.

o a partir de instrucciones específicas se intentó homogeneizar su actividad —sobre todo en la captura de presas—,⁴⁴ en otras se buscó reiterar sus responsabilidades como institución pública. Pese a su origen real, conforme avanzó el siglo no se le acabó de dar carácter de armada de guerra, y su organización y facultades dependieron más de instrucciones ajustadas a realidades regionales. En el caso americano, por ejemplo, las dadas al comandante Juan Bautista Bonet para los guardacostas de Cuba en agosto de 1779 disponían que para el procedimiento de captura debía seguirse una orden de enero de 1772 enviada al Departamento de Marina de Cuba,⁴⁵ y en cuanto a distribución del botín, a las ordenanzas generales de 1748.

Una mayor asimilación jurídica del corso y la guardia ocurrió en las dos últimas décadas de la centuria. Aunque los esfuerzos de centralización de las fuerzas militares estatales fueron insuficientes para el sostenimiento de estas formaciones de manera permanente y, por ello, continuaba cediéndose un segmento al espectro de inversión de particulares, la Corona nunca abandonó su control, ni siquiera en los momentos en que las unidades del rey fueron cedidas para el corso y sufragadas totalmente por inversión local. Es más, cuando tuvo la oportunidad de invertir, llegó a hacerlo en formaciones locales como método para el combate al contrabando y el patrullaje de litorales. Así se entiende la aparición de la instrucción para comandantes de embarcaciones corsarias-guardacostas de 1784,⁴⁶ en la que además de hacer por primera vez la equivalencia del corso y la

⁴⁴ Por ejemplo, *Para que los virreyes, presidentes de las audiencias y gobernadores de los puertos de Indias ejecuten lo que se expresa sobre presas de las embarcaciones extranjeras, que estuviere dadas fondo o navegaren rumbos sospechosos, auxiliándolas en los casos que se prescriben*, 9 de agosto de 1738, inserta en Muro Orejón, *Cedulario americano del siglo XVIII...*, p. 213-218, documento que pretendía aclarar dudas sobre los parajes y circunstancias de captura de buques ingleses y holandeses por guardacostas o armamentos particulares.

⁴⁵ *Real orden de 14 de enero de 1772 relativa a la detención de embarcaciones extranjeras*, transcrita en el artículo III de la *Instrucción que han de observar los comandantes de los buques del rey, guarda-costas de esta Isla de Cuba, por el comandante de Marina, Juan Bautista Bonet*, La Habana, 9 de agosto de 1774, AGS, Estado, 6986; véase Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 256.

⁴⁶ *Instrucción para comandantes de embarcaciones corsarias-guarda-costas*, citada en Oscar Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, año 16, n. 60, 1998, p. 212.

guardia —como su mismo título refiere—, revela órdenes sobre las facultades de sus comandantes, sobre orden, disciplina y tácticas de defensa y combate, así como sobre derechos y justicia, indicando que debía regirse por las ordenanzas de la Armada. Esta instrucción también precisa el cuidado en la administración de las finanzas y pertrechos de los navíos, ya que los gastos (o la mayor parte de ellos) corrían a cargo de la Real Hacienda. Se trata de un intento por formalizar, de una vez por todas, el carácter oficial de las fuerzas guardacostas, añadiendo facultades y privilegios de las corsarias como la obtención de beneficios del sistema de presas. Además, al otorgarles carácter castrense con base en las ordenanzas generales, se buscaba alejarlas de la arbitrariedad y libertades características de la actividad privada.

Esta necesidad de unificación de las fuerzas militares se encuentra también en las injerencias entre las guardias costeras y los resguardos militares de tierra. Por ejemplo, en una ordenanza para intendentes del ejército y provincia en la Nueva España de 1786, en el título sobre comisos “mixtos de mar y tierra”, con el fin de otorgar los méritos justos se detallan los modos y cantidades de la distribución de embarcaciones contrabandistas aprehendidas por guardacostas, las cuales dependían del grado de intervención de la vigilancia terrestre en la captura.⁴⁷ La necesidad de clarificar el terreno de acción de ambas entidades para su mutua colaboración se advierte en otro documento: el “Nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz” (1787). Éste fue desarrollado por el virrey Manuel Antonio Flores por solicitud del rey y en él se propuso el establecimiento de garitas de vigilancia en tierra, de una balandra y de dos pequeñas embarcaciones por mar.⁴⁸

⁴⁷ La mitad del valor del buque, más $\frac{2}{3}$ partes de la carga. Otras consideraciones partían de casos en que la presa hubiera sido abandonada al encallar y, por el peligro que representaba para los guardacostas, tuvieran que solicitar apoyo al resguardo terrestre. También se examinaba el que se hubiera abandonado el navío detenido sin darle auxilios o permitido la fuga de su gente, así como el que hubiera pérdidas o heridos entre la tripulación guardacostas tras la rendición. *Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva-España: de orden de su majestad*, Madrid, Imprenta Real, 1786, p. 501-514.

⁴⁸ Reales órdenes del 23 de diciembre de 1787 y 10 de noviembre de 1788 sobre plan de arreglo para los resguardos de Veracruz, citadas en Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 201-204.

Aun cuando, alegando sus altos costos y otras problemáticas, el proyecto no fue aceptado del todo y sólo se mandaron construir los dos bergantines (*Volador* y *Saeta*) —lo que denotó la perpetua escasez de recursos para llevar a cabo los proyectos como se ideaban—, se dejó asentado el deseo del Estado por continuar en la búsqueda de soluciones a la problemática de la protección de su flanco americano mediante la coordinación entre sus recursos navales y terrestres. Por ello, la entrega de los bergantines se realizó con una instrucción para sus comandantes en 1791.⁴⁹ Ésta fue aprobada y publicada en 1793 tras resolverse algunas dudas de injerencias, como la visita de los intendentes a los “buques del rey” guardacostas a fin de vigilar sus actividades.⁵⁰ Dirigida a los comandantes guardacostas encargados de extinguir el contrabando en los litorales de Yucatán, islas de Contoy y Mujeres, Varadero, Laguna de Términos, ríos de San Pedro y San Pablo, Coatzacoalcos y puertos de Tampico y Trinidad,⁵¹ dicha instrucción auguraba la incorporación de las fuerzas costeras a la Armada. Al indicar las obligaciones y derechos del comando cuyo fuero se equiparaba al de esta última, así como el carácter de sus misiones —que incluían reconocer las embarcaciones novohispanas que pudieran participar del comercio ilícito y la escolta de buques de registro desde otros puertos— y su sujeción a los procedimientos sobre presas indicados en las ordenanzas generales de ese mismo año, prácticamente se consideraba a dichos comandantes como parte de esta Armada, pese a que todavía no contaban con la totalidad de sus privilegios.⁵²

⁴⁹ Sobre instrucción provisional, véase Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 205-206.

⁵⁰ Existió una controversia entre el capitán al mando, Ignacio de Olaeta, y el virrey Revillagigedo, sobre si los buques estaban exentos o no de visita, ya que el primero defendía que se trataban de unidades de la Real Armada. Véanse *Representación del comandante de los buques guardacostas de Veracruz sobre que los reconocimientos que por la instrucción se les sujeta en las entradas son contrarios a los fueros del cuerpo declarados*, Real Orden del 20 de agosto de 1789, Archivo General de la Nación (AGN), *Marina*, v. 84, exp. 4, f. 176-189; Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 207.

⁵¹ *Instrucción que han de observar los comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793*, Archivo General de la Nación (AGN), *Provincias Internas*, v. 19, exp. 8, f. 236-245.

⁵² Como estar exentos de visitas y del resguardo de puerto. Véase Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 222.

El anhelo de unificación se consolidó finalmente al iniciar el siglo XIX, cuando por primera vez y de manera oficial los guardacostas pasaron a formar parte de la Real Armada a partir de la *Instrucción para gobierno de los bajeles de S. M. Guardacostas de Indias* de 1803, en cuyo prefacio se lee:

habiendo sido empleados hasta ahora indistintamente en objeto de tanta importancia, no solo buques de guerra de la Real Armada, sino también los que se han armado al intento por la Real Hacienda, han venido a resultar de esta diferencia perjuicios notables a la unidad que debe guardarse en una misma clase de servicio, y a los progresos que habría podido hacer la Marina Real, si sus oficiales y gente de mar se hubiesen entretenido en objetos tan análogos a su profesión. En consecuencia, habiendo resuelto S. M. que todos los guardacostas de sus dominios queden agregados a la Real Armada [...].⁵³

Conclusiones

La evolución del marco jurídico del corso a lo largo del siglo XVIII —incluyendo el de los guardacostas— confirma que éste representó un recurso provechoso con el que la Corona trató de mantener el equilibrio comercial sobre todo en sus colonias y, a partir del trabajo conjunto de escuadras reales y privadas, significó un modo de contención de la injerencia enemiga en sus territorios y un mecanismo de defensa y confrontación, especialmente durante los períodos de grandes conflictos bélicos y depresiones económicas. Si bien todavía a principios del siglo XVII se trataba de fuerzas navales secundarias, guiadas sobre todo por intereses regionales y económico-comerciales, la reanudación de las operaciones de la guerra en Flandes descubrió que el corso podía ser una estrategia eficaz para la contención y ofensiva ante las fuerzas enemigas. A partir de entonces, su importancia se reflejó en un marco legal tendiente a la adquisición de una preeminencia equiparable a la de la Armada de guerra.

⁵³ *Instrucción para gobierno de los bajeles de S. M. Guardacostas de Indias*, Madrid, Imprenta Real, 1803, p. 6.



El proceso de ensamble jurídico estatal y privado, reflejo de la paulatina militarización del sistema naval a lo largo del nuevo siglo, comenzó tras otro desgastante, pero esta vez exitoso —en términos de resultados—, período bélico (1739-1748), en el que la guerra de corso contra Inglaterra demostró ser un instrumento de persuasión determinante en los resultados de la contienda. Desde entonces, su evolución tendió a unificar aun más los procedimientos de los armamentos privados para una formación, disciplina y acción más castrense, en sintonía con el cuerpo jurídico de la Real Armada. Aunque el ensamble de ambas fuerzas nunca llegó a ser definitivo, al depender en gran medida de la inversión e intereses de la iniciativa privada, la Corona logró mantener el control y la utilidad de sus fuerzas “sutiles” al servicio de sus objetivos y de proyección de poder naval. Incluso, la fórmula del corso-guardacostas, aunque permaneció la mayor parte del tiempo en cierta ambigüedad en su formación legal, administrativa y hasta operacional, producto de la dificultad de encontrar acuerdos entre los intereses públicos (estatales) y privados y su incorporación final y definitiva a la Armada al inicio de un nuevo siglo, reflejó el empeño por encontrar la vía adecuada para darle al corso un carácter oficial.

BIBLIOGRAFÍA

- ABREU Y BERTODANO, Joseph Félix de, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Cádiz, Real de Marina, 1746.
- ANDERSON, Gary M. y Adam Gifford Jr., “Privateering and the Private Production of Naval Power, *Cato Journal*, 11, 1991.
- BARKAWI, Tarak, *Globaliation and War*, Lanham/Nueva York/Oxford, Rowman & Littlefield, 2006.
- BERNAL, Antonio Miguel, “Las vísperas de Trafalgar”, en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 79-112.
- CAPMANY SURIS Y DE MONTPALAU, Antonio de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Antonio e Sancha, 1779.



- CRUZ BARNEY, Oscar, “La obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo”, *Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, 28, 1998, p. 193-223.
- , *El régimen jurídico del corso marítimo del mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.
- , “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 16, 60, 1998, p. 207-236.
- , *El corso marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, 9 v., Madrid, Museo Naval, 1972.
- GRACIA RIVAS, Manuel, “En torno a la biografía de Blas de Lezo”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, 2012, p. 487-522.
- HOFFMAN, Philip, *¿Por qué Europa conquistó el mundo?*, Barcelona, Crítica, 2016.
- MABEE, Bryan, “Pirates, Privateers and the Political Economy of Private Violence”, *Global Change, Peace and Security*, 21, 2009, p. 139-152.
- MIRA CABALLOS, Esteban, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del imperio”, *Revista de Historia Naval*, n. 74, año XIX, 2001, p. 39-54.
- MURO OREJÓN, Antonio, *Cedulario americano del siglo XVIII: colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidas en el Archivo General de Indias*, 3 v., Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, v. III.
- OTERO LANA, Enrique, “La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 44, 2009, p. 117-142.
- PARROT, David, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- PINET PLASENCIA, Adela, *La península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998.
- RIVERA, Ana María, “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el medioevo a la modernidad”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, p. 117-133.

- RODRÍGUEZ TREVIÑO, Julio César, “La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito”, *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 22, 2013, p. 11-44.
- SAGRA, Ramón de la, *Historia económico-política y estadística de la Isla de Cuba, o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, La Habana, Viudas de Arazoza y Soler, 1831.
- THOMPSON, Janice, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos-Universidad de Sevilla, 1981.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2015.
- , *War, State and Development Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, Pepijn Brandon y Martjolein't Hart, “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, 60:1, 2018, p. 4-22.
- UZTÁRIZ, Geronimo de, *Theórica y práctica de comercio y de marina: en diferentes discursos y calificados exemplares que, con específicas providencias, se procuran adaptar a la Monarchia española, para su prompta restauración, beneficio universal y mayor fortaleza contra los émulos de la Real Corona, mediante la soberana protección del Rey Nuestro Señor Don Phelipe V*, Madrid, Antonio Sanz, 1757.
- ZABALA, Aingeru, “La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, p. 325-356.

Fuentes documentales

- Ordenanzas para el buen gobierno de la Armada del mar Océano: dadas por S. M., 24 de enero de 1633*, ed. facs., Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1974.
- Ordenanza de la Señora Reyna Gobernadora á favor de los Armadores, que salieren á Corso en los Mares de las Indias, concediéndoles varios privilegios, y mercedes,*



- Madrid, 22 de febrero de 1674, Archivo General de Indias, Sevilla, *Indiferente General*, 1828.
- Ordenanza de curso para franceses y españoles*, Madrid, 5 de agosto de 1702, Archivo General de Simancas, Valladolid, *Estado*, 4310.
- Real Cédula de Fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y Reglas Económicas de buen gobierno, con que la estableció la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, en Junta General del año 1728*, Madrid, Impresor del Rey y su Consejo, 1765.
- Real Cédula Estableciendo una Compañía en San Cristóbal de la Habana dedicada a la conducción de tabacos, azúcar, corambre y otros frutos de la Isla de Cuba, 18 de diciembre de 1740*, Madrid, Antonio Sanz, 1740.
- Ordenanza de curso para Indias*, 29 de abril de 1754, Archivo General de Simancas, Valladolid, *Marina*, leg. 6799, f. 198-199.
- Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, 2 t. Madrid, Juan de Zúñiga, 1748, t. 1, 453 p.; t. 2, 469 p.
- Instrucción que han de observar los comandantes de los buques del rey, Guarda-Costas de esta Isla de Cuba, por el Comandante de Marina, Juan Bautista Bonet*, La Habana, 9 de agosto de 1774, Archivo General de Simancas, Valladolid, *Estado*, 6986.
- Real Cedula de S. M. en que se inserta la Real Ordenanza de Corso con las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias*, Madrid, Pedro Marín, 1779.
- Ordenanza de primero de julio de 1779 adicional a las generales de la Real Armada, sobre Presas que hicieron los Navios, y demás Vageles de ella*, Madrid, Real de la Gazeta, 1779.
- Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva-España: de orden de su majestad*, Madrid, Imprenta Real, 1786, p. 501-514.
- Ordenanzas generales de la Armada Naval: Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, 2 t. Madrid, Viuda de Don Joachin Ibarra, 1793.
- Instrucción que han de observar los comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793*, Archivo General de la Nación, México, *Provincias Internas*, v. 19, exp. 8, f. 236-245.



Ordenanza prescribiendo las reglas con las que se ha de hacer el curso de particulares contra los enemigos de la Corona, 1 de mayo de 1794, Archivo General de Simancas, Valladolid, leg. 551.

Ordenanza de S.M. que se prescribe las reglas con que se ha de hacer el curso de particulares contra los enemigos de la Corona, 12 de octubre de 1796, Archivo General de Indias, Sevilla, IA 42/19.

Instrucción para gobierno de los bajeles de S.M. Guardacostas de Indias, Madrid, Imprenta Real, 1803.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



EL FINANCIAMIENTO DE LAS PLAZAS MILITARES DEL GRAN CARIBE HISPANO EN EL LARGO SIGLO XVIII, 1698-1808

JOHANNA VON GRAFENSTEIN
Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

El objeto de estudio de este trabajo son los gastos de defensa y financiamiento de un número importante de plazas militares en un área defensiva que abarcaba las posesiones españolas en las Antillas, así como de diversos puntos estratégicos ubicados en las costas continentales del golfo de México y el mar Caribe, desde finales del siglo XVII hasta la primera década del XIX. La contribución se concentra en los siguientes temas: características generales del área con sus puertos, bases navales y fortificaciones; conflictos internacionales y períodos de paz que determinaban los montos de los gastos; procedencia de los recursos, sobre todo de plata, necesarios para mantener las fuerzas militares y navales estacionadas o en tránsito en las plazas isleñas y continentales de este Gran Caribe o Circuncaribe hispano; estructura de los gastos defensivos y su peso en los gastos totales de las plazas. Con este trabajo nos proponemos contribuir, desde la perspectiva de la fiscalidad americana, a los estudios sobre el Estado fiscal-militar que se han desarrollado en las últimas décadas para los Estados europeos de los siglos XVII y XVIII.¹ Dentro de los gastos de defensa militar y naval del Estado español, los recursos financieros y en especie canalizados a las plazas caribeñas ocuparon un lugar importante. Las cajas

¹ Véanse: Rafael Torres Sánchez (ed.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 2007, y “El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española (siglos XVII y XVIII)”, en el número monográfico de *Studia historica. Historia moderna*, 35, 2013, p. 23-303. Tanto el libro colectivo como el monográfico incluyen un número importante de autores que han escrito extensamente sobre el Estado fiscal-militar en Europa.

reales de Nueva España eran las encargadas de proveer los recursos monetarios necesarios que fueron enviados en metálico, vía el sistema de situados, o fueron usados para proporcionar recursos en especie, movilizados vía el sistema de asientos o, durante los años setenta del siglo XVIII, también vía el sistema de administración directa. Para nuestro planteamiento, los presupuestos teórico-metodológicos desarrollados por los iniciadores del Contractor State Group han sido clave para la presente investigación.²

El área mencionada incluye: las posesiones antillanas de Cuba; la parte oriental de la isla La Española,³ Puerto Rico, isla de Trinidad⁴ y la pequeña Margarita; los territorios continentales de las Floridas⁵ y Luisiana;⁶ las costas novohispanas del golfo de México con la península de Yucatán, así como las costas caribeñas de las capitanías generales de Guatemala y Venezuela, y las del virreinato del Nuevo Reino de Granada (véase figura 1). Se trata de una región geoestratégica de gran importancia para la defensa de las entradas a la América española y de las rutas de comunicación imperiales. Sus puertos y presidios se conocían también como “llaves del Nuevo Mundo”, dada su destacada función militar.⁷

² Véase Sergio Solbes Ferri y Richard Harding, *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.

³ En 1697, en el Tratado de Ryswick, España reconoció la parte occidental de la isla como colonia francesa.

⁴ En posesión de España hasta 1797, cuando la isla fue conquistada por fuerzas militares de Gran Bretaña.

⁵ En poder de Gran Bretaña entre 1763 y 1783.

⁶ La Luisiana se convirtió en posesión española en 1763. En 1800 la Corona la cedió a Francia en una cláusula secreta del Tratado de San Ildefonso. Sin embargo, no hubo cambio de soberanía oficial hasta 1803, cuando Estados Unidos adquirió el territorio por compra.

⁷ Por ejemplo, José María Félix de Arrate y Acosta emplea el término en el título de su obra, escrita en 1761: *Llave del Nuevo Mundo, antemural de las Indias Occidentales; La Habana descrita; noticias de su fundación, aumentos y estado*. En el mapa se puede apreciar la ubicación de las diferentes plazas: La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico, en las Antillas Mayores; las islas de Trinidad y Margarita, en las Menores; San Agustín, Panzacola y Móbila, en Florida; Laguna de Términos y Campeche, en las costas occidentales; el presidio de Bacalar, en la costa oriental de Yucatán; Trujillo, Omoa, Petén Itza y Río San Juan,

Las plazas enumeradas consumían sumas desproporcionadas de recursos fiscales, si se toman como base sus ingresos propios. Los enormes gastos se generaban en la manutención y pago de sueldos de las tropas estacionadas en ellas y de fuerzas navales, fijas o en tránsito, en los trabajos de construcción y reparación de buques, en la construcción y el mantenimiento de fortificaciones, además de varios otros gastos de carácter civil y eclesiástico. Lo que tenían en común los puertos y presidios mencionados era la dependencia de transferencias de dinero líquido desde cajas reales que contaran con un superávit fiscal suficiente para cubrir la diferencia entre los ingresos propios de estas “llaves” defensivas y los cuantiosos gastos causados por atenciones de carácter imperial.⁸ En el siglo XVIII la mayoría de las plazas recibía recursos monetarios de los fondos de la real caja de México. La Habana, Santo Domingo y Puerto Rico contaban con estos ingresos monetarios externos sin grandes

en la capitania de Guatemala; Portobelo, Chagre, Cartagena, Santa Marta y Río Hacha, en el Nuevo Reino de Granada; Maracaibo, Santiago de León de Caracas, el fuerte de Araya en Cumaná y Santo Tomé de Guadiana, en la provincia y, a partir de 1777, capitania general de Venezuela.

⁸ Para una definición de las transferencias fiscales, llamadas situados, véanse Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2012, p. 9-29, así como varios trabajos contenidos en él, especialmente Carlos Marichal y Matilde Souto, “La Nueva España y el financiamiento del imperio español en América: los situados para el Caribe en el siglo XVIII”, y Allan Kuethe y José Manuel Serrano, “El situado mexicano y la Cuba borbónica”. Igualmente se puede ver Johanna von Grafenstein, “Situado y gasto fiscal: la real caja de México y las remesas para gastos militares en el Caribe, 1756-1787”, en Ernest Sánchez Santiró y Ángel Alves Carrara (coords.), *Guerra y fiscalidad en la América colonial, siglos XVI-XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Federal Juiz de Fora, 2012, p. 115-142. Ernest Sánchez Santiró diferencia entre “situados (remesas en moneda)” destinados al pago de sueldos y “gastos de guerra”. Estos últimos incluyen gastos originados en el abastecimiento de tropas y tripulaciones, en obras de fortificaciones y astilleros, mientras que identifica los *situados de tabaco* como “gastos de Hacienda”. No usa el término gastos de defensa, sino el concepto “empleo en la documentación contable de la época” que era “gastos de guerra”. Ernest Sánchez Santiró, *Corte de caja: La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, p. 36-38.

interrupciones,⁹ aunque los retrasos en los envíos eran frecuentes. Durante la ocupación del puerto cubano por los ingleses en los meses de agosto de 1762 a julio de 1763 las remesas no se mandaban a La Habana ni a Santiago de Cuba. Dependiendo de diferentes circunstancias, variaban los períodos de apoyo externo para Santiago de Cuba, Cumaná y Florida. Luisiana, la isla de Trinidad y varios puertos de Centroamérica se integraron al “sistema” de situados mexicanos en la segunda mitad del siglo. Las plazas de las costas neogranadinas y venezolanas dependían para el financiamiento de sus déficits presupuestales de los envíos de varias cajas ubicadas en el virreinato del Perú. Cartagena, la plaza principal, obtenía recursos externos de las cajas de Santa Fe y Quito y, en los años cincuenta y sesenta, con bastante regularidad de la caja real de México, sobre todo para los gastos de la escuadra estacionada en su puerto. También Santa Marta obtenía recursos de las dos capitales sudamericanas mencionadas. Río Hacha dependía para sus gastos militares de las transferencias de Cartagena, Santa Marta, Mompo y Maracaibo, de manera que cajas receptoras fungían también como emisoras. Los gastos del complejo portuario de Portobelo-Panamá se cubrían con las aportaciones de la caja de Lima. Durante las primeras décadas del siglo XVIII varias plazas más, ubicadas en costas venezolanas, aparecen en la documentación como receptoras de apoyos financieros de Lima, como Maracaibo, el castillo de Santiago de León de Caracas, Cumaná y Santo Tomé de Guadiana (véase figura 2).

La perspectiva secular de este trabajo sobre la financiación de las plazas defensivas del Gran Caribe en su conjunto parte esencialmente de tres estudios previos: los trabajos de Rafal Reichert para el siglo XVII, los de Carlos Marichal y Matilde Souto para el XVIII, así como la obra póstuma de Álvaro Jara.¹⁰ En sus aportaciones, los autores

⁹ Los mencionados *situados*, es decir dinero “situado”, destinado o transferido desde una caja con superávit a otra con déficit fiscal.

¹⁰ Rafal Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Mérida, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, 2013. Carlos Marichal y Matilde Souto, “Silver and Situados: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century”, *The Hispanic American Historical Review*, 74, 4, noviembre de 1994, p. 587-613. En una versión ampliada y traducida al español, este trabajo

exploraron información del Archivo General de la Nación de México, además de archivos españoles. Los estudios segundo y tercero se basan para su visión secular en una fuente seriada de gran influencia, las cartas cuentas recopiladas por los investigadores norteamericanos John TePaske y Herbert Klein,¹¹ la cual complementan con otras fuentes.

Un texto de primera importancia sobre los gastos navales de La Habana, en especial los originados en el astillero, desde el siglo XVI hasta el XVIII, es el libro de José Manuel Serrano publicado en 2008. El autor construye series largas de estos gastos y muestra sus diferentes fuentes de financiación. Su análisis se enfoca en la realización de un estudio pormenorizado de las políticas navales de los diferentes reinados Habsburgo y borbónicos de España.¹²

Sobre el tema del gasto fiscal de Puerto Rico sobresale el libro de Birgit Sonesson en el que la autora destaca la importancia de los fondos comunes destinados a cubrir la mayor parte de la administración y defensa militar con la plata que llegaba anualmente de Nueva España, así como con algunas rentas propias, como el almojarifazgo

que fue incluido en Marichal y Grafenstein, *El secreto del imperio...*, p. 61-93, con el título “La Nueva España y el financiamiento del imperio español en América: los situados para el Caribe en el siglo XVIII”; Álvaro Jara, *El imperio español en América (1700-1820): una historia económica*, Santiago de Chile, Sudamericana, Random House Mondadori, 2011. En otro trabajo, Matilde Souto aborda el financiamiento de una zona específica —la frontera oriental de Nueva España— en la que incluye la península de la Florida, en el norte, y la zona de Laguna de Términos, en el sureste, ambas vulnerables por los posibles avances de los angloamericanos, en el primer caso y la presencia de cortadores de madera británicos, en el segundo. Matilde Souto Mantecón, “Los costos del imperio en la frontera oriental: el asedio inglés en el golfo de México. Florida y Laguna de Términos, 1702-1750”, en Enriqueta Quiroz (coord.), *Hacia una historia latinoamericana: homenaje a Álvaro Jara*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012, p. 205-232.

¹¹ John J. TePaske y Herbert S. Klein, *Ingresos y egresos de la Real Hacienda de Nueva España*, 2 v., México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1987-1989. En el gran proyecto de recopilación de las llamadas cartas cuentas de las cajas reales de Hispanoamérica, el historiador chileno Álvaro Jara se ocupó de la sistematización de las datas y cargas relativas a las plazas defensivas del Caribe.

¹² José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana y la construcción naval militar, (1700-1750)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.

y, desde 1775, la alcabala.¹³ Argelia Pacheco, por otra parte, cuenta con trabajos importantes sobre el situado novohispano para Puerto Rico, su evolución en la segunda mitad del siglo XVIII y su declive en las primeras dos décadas del XIX.¹⁴

Relevantes son los trabajos de Adolfo Meisel, Juan Marchena y José Manuel Serrano sobre los ingresos y gastos de defensa de Cartagena en el siglo XVIII.¹⁵ Marchena aporta en el artículo revisado datos sobre el desarrollo de los costos militares en la América española y los mecanismos de financiamiento con estimaciones para un vasto período que va de 1690 a 1810. En un segundo momento, el autor ofrece datos específicos para las plazas de Cartagena y Panamá. Por su parte, Adolfo Meisel estudia la importancia de los situados para la economía local de Cartagena y sus alrededores entre 1751 y 1810, cuyo crecimiento y dinamismo dependían en gran medida de los flujos de plata llegados desde las cajas de Lima, Quito y, en los años cincuenta y sesenta, también de México vía La Habana. Con respecto a la estructura de los gastos fiscales, tiene datos para el año de 1795. José Manuel Serrano se aboca al estudio del gasto militar en Tierra Firme, región que contiene las plazas de Panamá-Portobello, Cartagena, Santa Marta y Río Hacha. Estudia su financiamiento con recursos propios, transferencias fiscales de otras cajas del reino del Perú y préstamos a lo largo de ocho décadas del siglo XVIII.

Para el estudio de los situados a Florida y su financiamiento con recursos provenientes del ramo de Alcabalas de Puebla de los Ángeles,

¹³ Birgit Sonesson, *La Real Hacienda en Puerto Rico. Administración política y grupos de presión (1815-1868)*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana/Sociedad Estatal Quinto Centenario/Instituto de Estudios Fiscales, 1990, p. 42-43.

¹⁴ Argelia Pacheco Díaz, *Una estrategia imperial: el situado de Nueva España a Puerto Rico, 1765-1821*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2005, y “Las transferencias fiscales novohispanas a Puerto Rico: siglos XVI-XIX”, en Marichal, *El secreto del imperio...*, p. 115-141.

¹⁵ Adolfo Meisel, “El situado de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, en Marichal y Grafenstein, *El secreto del imperio...*, p. 193-211. Juan Marchena Fernández, “Capital, créditos e intereses comerciales a finales del período colonial: los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el sur del Caribe”, *Tiempos de América*, 9, 2002, p. 3-38; José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en tierra firme, 1700-1788*, Sevilla, Diputación de Sevilla/Universidad de Sevilla/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2004.

es fundamental la obra de Yovana Celaya. Un aspecto interesante que destaca este texto es la práctica de enviar los situados en especie (uniformes, sombreros, etcétera), lo que causaba frecuentes protestas por parte de los comandantes de las guarniciones emplazadas en las plazas fortificadas de la península.¹⁶ Celaya tiene también trabajos relevantes sobre el financiamiento de la Armada de Barlovento.¹⁷

Este trabajo se centra en el análisis de gastos defensivos de las plazas gran Caribeñas mencionadas en varios períodos del siglo XVIII: el primero cubre los años de 1698 a 1722; el segundo se extiende de 1754 a 1769; para las últimas tres décadas del siglo se tiene información específica para los años de la guerra de 1779 a 1783, los años de posguerra o entreguerras hasta 1792, así como para la década de los noventa marcada por conflictos internacionales y elevados gastos de defensa (Primera Guerra de Coalición de 1793 a 1795) y las guerras navales en contra de Gran Bretaña de 1796 a 1808, con un breve intervalo de paz en 1803 y 1804. Al último período siguieron, como observa Jacobo de Pezuela sobre La Habana, “quince años de verdadera anarquía de contabilidad administrativa que median entre 1810, cuando se suspendieron los situados de México, hasta que se reorganizaran en el apostadero y en el arsenal el 2 de mayo de 1825, cuando ya la isla empezaba a cubrir todas sus necesidades con recursos propios”.¹⁸

Fuentes bibliográficas y documentales para el estudio de la financiación militar de las plazas gran Caribeñas

Para el análisis de los gastos de defensa de las plazas militares del Gran Caribe hispano en el siglo XVIII se dispone de fuentes uniformes

¹⁶ Yovanna Celaya Nández, *Alcabalas y situados: Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos Urbanos y Ambientales, 2010.

¹⁷ Véanse Yovana Celaya Nández, “El costo fiscal de la defensa del Caribe: la Armada de Barlovento, 1702-1748”, en Marichal y Grafenstein, *El secreto del imperio...*, p. 213-236, y “La defensa del virreinato novohispano en tiempos de guerra y paz: el Tratado de Utrecht y la Armada de Barlovento, 1710-1740”, en Escamilla, Souto y Pinzón (coords.), *Resonancias imperiales*, p. 173-198.

¹⁸ Jacobo de Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*, Madrid, Fundación Tavera/DIGIBIS/MAPFRE Mutualidad, 1999, p. 148.

para varios períodos. Hemos localizado series para las siguientes décadas que permiten un análisis detallado de los gastos de defensa y financiamiento: las primeras dos décadas y media del siglo XVIII (1698 a 1722), gran parte de la sexta y séptima décadas (1754 a 1767), los últimos años de los setenta, así como los años 1779-1808. La información está estrechamente vinculada con la documentación generada sobre el envío de situados, calculados a partir de los presupuestos que las plazas militares tenían que enviar a las cajas centrales (presupuestos relativos a sueldos de fuerzas de mar y tierra, pertrechos, alimentos, gastos generados en las fortificaciones y astillero, así como de otros egresos menores de administración, poblamiento y sostenimiento de autoridades religiosas). Los situados novohispanos destinados a la plaza de La Habana —y en ciertos períodos también a Luisiana y Santo Domingo— incluían la partida de “Tabaco” con la que se cubrían los gastos por la compra de las hojas de tabaco a los vegueros y su posterior envío a la fábrica de cigarros de Sevilla, donde eran procesadas.¹⁹ Durante los años de 1779 a 1783, La Habana se encargaba de varias operaciones militares en el marco de la guerra de independencia de Estados Unidos, en la que Francia y España apoyaban a los “rebeldes” en contra de Gran Bretaña. Los gastos militares en estos años ascendían a sumas enormes, todas financiadas por las cajas reales de Nueva España. Después de la guerra, el virrey de la Nueva España solicitaba insistentemente presupuestos detallados basados en los rubros mencionados arriba, con el fin de regular los envíos de plata aprestados por la real caja de México. Estas asignaciones se toman como base para calcular los gastos de defensa en la región en las últimas dos décadas del siglo. Para Puerto Rico existen además dos fuentes con datos detallados de gastos fiscales para los años 1782 y 1788 en los que el rubro de defensa es prioritario. Para Cartagena tenemos datos sobre el año 1795.²⁰

¹⁹ Este tema encuentra un exhaustivo análisis en la tesis doctoral de Laura Nater, *Integración imperial: el sistema de monopolios de tabaco en el imperio español: Cuba y América en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2000.

²⁰ Adolfo Meisel, “El situado de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, en Marichal y Grafenstein, *El secreto del imperio...*, p. 205.

Con respecto a las primeras tres décadas del siglo, la fuente que se analiza es el registro de ingresos y egresos de las cajas reales de los virreinos de Nueva España y Perú, información solicitada por la Corte y presentada en 1726.²¹ El documento contiene los montos de los ingresos y egresos de un total de 23 cajas de Nueva España y de 55 cajas del virreinato de Perú. En ambos rubros se especifica la composición, pero no se detallan los valores de las diferentes partidas. La fuente proporciona los años que cubren las cuentas, especifica los períodos de registro que varían entre tres y diez años —iniciando en 1698 y terminando en 1722—, indica la suma total de los ingresos en un período dado, así como los promedios anuales tanto de ingresos como de egresos. Enseguida, el documento señala el déficit o superávit de la caja en cuestión. En el primer caso indica la caja que debe suplir el dinero faltante.

Las plazas individuales del Gran Caribe incluidas en los estados de la Nueva España para los años de 1698 a 1722 son: San Agustín de la Florida, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico. Los gastos de las plazas de Campeche, en Yucatán, San Juan del Río y San Felipe de Golfo Dulce, en la capitanía general de Guatemala, se pueden inferir de las aportaciones de varias cajas regionales.²² Con respecto al virreinato del Perú, los gastos de cajas individuales se especifican para Santa Marta y Cartagena, en Nueva Granada, y para Caracas, Maracaibo, Cumaná y Santo Tomé de la Guadiana, en la provincia de Venezuela. Los gastos de la plaza de Portobelo están incluidos en un monto que cubre también los egresos de los presidios de Lima y Panamá.

Una importante fuente con información seriada para conocer las erogaciones para la defensa de las plazas del Gran Caribe hispano son los presupuestos que regían el envío de los situados novohispanos y peruanos a lo largo de más de dos siglos de vigencia de dicho instrumento fiscal. Para este trabajo se exploró un documento

²¹ Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), *Estado*, libro 917. Agradezco a Ernest Sánchez Santiró haberme proporcionado copia de dicha documentación.

²² Las cajas de México y Yucatán cubrían los gastos de Campeche, las de Guatemala se encargaban de cubrir los recursos faltantes del castillo de San Juan del Río, y las de Nicaragua eran responsables del castillo de San Felipe del Golfo Dulce.

que contiene los presupuestos detallados para los años 1754-1769.²³ La documentación producida para el cálculo y envío de las remesas novohispanas a las plazas circuncaribeñas contiene información para el conjunto de los lugares, ya que los situados no se enviaban de manera individual a los diferentes puntos, sino que se dirigían —en partidas separadas— al intendente de La Habana para ser redistribuidos de ahí a las cajas reales de las demás posesiones. Se trata de una serie de datos que cubren 16 años significativos en la política defensiva de la Corona y que permite observar tendencias y prioridades en los gastos militares del Caribe hispano.

Para las últimas tres décadas del siglo XVIII y la primera del XIX se revisó la voluminosa correspondencia de los virreyes novohispanos con los intendentes, capitanes generales y gobernadores de Veracruz y demás plazas de islas y contornos del golfo de México y mar Caribe, así como la correspondencia entre las autoridades mencionadas y la corte de Madrid.

En relación con las aportaciones propias de las plazas a los gastos de su defensa, se tiene información específica para algunos períodos. De 1754 a 1767 las transferencias fiscales desde México cubrían alrededor del 90% de los egresos de las cajas reales de la zona. Como apunta Allan Kuethe, y como se puede apreciar también en la información recopilada por Ramón de la Sagra, en los años 1750 sólo el 8.02% de los gastos fiscales se cubría con ingresos propios en Cuba; en la década siguiente este valor subió a 14.5 puntos porcentuales; en los años 1770 la financiación propia alcanzó el 15.21%, y en la década de 1780 bajó de nuevo a 10.84%.²⁴

Para Puerto Rico la participación de ingresos propios en la financiación militar era similar. Según cálculos de Alejandro O'Reilly, en 1765 los ingresos fiscales propios sumaban escasos 10804 pesos, mientras que por concepto de situado llegaban de México 80000 pesos. De esta manera, sólo el 13.5% de los gastos se financiaba con recursos

²³ Archivo General de la Nación, México (en adelante AGNM), *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 197-227.

²⁴ Allan Kuethe y Douglas Inglis, "Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the Alcabala, and Commercial Reorganization in Cuba", *Past & Present. A Journal of Historical Studies*, 109, noviembre de 1985, p. 118-143.

propios.²⁵ Para 1778, fray Íñigo Abad y Lasierra calculaba el gasto fiscal por concepto de sueldos en 297 376 pesos, y los ingresos propios en 28 000. En este cálculo no estaban contemplados —apunta el autor— los “gastos de fortificación, presidiarios, ingenieros, artilleros y demás que ocurren extraordinarios en una provincia”. El situado total para Puerto Rico en 1778 ascendía a 619 073 pesos, de manera que la participación de los recursos propios en los gastos era de 4.5%.²⁶

En Santo Domingo la situación no difería mucho de la de Cuba y Puerto Rico, a pesar de que la colonia española conoció cierta prosperidad en las décadas anteriores a la gran revolución de esclavos en la posesión francesa vecina. Antonio Sánchez Valverde, un criollo nacido en 1729, ofrece un panorama elocuente de la pobreza de las arcas públicas. Según este autor, “los derechos reales se redujeron a nada: porque ni había ramos de comercio de qué cobrarlos, ni persona que se hallase en estado de pagar contribución.”²⁷ Los ramos que producían algo de ingresos eran “algunas pocas resmas de Papel Sellado [...] y otras tantas Bulas”, pero, continúa el autor, no eran suficientes para “mantener un Presidente [de audiencia], un Tribunal Real, una Mitra, un Cabildo y hacer los reparos públicos indispensables”. Los gastos aumentaron con la creación del regimiento fijo de Santo Domingo en 1738 que constaba de un batallón de 637 hombres y un Estado Mayor de la Plaza. El regimiento se dividía en siete compañías, más una de artilleros y dos de caballería para el resguardo de las costas.²⁸ Para sufragar estos gastos, opina el autor, el real erario había erogado en cien años 25 millones de pesos fuertes,

²⁵ Alejandro O'Reilly, “Memoria sobre la isla de Puerto Rico”, en Aida R. Caro Costas (ed.), *Antología de lecturas de la historia de Puerto Rico*, San Juan, Aurora, 1975. Según la fuente que está en la base del presente estudio, el promedio anual de gastos financiados por el situado novohispano ascendía para Puerto Rico a 133 943 pesos entre 1754 y 1769, lo que significaría un financiamiento propio sólo del 8.07%.

²⁶ Fray Íñigo Abbad y Lasierra, *Historia geográfica, civil y natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*, Río Piedras, Universidad de Puerto Rico, Universitaria, 1970.

²⁷ Antonio Sánchez Valverde, *La idea de valor de la Isla Española*, Barcelona, Editora Nacional Santo Domingo, 1971, p. 113 [original publicado en 1785]. El autor no especifica los años de mayor miseria de la isla, pero es de suponer que habla de la primera mitad del siglo XVIII.

²⁸ Sánchez, *La idea de valor...*, p. 114.



recursos que se enviaban desde México. Sobre la importancia del envío del situado mexicano, el autor escribe lo siguiente:

La miseria pública fue tanta y tal la escasez de moneda que la mayor fiesta en Santo Domingo era la llegada del situado a cuya entrada por las puertas de la ciudad se repicaban todas las campanas y causaba universal regocijo y gritería. El dolor era cuando se dilataba o no iba este socorro, cosa que sucedió muchas veces y cuyos atrasos se ha servido pagar nuestro [...] Monarca, Carlos III [...] con lo cual ha dado mucho consuelo a aquellos pobres Vasallos.²⁹

Contexto internacional con sus guerras y períodos de paz

El Golfo-Caribe afianzó su papel de zona defensiva en el contexto de la política de renovación y modernización que intensificó la Corona española bajo la dinastía de los Borbones instalada en el trono desde 1700, pero también en el contexto de los conflictos internacionales que marcaron todo ese siglo y la primera década de la centuria siguiente. La llamada Guerra de Sucesión Española, que estalló en 1702, acentuó el decaimiento del comercio con Indias, dejando en descubierto la muy reducida participación española en él.³⁰ El Tratado de Utrecht de 1713 cambió el equilibrio del poder comercial en el mundo, asegurando la supremacía de Gran Bretaña.³¹ En cuanto al comercio con la América hispana, el tratado dio a la Corona británica —que cedió el privilegio a la Compañía del Mar del Sur (South Sea Company)— el asiento de negros y el derecho de enviar anualmente un barco de 500 toneladas, cuyas mercancías no pagarían derechos en las Indias, dejando 25% de las ganancias para la Corona española y

²⁹ Sánchez, *La idea de valor...*, p. 114-115. El autor hace referencia al pago anual de 25 000 pesos a cuenta de situados atrasados del reino anterior, como consta también en la documentación de los años cincuenta y sesenta que revisamos para este trabajo.

³⁰ Solamente el 5% de los cargamentos de las flotas del último cuarto del siglo XVII eran de origen español. Geoffrey J. Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, Bloomington, Indiana, Indiana University, 1979, p. 13. Estos graves problemas ya habían sido advertidos por la administración de Carlos II, quien convocó en 1679 una Junta de Comercio que debería elaborar planes de reforma.

³¹ Walker, *Spanish Politics...*, p. 69.

restringiéndose su permiso de operaciones a la presencia de las flotas y galeones en Veracruz y Portobelo.³² Si bien historiadores ingleses han calificado las actividades comerciales de la Compañía del Mar del Sur como un rotundo fracaso financiero,³³ en el contexto del comercio de España con sus Indias significó la penetración efectiva y legítima de extranjeros que entraban en competencia directa con los comerciantes españoles.³⁴

Los años posteriores a la guerra estuvieron marcados por el esfuerzo de aumentar el número de barcos³⁵ y de modernizar la marina española con el propósito de disminuir la dependencia con respecto a Francia para la realización del comercio trasatlántico, erradicar el contrabando y custodiar las posesiones americanas, sobre todo en sus flancos vulnerables del golfo de México y mar Caribe.³⁶ Pero solamente después del sitio de Barcelona en 1713-1714

³² En el “Tratado de Bubb” de 1716 se amplió el tonelaje del barco anual a 650 toneladas, concesión dada por diez años, además de que éste podía ser enviado aun si la flota no salía. Adrian F. Pearce, “Las repercusiones comerciales del Tratado de Utrecht en Hispanoamérica”, en Iván Escamilla González, Matilde Souto Mantecón y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *Resonancias Imperiales...*, p. 232.

³³ Cfr. Thomas Southcliffe Ashton, *An Economic History of England, The 18th Century*, Londres, Methuen, 1961, p. 130. Adrian J. Pearce discute las posibles ganancias para el comercio británico a partir de Utrecht y llega a la conclusión de que “el Asiento dio un impulso al comercio británico, pero uno relativamente modesto en términos globales”, Pearce, “Las repercusiones...”, p. 236;

³⁴ Walker, *Spanish Politics...*, p.74.

³⁵ En la misma península se creó la infraestructura necesaria para la construcción naval, con centros de corte de madera en los Pirineos, fábricas para la producción de brea en Aragón y Cataluña, y producción de cordelaje y de lienzos en Galicia. Se han producido en los últimos años importantes trabajos sobre estas movilizaciones de recursos para la Armada española. Véase sobre el tema de suministros de maderas y los intereses empresariales en ellos: Alberto Angulo Morales y Álvaro Aragón Ruano (eds.), *Recuperando el norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea, 2016. Para el tema de la producción del cáñamo y su transformación en jarcia: Manuel Díaz Ordóñez, *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.

³⁶ Entre las medidas destacan la profesionalización de los oficiales de marina, para lo que el Colegio de San Telmo recibió mayor atención, se creó la Academia Real de Guardias Marinas, se formaron nuevas brigadas de artillería y un cuerpo de ingenieros para limpiar y dar mantenimiento a los puertos de la península.

y de la concentración de las fuerzas militares en Italia en 1717-1718 se pudieron emplear los nuevos recursos navales para tal fin. Las medidas de regularización del envío de flotas y galeones incluían importantes reformas administrativas y fiscales desarrolladas en los años 1716-1718 y plasmadas en el *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro y avisos* del 5 de abril de 1720. En todo el proceso de reconstrucción de la marina española y de reformulación y puesta en práctica de la reglamentación comercial fue clave el papel de José Patiño como intendente general de Marina a partir de 1717, secretario del Despacho Universal de Indias en 1726 (puesto al que se fueron sumando los cargos de ministro de Finanzas y, temporalmente, de Guerra), así como el de secretario de Estado y Asuntos Exteriores, responsabilidades que ejerció hasta su muerte, acaecida en 1736.³⁷

En 1737 se proyectó un sistema de distribución de situados y combate al contrabando basado en dos escuadras navales de tres embarcaciones cada una, que debían recorrer rutas preestablecidas y hacer el curso sobre embarcaciones de comercio extranjeras.³⁸ Los barcos eran financiados por la real caja de México y tenían su base en La Habana, desde donde navegaban a Veracruz para cargar la plata que se llevaba vía el puerto cubano a San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y Cumaná, mientras que Florida recibía su dotación directamente de La Habana. El proyecto parecía una combinación del sistema de guardacostas que perseguía el contrabando británico desde mediados de los años 1720 con un sistema regular de distribución de dinero y provisiones. El sistema funcionaba también como un método eficiente de comunicación entre los comandantes de las tropas locales y el virrey de Nueva España. Los aspectos de curso fueron importantes durante los dos conflictos navales con

³⁷ Para una magnífica discusión de los planes de reforma en la construcción y organización naval española de las primeras tres décadas del siglo XVIII, véase Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, p. 127-243.

³⁸ “Copia del Proyecto que propuso al Rey el Señor Infante Almirante General”, fechada en San Ildefonso el 5 de agosto de 1737, AGNM, *Reales Cédulas Originales*, v. 58, n. 12, fs. 21-28.

Gran Bretaña (1725-1727 y 1739-1748),³⁹ pero se hicieron menos significativos durante los años de estabilidad que siguieron a la paz de Aquisgrán de 1748. El sistema de distribución de situados y correspondencia oficial permanecía durante el resto del siglo, aunque sujeto a interrupciones en tiempos de guerra. Sus destinos variaban ligeramente según los tratados de paz que prescribían cambios de soberanía de algunos territorios.

El sistema defensivo del Caribe español cambió como resultado de la derrota en la guerra de los Siete Años (1756-1763). En la Paz de París, España tuvo que ceder Florida a Gran Bretaña a cambio de los enclaves ocupados de La Habana y Manila. Francia compensó a su aliada con la cesión del extenso territorio de Luisiana, al oeste del Mississippi, pero Inglaterra se reservó el derecho de navegación sobre el río. España reconoció también los asentamientos ingleses de corte de maderas en el golfo de Honduras, en Centroamérica.

Después de la guerra, la monarquía española inició profundas reformas en su sistema trasatlántico con el fin de estar preparada para un eventual conflicto bélico: el rígido sistema de flotas fue sustituido por el comercio directo entre las Antillas y nueve puertos peninsulares; se fundaron nuevos monopolios reales y el cobro de impuestos sobre el comercio se organizó de manera más eficiente; se implementó el sistema de intendencias, primero en Cuba y después en el continente.

En este contexto fue instituido un programa intensivo de rearmamento naval en coordinación con su aliada francesa, el ejército se modernizó y fue reforzado con milicias regionales, y se ampliaron y repararon las fortificaciones. Cuando, en 1776, los colonos angloamericanos se rebelaron en contra de su metrópoli, recibieron apoyo político y financiero de las potencias de los borbones: Francia y

³⁹ El conflicto anglo-español y sus campañas en el Caribe durante los años 1739 a 1744 encuentran un magistral análisis en María Baudot Monroy, "Armar en tiempos de guerra. La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740", en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014, p. 85-116, y María Baudot Monroy, *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, 2012.

España declararon la guerra a Gran Bretaña en 1778 y 1779, respectivamente. Las armadas de las coronas aliadas contaban con mayor número de navíos que su adversario británico. Durante su apoyo a las colonias en rebelión, tropas españolas reconquistaron Florida occidental, capturaron la isla de Providencia en las Bahamas y expulsaron a los cortadores de madera de sus enclaves en el golfo de Honduras. Sin embargo, una expedición franco-española en contra de Jamaica fue suspendida a causa de la derrota naval que sufrió la flota francesa cerca de las islas de los Santos en abril de 1782. La Paz de 1783 devolvió a España las dos Floridas, pero ahora Estados Unidos se convertía en un vecino incómodo que pronto buscaría ensanchar sus fronteras hacia el oeste y sur, y que ahora se infiltraba en el comercio de las islas del Caribe.

Durante la primera fase de las guerras en contra de la república francesa en la última década del siglo, la monarquía española colaboraba con Gran Bretaña, pero en 1796 regresó al viejo esquema de alianza con Francia, lo que significó un nuevo conflicto con Inglaterra. La armada británica pronto bloqueó Cádiz, se apostó en puntos estratégicos del golfo de México para impedir el flujo de las comunicaciones entre Nueva España y las plazas militares de la región y, en 1797, se apoderó de la isla de Trinidad. Todos estos factores fueron elementos disruptivos del sistema de situados. La guerra duró hasta 1802 y fue reasumida a fines de 1804. En 1808 Napoleón Bonaparte invadió la península ibérica y en 1810 irrumpió la revolución en la América española, lo cual impidió que continuara la financiación militar de los enclaves defensivos del Golfo-Caribe.

*Estructura y evolución de los gastos de defensa en el Gran Caribe
Hispano, 1698-1808*

Los primeros veinte años del siglo XVIII muestran erogaciones anuales relativamente moderadas en la región bajo estudio. En total, los egresos de las trece plazas estudiadas ascienden a 664 912 pesos por año, siendo los de La Habana los más elevados, con 180 212 pesos, seguidos por el gasto registrado en la plaza de Santo Domingo, con 105 632 pesos, y los egresos de las plazas de Cartagena y San Agustín

de la Florida, que se establecieron entre 80 000 y 85 000 pesos, como se puede apreciar en el cuadro 1 y la gráfica 1. De un monto similar es el gasto del complejo de presidios de Lima, Panamá y Portobelo proporcionado por el documento, aunque éste no permite cuantificar los gastos individuales de las plazas. Los cálculos que ha realizado José Manuel Serrano para el presidio de Portobelo arrojan un gasto promedio anual de 29 575 pesos para los años de 1700 a 1718. El cuadro 1 y la gráfica 1 muestran los promedios anuales de ingresos y egresos de las trece cajas que identificamos como pertenecientes a la zona defensiva bajo estudio. Las plazas con mayores compromisos de defensa muestran déficits cuantiosos, como La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba, San Agustín de la Florida y, en menor grado, Campeche. En cambio, varias de las cajas reportan superávits notables, como Cartagena, los presidios de Lima-Panamá-Portobelo, Santiago de León de Caracas y Maracaibo. Los ingresos de las pequeñas cajas de Santa Marta, Cumaná y Santo Tomé de la Guadiana son también ligeramente mayores que sus egresos.

Los presupuestos que regían el envío de los situados novohispanos al Gran Caribe hispano en los años 1754-1767 permiten conocer la estructura, composición y evolución de los gastos del conjunto y de las plazas individuales. Gastos militares —divididos en gastos de Tierra y Mar o de Plaza y Marina— y gastos no militares constituyen una primera división. El rubro más cuantioso de los gastos de Tierra lo representaban los sueldos, que se componían de las pagas para la guarnición del respectivo presidio,⁴⁰ para sus Estados mayores y, en menor medida, para los oficiales de las milicias que eran militares de carrera. El siguiente rubro en importancia era el de las fortificaciones, especialmente para La Habana, Puerto Rico, Florida y, en menor grado, Santo Domingo. En ocasiones, en los gastos para las fortificaciones quedan especificadas las sumas que correspondían a la manutención de los esclavos y trabajadores forzados en dichas obras. También aparece ocasionalmente el rubro de sueldos, quizá debido al empleo de obreros calificados. Otras erogaciones de las

⁴⁰ Frecuentemente se mencionan los nombres de los diferentes regimientos y batallones de infantería, caballería y de las milicias.

respectivas plazas constituían la adquisición de víveres y pertrechos, como la pólvora y la cuerda.

Los gastos presupuestados para la Marina de La Habana se componían de los siguientes rubros: sueldos de las fuerzas de mar, que a su vez se dividían en las “tripulaciones” (llamadas también genéricamente “individuos de mar”) y sus “Planas” mayores; gastos originados en el astillero por la construcción, carena y reparación de embarcaciones;⁴¹ otros tantos causados por los barcos anclados en el puerto o por los que se encontraban en tránsito y cuyas tripulaciones demandaban raciones, y en ocasiones la paga anticipada a su llegada al puerto de destino. El mejoramiento de la infraestructura portuaria constituía un rubro de consideración. Se mencionan las erogaciones para obras del muelle, máquina, almacenes y atarazanas, así como la construcción de un pontón.⁴² También el gasto por corte o compra de maderas para el astillero o envío a España aparece en ocasiones como rubro separado. Los egresos para la compra de víveres podían alcanzar varios cientos de miles de pesos. Como rubros específicos aparecen harina, tocino y algunos otros. Bajo el rubro de gastos para pertrechos se mencionan piezas de cobre, azufre, almagre y clavazón.

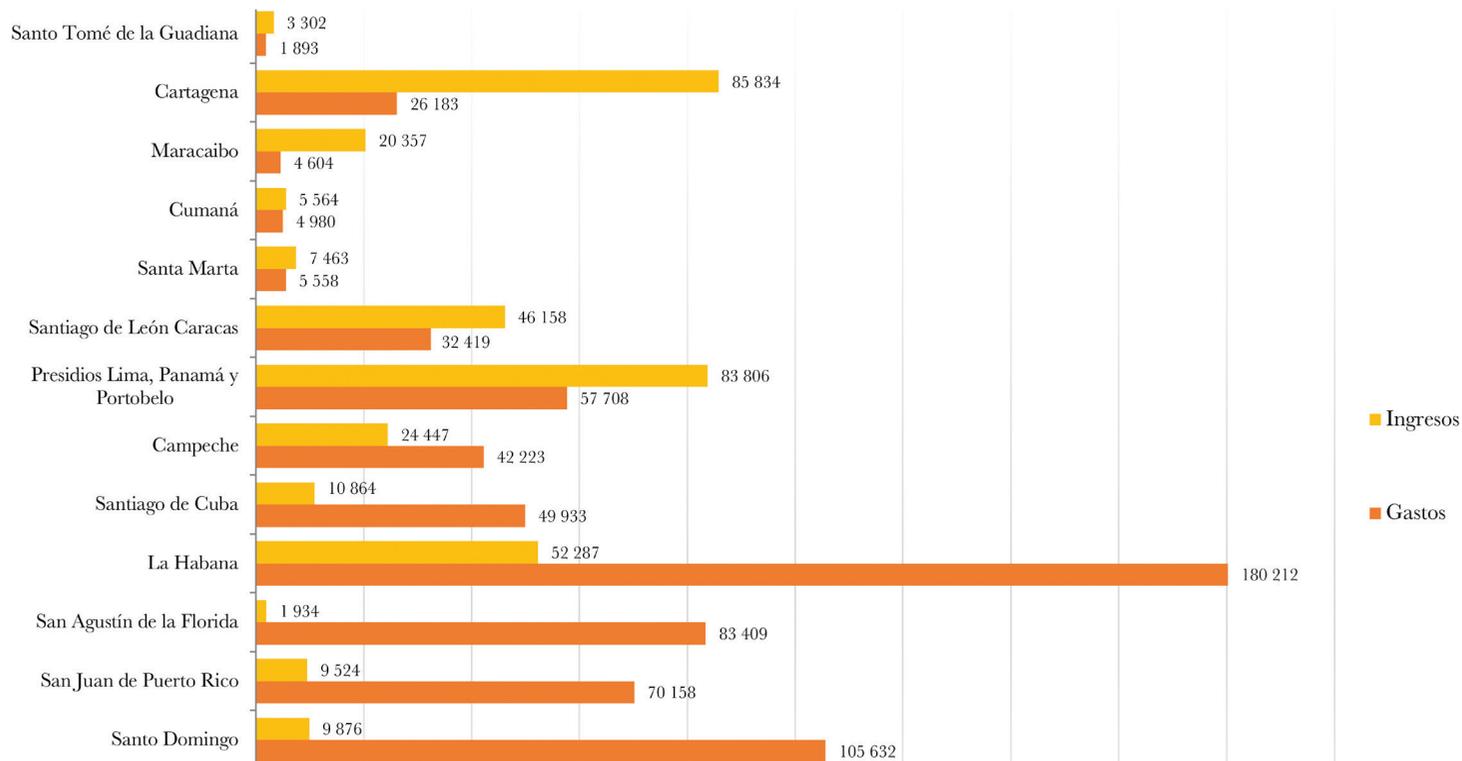
Entre los presupuestos no militares destacan las erogaciones constantes y cuantiosas originadas en la compra anual de la cosecha de tabaco a los productores locales en Cuba. Las sumas gastadas en la compra de esta hoja aparecen en cuatro ocasiones en Santo Domingo y en dos ocasiones en Luisiana. Los destinos de las demás erogaciones presupuestadas no militares son muchos y muy variados, y también muestran características específicas según las diferentes plazas. En la captura de la información para los 19 años estudiados en este segundo período consideramos los siguientes rubros: arzobispado y gastos para religiosos, sueldos de oficiales reales, hospitales, poblamiento y gastos específicos. La sección de arzobispado y gastos religiosos incluye los sueldos y rentas del arzobispo de

⁴¹ Entre 1724 y 1796 se construyeron en el astillero de La Habana 109 barcos de guerra de diferente porte. Entre 1750 y 1770 el número es de 28. Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico...*, p. 147-148. Véase también Serrano *Astillero de La Habana...*

⁴² Puente movable.

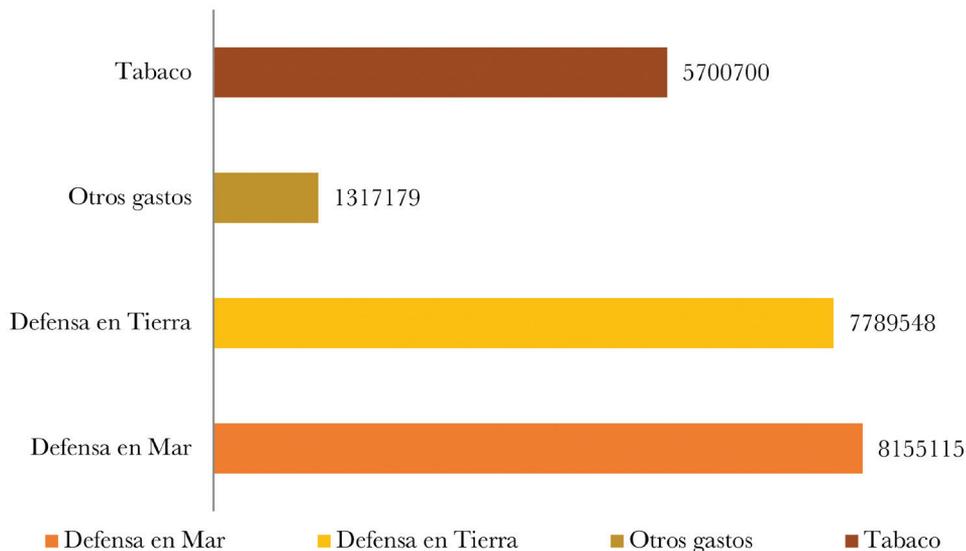


Gráfica 1
INGRESOS Y GASTOS (PROMEDIOS ANUALES) DE LAS CAJAS REALES EN EL GRAN CARIBE HISPANO
1698-1722



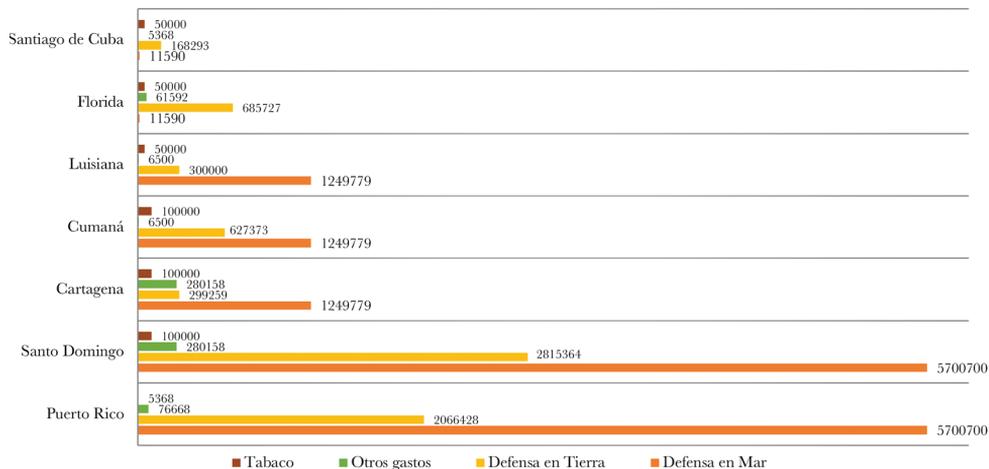
FUENTE: AHN, *Estado*, libro 917.

Gráfica 2
ESTRUCTURA DE GASTOS FISCALES DE LA HABANA
1754-1769



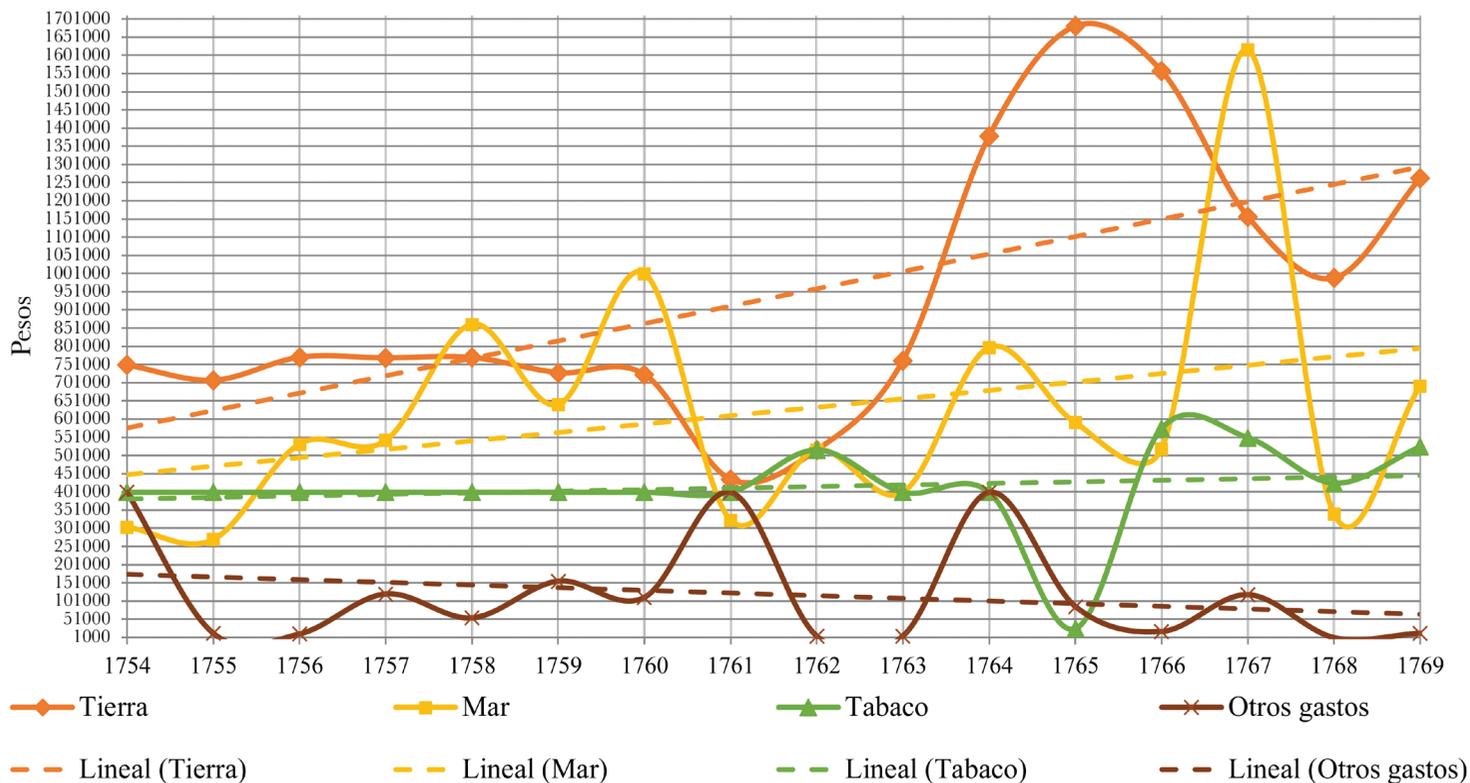
FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 197-227.

Gráfica 3
ESTRUCTURA DE GASTOS FISCALES DE LAS DIFERENTES PLAZAS
(SIN LA HABANA)
1754-1769



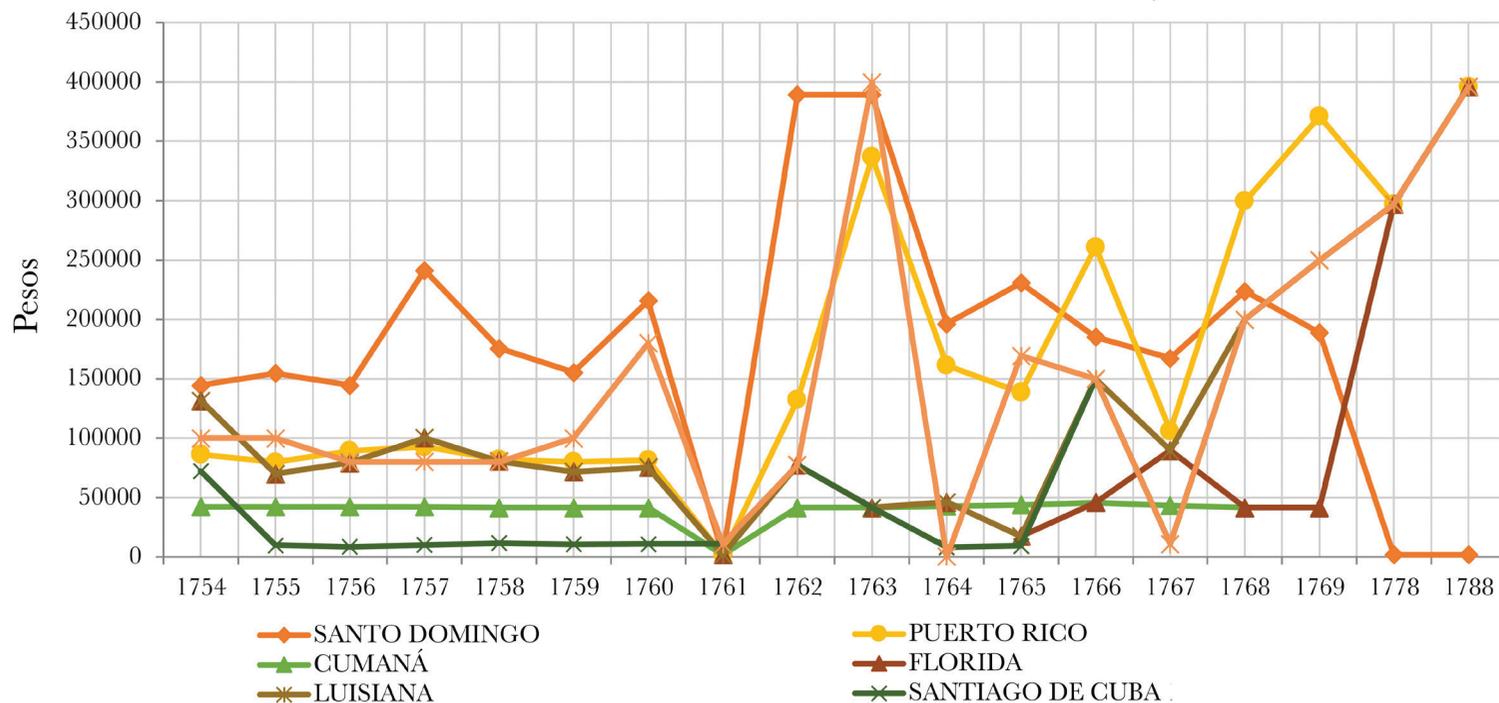
FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 197-227.

Gráfica 4
EVOLUCIÓN DE GASTOS FISCALES EN EL CONJUNTO DE PLAZAS
1754-1769



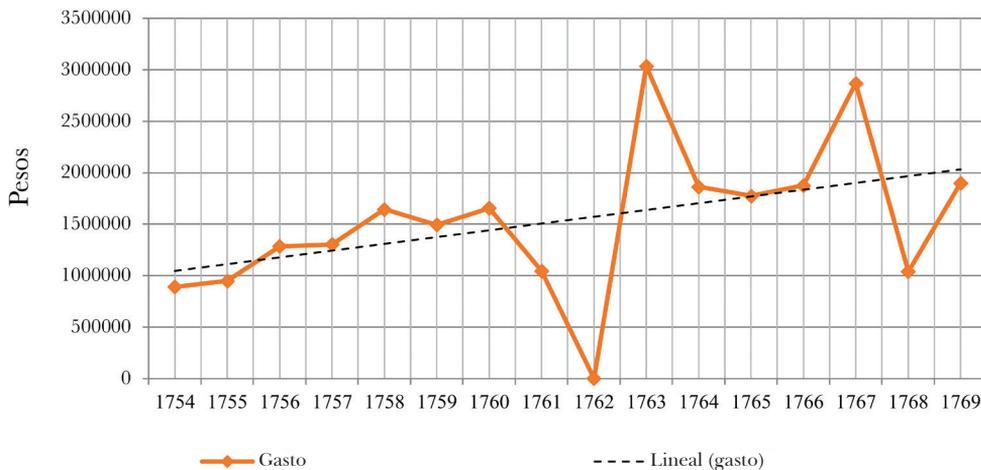
FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 197-227.

Gráfica 5
GASTOS FISCALES TOTALES POR AÑO Y PLAZA
1754-1796



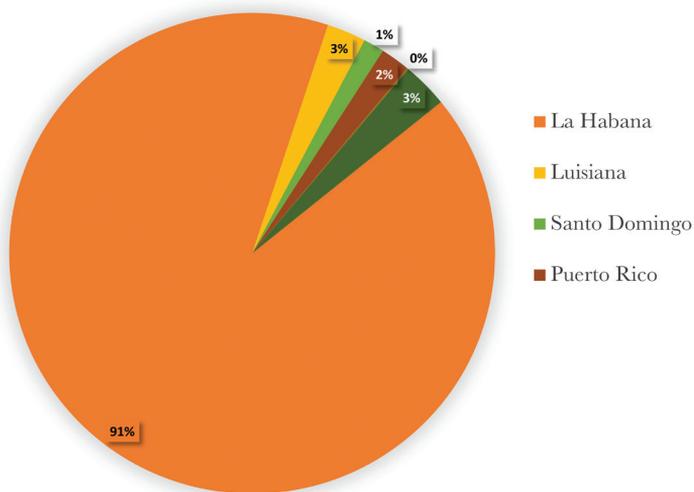
FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 197-227.

Gráfica 6
GASTOS FISCALES TOTALES EN LA HABANA
1754-1769



FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 197-227.

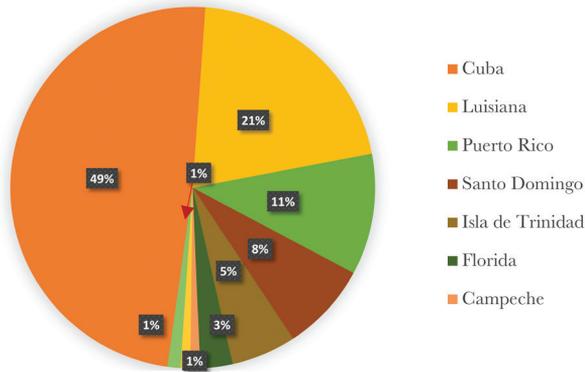
Gráfica 7
SITUADOS ENVIADOS AL GRAN CARIBE
1779-1784



FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 197-227.

Gráfica 8

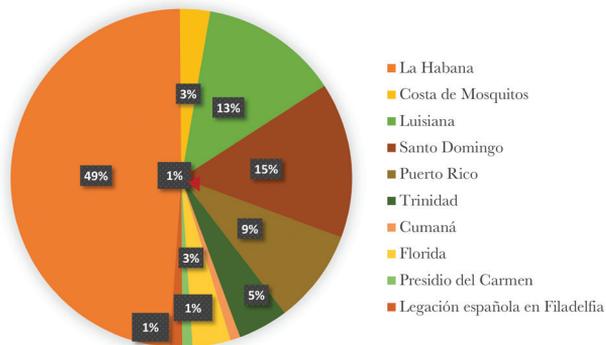
ASIGNACIONES ANUALES PARA LAS PLAZAS MILITARES DEL CIRCUNCARIBE, 1787 (EN PESOS FUERTES)



FUENTES: AGNM, *Correspondencia de virreyes*, 1a. serie, v. 138, n. 292, *ibid.*, v. 156, n. 294; *ibid.*, v. 146, n. 363; *Reales cédulas originales*, v. 133, exp. 137; *ibid.*, v. 134, exp. 45. CV

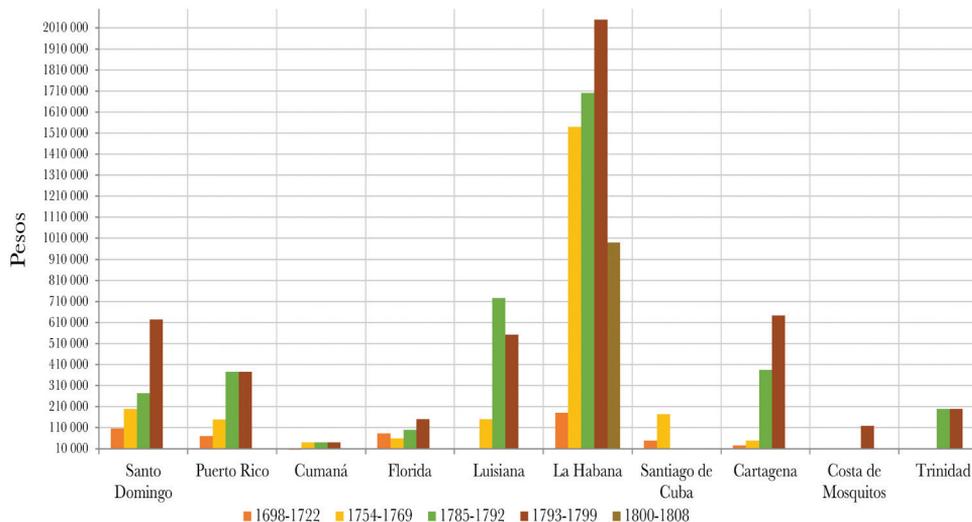
Gráfica 9

SITUADOS A LAS PLAZAS MILITARES DEL GRAN CARIBE 1795



FUENTES: El virrey, marqués de Branciforte a Diego Valdés, México, 29 de julio de 1794, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, v. 177, f. 66; Regulación de los caudales remisibles del Puerto de Veracruz para pago de Situados de la Habana, Luisiana y Florida, correspondientes al último tercio de 1795, Contaduría Mayor de Cuentas de México, 3 de agosto de 1795, *Ibid.*, AGNM, *Marina*, v. 110, exp. 1, f. 16-18; Regulación de los situados remisibles a La Habana, Luisiana y Florida por el primer tercio de 1797 y a Puerto Rico, Santo Domingo y Trinidad por el primer semestre del mismo año, AGNM, *Marina*, v. 113, exp. 4, f. 220-227.

Gráfica 10 GASTOS FISCALES EN LAS PLAZAS DEL GRAN CARIBE HISPANO 1698-1808



FUENTES: Período 1698-1722, AHN, *Estado*, libro 917. Período 1754-1769, AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. f. 197-227. Período 1785-1792, Mathías de Gálvez a José de Gálvez, 26 de noviembre de 1785, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 138, n. 292, El virrey, segundo conde de Revillagigedo a Antonio Valdés, 4 de febrero de 1790, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 156, n. 294, f. 99-100, AGNM, *Tribunal de Cuentas*, v. 17, exp. 88, f. 163, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 134, exp. 45; y Mangino a Antonio Valdés, 25 12. 1787, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 144, n. 124, f. 156, Real orden del 8 de marzo de 1786, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 133, exp. 137; el virrey Manuel Flores a Antonio de Valdés, 20 de junio de 1788, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 146, n. 363, f. 401-403, Mathías de Gálvez a José de Gálvez, 26 de noviembre de 1785, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 138, n. 292, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 134, exp. 45; y Mangino a Antonio Valdés, 25 12. 1787, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 144, n. 124, f. 156. Período 1793-1799, el virrey, marqués de Branciforte a Diego Valdés, México, 29 de julio de 1794, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, v. 177, f. 66; Regulación de los caudales remisibles del Puerto de Veracruz para pago de Situados de la Habana, Luisiana y Florida, correspondientes al último tercio de 1795, Contaduría Mayor de Cuentas de México, 3 de agosto de 1799, AGNM, *Marina*, v. 110, exp. 1, f. 16-18; Regulación de los situados remisibles a La Habana, Luisiana y Florida por el primer tercio de 1797 y a Puerto Rico, Santo Domingo y Trinidad por el primer semestre del mismo año, AGNM, *Marina*, v. 113, exp. 4, f. 220-227. Período de 1800-1808, Correspondencia del virrey Félix Berenguer de Marquina y José de Iturrigaray, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, años 1800-1808.

Santo Domingo y del obispo de San Juan de Puerto Rico,⁴³ el sostenimiento del cabildo eclesiástico y el pago de la manutención de misioneros franciscanos en Florida. En el rubro de sueldos de oficiales reales se incluyeron los sueldos del contador, tesorero, guarda mayor, interventor, guarda almacén y asesores, oficiales de contaduría y otros sueldos menores no fácilmente clasificables (como los sueldos de los marineros de la falúa del gobierno en Florida). En el presupuesto para hospitales queda incluido el pago de médicos, boticarios y ayudantes. En el rubro de poblamiento generalmente sólo se menciona el gasto originado en el asentamiento y sostenimiento de familias canarias en Santo Domingo y, ocasionalmente, en Florida, Puerto Rico e isla Margarita. Igualmente se presupuestaron erogaciones por el cambio de moneda de menor valor (pesetas) a moneda de plata, por los gastos dedicados a obras de beneficencia como casas cuna y atención a niños expósitos, por las gratificaciones a indios (un rubro que aparece frecuentemente entre los gastos de la real hacienda floridiana) y apoyo para “pueblos de guayqueríes” en Cumaná, por el pago de mercedes que es mencionado sobre todo para Santo Domingo y Puerto Rico, por los gastos “accidentales” y, finalmente, una suma fuerte cuyo destino se dejó al criterio del capitán general de la isla de Cuba, conde de Ricla, en 1763, para que empleara la cantidad de 1 173 697 pesos en los rubros de mayor urgencia.⁴⁴

El cuadro 2 muestra dos aspectos básicos de los gastos presupuestados para las plazas del Gran Caribe hispano en los años cincuenta y sesenta del siglo XVIII. En primer lugar, la enorme concentración en los rubros de defensa —Tierra y Mar— y, en segundo lugar, la centralización en la plaza de La Habana. El cuadro muestra los gastos en términos absolutos y porcentuales para los diferentes lugares y rubros.

Los gastos de defensa (Mar y Tierra) representaban el 77% de todas las erogaciones que ascendían a 31 754 073 pesos fuertes en el período 1754-1769. La compra de tabaco consumía el 18%, y otros

⁴³ En algunos años se especifica que sólo se trata de “completar la congrua del señor obispo y Cabildo”. AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2, f. 207v.

⁴⁴ Es importante recordar que en 1762, debido a la toma de La Habana por los ingleses, no se envió situado alguno a esta plaza.

gastos no militares, el 5%. El promedio anual de gastos para todas las plazas en los años referidos ascendía a 1 984 630 pesos. Considerando los rubros y plazas individuales, se obtuvieron los siguientes resultados, representados en el cuadro 3: del total de gastos para defensa, La Habana concentraba el 66%, el 34% se dividía entre las siete plazas restantes, ocupando Santo Domingo el primer lugar, con el 11.5%, y Santiago de Cuba el último, con sólo 0.7%.

Con respecto a los gastos no militares (sin considerar el tabaco), La Habana ocupa también el primer lugar, con 76% de todas las erogaciones para este rubro en todo el Gran Caribe hispano. Santo Domingo ocupa el segundo lugar, con 16%, seguido por Puerto Rico y la Florida. Para las demás plazas (Cartagena, Santiago de Cuba, Luisiana y Cumaná) no se especifican en los documentos gastos no militares o no relacionados con la compra de tabaco. Finalmente, las erogaciones por concepto de compra de la hoja de tabaco son de nuevo muy altas en Cuba, mientras que sólo dos plazas más registran este rubro entre sus gastos.

Los cuadros 4 y 5 y la gráfica 2 muestran los componentes de los presupuestos de La Habana en los años referidos. Es de notar, en primer lugar, cierto equilibrio entre los gastos de las dos grandes ramas defensivas de Tierra y Mar, superando los segundos ligeramente a los primeros. En segundo lugar, destaca la absoluta preeminencia del rubro de sueldos, como ya se había mencionado en la introducción de este apartado —82.48% de los gastos de Tierra y 56% de los gastos de Mar—. La estructura de los gastos para las atenciones de Marina es más diferenciada que la de las atenciones de la Plaza. La discrepancia notable en los gastos para pertrechos y víveres para los dos departamentos tiene que ser explicado aún.

En la gráfica 3 se muestran en forma comparativa los presupuestos de las diferentes plazas —sin incluir a La Habana— para el período en su conjunto. La preeminencia de gastos militares es de nuevo evidente. Lo que se puede apreciar también es que las erogaciones que debía realizar la real caja de La Habana para Cartagena tenían como destino principal a la escuadra, ocupando este rubro cerca del 87% de lo presupuestado para el puerto neogranadino. Para Cumaná y Santiago de Cuba los gastos registrados para atenciones no militares son mínimos.

Para poder apreciar el desenvolvimiento de los gastos a lo largo de los años estudiados para los diferentes rubros se elaboraron el cuadro 6 y la gráfica 4. Los gastos de tierra muestran pocas alteraciones en los años 1754-1760, moviéndose entre 700 000 y 750 000 pesos, que correspondían a los presupuestos y situados regulados para estas fechas, y que parecían garantizar una defensa adecuada de las islas y plazas circundantes del golfo de México y mar Caribe. La sima que se presenta en 1761-1762, como lo muestra la gráfica 5, tiene que ver con la guerra⁴⁵ y con la presencia de los ingleses en La Habana y la consecuente interrupción del registro de caudales destinados a las diferentes atenciones para esta plaza y algunas otras. Después de 1762 hay un marcado crecimiento de los gastos presupuestados por concepto de Tierra para toda la región, lo que se explica por el reforzamiento de las defensas físicas y humanas de las plazas, alcanzándose la cima en 1765. La línea de tendencia para gastos de Tierra entre 1754 y 1769 es marcadamente ascendente: en cifras absolutas y sin considerar los altibajos, este rubro fiscal en dicho período aumentó de 749 933 a 1 263 280 pesos. Los gastos de Mar también muestran altibajos con una tendencia hacia el alza por las mismas razones mencionadas en el rubro anterior. La irregularidad en los registros de los gastos presupuestados para los diferentes años tiene una posible explicación en el pago atrasado de sueldos y otros gastos, lo que hacía subir los montos. En el período considerado, los gastos de Mar aumentaron más del doble, de 304 169 a 692 000 pesos. La cima se alcanza en 1767, con 1 617 010 pesos.

El rubro de Tabaco representa un gasto muy estable hasta 1764. Aunque a partir de este año tiene un comportamiento algo errático, en conjunto su línea de tendencia muestra gran uniformidad. El registro de gastos no militares —sin considerar el tabaco— es el de menor cuantía: alcanza un máximo de 155 863 pesos en 1759 y un mínimo de sólo 600 pesos en 1768. Para los años 1754, 1761 y 1768 la fuente trabajada no ofrece registro alguno. Queda claro que estos gastos —que se comentaron al inicio del análisis por concepto de no militares— no dejaron de existir, sino que por razones de contabilidad

⁴⁵ España se vio obligada a entrar al conflicto al lado de Francia a raíz del tercer pacto de familia.

no entraron a los presupuestos enviados a México. Los pocos ingresos propios deben haber cubierto gran parte de estos rubros, por lo que sólo el hallazgo de la documentación adecuada podría dar mayor información al respecto. Sin embargo, es importante recordar que las fuentes bibliográficas consultadas registran los gastos no militares para muy pocos años del siglo XVIII, mientras que a partir del siglo XIX las fuentes parecen ser más ricas en este aspecto.

Finalmente, el cuadro 7 y las gráficas 5 y 6 muestran los situados totales por año y plaza. Por la relativa disparidad en los gastos entre La Habana y las demás plazas se registraron los situados para este puerto en una gráfica separada. Como se puede apreciar, la documentación estudiada no registró cantidad alguna para Puerto Rico, Cartagena, Cumaná y Santo Domingo para el año 1761. Para el año 1762 faltan los registros de La Habana y Cartagena. La gráfica muestra la ausencia de un registro continuo para Florida a partir de 1762 debido a su cesión a Gran Bretaña en 1763. Sin embargo, en los años 1764, 1765 y 1767 la caja real de La Habana destinó un total de 153 054 pesos para el pago de tropas que fueron evacuadas de la Florida después de la entrega de la colonia. El registro de situados para Luisiana, en cambio, aparece por primera vez en 1766, cuando los españoles empezaron a instalarse en Nueva Orleans, después de la cesión de este territorio por parte de Francia en el Tratado de París de 1763. Para Santiago de Cuba se tiene el registro continuo de situados novohispanos entre 1754 y 1761, pero posteriormente sólo aparecen cantidades en tres ocasiones más. Es posible que después de 1762 los gastos de esta plaza ya fueran cubiertos enteramente con ingresos propios de la isla, de manera que la fuente estudiada ya no ofrece información al respecto.

Para la tercera etapa que establecimos en este análisis de los gastos para la defensa de las cajas grancaribeñas se tienen datos para 1779-1798. Los primeros cinco años de este período se caracterizan por enormes gastos de guerra que se concentran en La Habana, caja receptora de casi 30 millones de pesos fuertes provenientes desde la Nueva España para financiar las campañas bélicas de la guerra que Francia y España libraban conjuntamente contra Gran Bretaña. El sostenimiento de más de 20 000 hombres en la región y las campañas para recuperar la Florida Occidental y costa de Mosquitos en



la capitanía general de Guatemala, ocupar la isla de Providencia en las Bahamas y el plan de reconquistar Jamaica constituyen los principales proyectos navales y militares durante esta guerra. Todos ellos fueron exitosos, con excepción de la campaña contra Jamaica, que se frustró por la derrota del comandante de la flota francesa, el almirante de Grasse, por el almirante Rodney cerca de las islas de los Santos (véanse el cuadro 8 y la gráfica 7).⁴⁶

En los años posteriores a la guerra mencionada, es posible conocer otra vez con mayor detalle los gastos militares y su financiamiento para las diferentes plazas de la región. De nuevo son los presupuestos que servían para el cálculo de los situados novohispanos los que nos dan la base para cuantificar los gastos. En los presupuestos se especifican, además de los gastos de defensa, los egresos destinados a asentar familias canarias en varias de las islas y plazas centroamericanas, lo cual se hacía con el fin de fomentar la agricultura comercial en la región y de fortalecer dichas zonas, pues la escasez de población hacía peligrar las posesiones ante agresiones externas. También el pago de oficiales reales, dignatarios eclesiásticos, médicos y otro personal de los hospitales se registra con cierto detalle. Es importante mencionar también que las fuentes consultadas para los años ochenta y noventa del siglo XVIII incluyen nuevas plazas financiadas regularmente con fondos novohispanos, por lo que se amplía el conocimiento de los gastos de cajas hasta entonces no referidas en la documentación. Se trata sobre todo de la isla de Trinidad y de los puertos de Trujillo y Omoa, en la costa de Honduras, mientras que para otras plazas, como Santiago de Cuba, no se tiene ya información.

Los esfuerzos por regular las remesas novohispanas para financiar gastos de defensa en el Gran Caribe se dificultaron en los primeros años de la posguerra porque había que cubrir “deudas de guerra”, lo que hacía necesario enviar cuantiosas sumas por concepto de situados extraordinarios. Finalmente, en 1787 se establecieron los situados fijos según las asignaciones que aparecen en el cuadro 8 y la gráfica 8. Es de notar que, a partir de 1784 la caja real de México

⁴⁶ Para mayores detalles, véase Johanna von Grafenstein, *Nueva España en el Circun Caribe, 1779-1808: revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos, 1997, *passim*.

financiaba también la legación española en Estados Unidos con 50 000 pesos anuales que fueron enviados a Filadelfia vía La Habana, y que se incluían en el presupuesto anual de los situados.

Los años noventa trajeron nuevas necesidades de defensa que llevaron a un aumento de cerca del 18% con respecto a los situados regulares vigentes en 1787 (cuadro 10 y gráfica 9). Los situados regulares, enviados al Circuncaribe en la última década del siglo ascendían a 4 114 187 pesos. Las remesas extraordinarias son difíciles de cuantificar. Calculamos el total de remesas entre 4 500 000 y 5 000 000 de pesos (situados regulares y extraordinarios). La guerra de la primera coalición en contra de la república francesa tuvo en el Caribe importantes escenarios. Uno de ellos era la isla La Española, donde tropas inglesas y españolas invadieron la colonia francesa de Saint-Domingue, originando gastos extraordinarios para la colonia española en la isla. Otro rubro de gastos de Santo Domingo fue el que se originó a partir de 1795, año en el que España cedió su colonia a Francia por el Tratado de Basilea que puso fin a la guerra entre ambos países. Los gastos de evacuación se prolongaron hasta 1801, cuando el gobernador y las últimas tropas abandonaron Santo Domingo.

La estructura de los gastos para San Juan de Puerto Rico y Cartagena para los años 1788 y 1795 se puede apreciar también en los cuadros 11 y 12, que se elaboraron con base en información bibliográfica. Agrupamos en ellos los gastos en rubros similares, aunque no del todo coincidentes. Como en todas las demás fuentes, se muestra aquí de forma evidente la preeminencia de los gastos de defensa, especialmente el fuerte impacto del rubro de sueldo a tropas regulares. Para Cartagena el gasto destinado al mantenimiento de los guardacostas ocupa también un lugar importante, mientras que los gastos no militares alcanzan sólo porcentajes reducidos.

A partir de 1797 empezaron las dificultades para un aprovisionamiento regular y puntual de las plazas defensivas del Caribe desde la Nueva España, a raíz de la presencia de buques enemigos en el Seno Mexicano y el mar Caribe, pero se enviaron todavía completos hasta 1799. Para la última década considerada en este trabajo, los virreyes Berenguer de Marquina e Iturrigaray dan cifras globales sobre el envío de situados a las posesiones ultramarinas del Golfo-Caribe durante sus administraciones. En total, las sumas mandadas a

las posesiones del Circuncaribe en los años 1800-1808 ascendieron a cerca de nueve millones de pesos (contabilizamos 8 911 115, véase cuadro 13). Si tomamos la media anual, las remesas ascendían a cerca de un millón (990 124 pesos), lo que significa alrededor de la cuarta o quinta parte de lo que se enviaba durante la década anterior.

En esta caída de remesas influyeron varios factores. En primer lugar, la reducción de territorios “que se socorrían” desde la Nueva España. Desde 1795 Santo Domingo fue cedido a Francia, pero se seguían mandando situados hasta 1800. La segunda pérdida en la región gran Caribeña fue la isla de Trinidad en 1797, y la tercera la de la Luisiana, cedida en 1800 a Francia. La disminución de atribuciones del Departamento de Marina en La Habana y, sobre todo, la creciente generación propia de recursos en Cuba eran otros factores de consideración para que disminuyeran las remesas al Caribe. La razón principal para la disminución de estas remesas a la zona se encuentra en la imposibilidad para el erario novohispano de destinar más recursos a este concepto, dadas las remesas que exigía la propia metrópoli: cerca de 22 millones sólo en los dos primeros años del mandato de Iturrigaray.

Finalmente, el cuadro 14 y la gráfica 10 muestran las tendencias seculares para diez plazas del Gran Caribe hispano. No todas las plazas aparecen en este ejercicio de reconstrucción en una perspectiva secular. Seis de ellas tienen registros para cuatro de los períodos establecidos: La Habana, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Florida, Cartagena y Cumaná. Para el quinto período (1800-1808) se tuvieron que promediar las cantidades esporádicas que se enviaban desde México a La Habana sin poder especificar otros destinos. La Luisiana no aparece en el primer período por encontrarse bajo dominio de Francia antes de 1763. Para Santiago de Cuba no se obtuvieron registros después de 1769, mientras que para la isla de Trinidad y costa de Mosquitos se obtuvieron datos para los períodos 3 y 4. En el cuadro 14 y la gráfica 10 no se consideró el período de guerra y posguerra de 1779 a 1774, ya que los gastos alcanzaban sumas muy elevadas cubiertas por el envío de situados extraordinarios, concentrados en un 90% en La Habana, pues las expediciones navales y militares tuvieron en este puerto su centro de organización y aprovisionamiento (véanse cuadro 8 y gráfica 7).

Los gastos de La Habana muestran el crecimiento más llamativo: el incremento es mayor a diez veces, si comparamos los primeros años del siglo con su última década. Como mencionamos, los mayores gastos militares de Santo Domingo en los años noventa se explican por la participación de España en la primera guerra de coalición en contra de la república francesa que tuvo un importante escenario en la isla La Española. El pago de sueldos de las llamadas tropas auxiliares de las que se sirvió España en esta guerra se refleja también en el aumento de los gastos.⁴⁷ Si bien los gastos de Puerto Rico parecen estancarse en los años ochenta y noventa, muestran un fuerte crecimiento en comparación con los dos períodos anteriores. También Cartagena incrementa notablemente sus egresos en la segunda mitad del siglo. Luisiana, finalmente, alcanza un pico en sus demandas de situados a mediados de la centuria.

Conclusiones

El análisis de documentación bibliográfica y de archivo que se realizó para esta contribución permitió mostrar aspectos específicos de los gastos fiscales —especialmente de defensa— en un total de 17 plazas del Gran Caribe hispano en diferentes períodos del siglo XVIII e inicios del XIX. Lo que, esperamos, aportó este trabajo es un conocimiento más profundo y detallado de la estructura, los componentes y la evolución de las necesidades defensivas y su financiación en la región. Las fuentes estudiadas permitieron ver un carácter relativamente homogéneo de los gastos de guerra a lo largo del siglo. Dentro de cada rubro, a lo largo de los años se pudieron observar gastos específicos —unos más presentes que otros— que están en correspondencia con las funciones militares y civiles de los puertos-presidios englobados aquí como Gran Caribe hispano.

⁴⁷ Con el término “tropas auxiliares” se denominaba un grupo importante de esclavos en rebelión (cerca de 4 000), provenientes de la colonia de Saint-Domingue que fueron llevados en mayo de 1793 por sus comandantes Juan Francisco y Biassou al lado español, donde se pusieron al servicio del rey de España para combatir a la república francesa en el marco de la guerra de Primera Coalición.

La primera fuente trabajada, relativa al cuarto de siglo inicial de la centuria bajo estudio, sólo menciona la composición general de los gastos para cada uno de los trece lugares —salarios de las guarniciones y gente de mar, salarios de autoridades civiles y militares, gastos por manutención de fortificaciones y atención a representantes del clero civil y regular—, pero tiene la ventaja de contrarrestar los gastos con los ingresos propios —almojarifazgo, papel sellado, alcabala, media anata, tributos, comisos, oficios vendibles, mesadas y diezmos—, estableciendo superávits o déficits según sea el caso. Otra aportación singular de esta fuente es que especifica la caja real que debe suplir los eventuales déficits, originados todos en crecidos gastos de defensa. Otra ventaja de la fuente estudiada es que permitió ver la situación financiera de unos siete enclaves en las costas de Tierra Firme del mar Caribe, financiados por las reales cajas de Lima y Quito y varias cajas subsidiarias.

El tema de las aportaciones propias a la manutención de gastos de Tierra y Mar se pudo también documentar con fuentes bibliográficas contemporáneas. Todas ellas mostraron el reducido porcentaje de recursos propios a la financiación militar. Como se documentó, esta situación caracterizaba todo el largo siglo XVIII y sólo cambiaría paulatinamente a partir de la primera década de la siguiente centuria y, de manera abrupta, a partir de 1810, con el inicio de las guerras de independencia hispanoamericanas que cambiaron las prioridades en los gastos de financiación que debían asumir las cajas reales de los virreinos de Nueva España, Perú y Nueva Granada.

Una combinación de presupuestos detallados —que debían proporcionar las autoridades locales de Tierra y Mar como lineamientos para calcular los suministros anuales de plata— y asignaciones efectivas nos sirvió como base para gran parte del siglo XVIII. En sendos cuadros y gráficas se pudo mostrar que en dos períodos los gastos anuales promedio de Marina fueron superiores a los de Tierra, para ciertos puntos. Ésos fueron los casos de La Habana y Cartagena en los años 1754-1769 (cuadro 2). Para esta última plaza los envíos de plata desde el erario novohispano destinados a la escuadra superaban cuatro veces a los que estaban reservados para gastos de Tierra. También en los años ochenta en el caso de La Habana, las regulaciones de los situados para Marina fueron superiores a las de Ejército, sobre todo si se



considera que la regulación de 550 000 pesos para 1787 incluía gastos de la guarnición y de fortificación que frecuentemente se contabilizaba aparte (cuadro 9). Durante los años de guerra e inmediata posguerra (1779-1784), en La Habana las erogaciones para Ejército fueron mucho más altos que las de Marina debido a los altos costos de manutención de miles de tropas destinadas a las diferentes expediciones armadas en la zona (cuadro 8). En los años noventa, a ambas fuerzas se destinaban las mismas cantidades (cuadro 10), si bien, como lo demuestra la correspondencia específica, era frecuente que el intendente de Ejército se quedara con recursos de la Marina, justificando esas retenciones con diversas excusas.

Para el conjunto de las plazas estudiadas durante los años cincuenta y sesenta, sin embargo, los gastos de Tierra fueron mayores que los de Mar (cuadro 2). Esto tiene que ver con que la mayoría de las plazas funcionaban como presidios con sus respectivas guarniciones y no contaban con fuerzas navales propias, con excepción de algunas pequeñas embarcaciones para cubrir necesidades inmediatas. En estas dos décadas, la fuente estudiada permitió ver, por otra parte, que los gastos para el astillero en La Habana (construcción y reparación de buques) sumaban casi una cuarta parte de lo destinado para la Marina de este puerto. Pero también deja claro que, como ocurría con las erogaciones de Tierra, el rubro más cuantioso de los gastos era el de sueldos (cuadros 4 y 5). Finalmente, la documentación no deja duda sobre las exiguas cantidades destinadas a otros gastos que no fueran de guerra.

Un último comentario merece la enorme concentración de los recursos en La Habana, en comparación con las otras plazas de la zona. Esta concentración oscilaba entre el 27%, durante el primer cuarto de siglo, y el 90%, durante la guerra en contra de Gran Bretaña de 1779 a 1783. En los años cincuenta y sesenta la financiación del enclave cubano consumía el 66% de los recursos enviados a las plazas gran Caribeñas, y en los años ochenta y noventa este porcentaje ascendía a 49. Durante la primera década del siglo XIX, finalmente, las remesas novohispanas a La Habana no permiten ya un desglose claro según sus diferentes destinos, a pesar de que algunos envíos venían todavía etiquetados y con ellos se buscaba atender las necesidades más apremiantes de algunas de las plazas.



Cuadro 1
INGRESOS Y GASTOS (PROMEDIOS ANUALES)
DE LAS CAJAS REALES EN EL GRAN CARIBE HISPANO
1698-1722

<i>Lugares</i>	<i>Gastos</i>	<i>Ingresos</i>	<i>Años</i>
Santo Domingo	105 632	9 876	1698-1703
San Juan de Puerto Rico	70 158	9 524	1702-1712
San Agustín de la Florida	83 409	1 934	1703-1706
La Habana	180 212	52 287	1717-1722
Santiago de Cuba	49 933	10 864	1715-1721
Campeche	42 223	24 447	1711-1713
Presidios Lima, Panamá y Portobelo	57 708	83 806	s. d.
Santiago de León Caracas	32 419	46 158	s. d.
Santa Marta	5 558	7 463	s. d.
Cumaná	4 980	5 564	s. d.
Maracaibo	4 604	20 357	s. d.
Cartagena	26 183	85 834	s. d.
Santo Tomé de la Guadiana	1 893	3 302	s. d.

FUENTE: AHN, *Estado*, libro 917.



Cuadro 2
TOTAL GASTOS DE LAS PLAZAS
DEL GRAN CARIBE HISPANO POR RAMO Y PLAZA
1754-1769

	<i>Mar</i>	<i>Tierra</i>	<i>Otros gastos</i>	<i>Tabaco</i>	<i>Totales</i>
La Habana	8 155 115	7 789 548	1 317 179	5 700 000	–
Puerto Rico	–	2 066 428	76 668	–	–
Santo Domingo	–	2 815 364	280 158	100 000	–
Cartagena	1 249 779	299 259	–	–	–
Cumaná	–	627 373	–	–	–
Luisiana	–	300 000	–	50 000	–
Florida	11 590	685 727	61 592	–	–
Santiago de Cuba	–	168 293	–	–	–
TOTALES (en pesos)	9 416 484	14 751 992	1 735 597	5 850 000	31 754 073
TOTALES (en %)	31	46	5	18	100

FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2.



Cuadro 3
MONTOS DE LOS GASTOS DE DEFENSA
EN EL GRAN CARIBE HISPANO POR PLAZA
1754-1769

<i>Plaza</i>	<i>Pesos fuertes</i>	<i>Porcentaje</i>
La Habana	16 209 345	66.34
Puerto Rico	2 066 428	8.45
Santo Domingo	2 815 364	11.52
Cartagena	1 549 038	6.34
Florida	697 317	2.85
Santiago de Cuba	627 373	2.57
Luisiana	300 000	1.3
Cumaná	168 293	0.7
TOTAL	24 433 158	100

FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2.



Cuadro 4
GASTOS DE TIERRA, LA HABANA, 1754-1769
(EN PESOS)

Pertrechos	18 468
Fortificaciones: construcción y reparación	1 325 000
Sueldos	12 924
Mano de obra forzada	8 000
<i>TOTAL (fortificaciones)</i>	<i>1 345 924</i>
Tropas regulares	6 298 345
Milicias	69 336
Estado Mayor	57 475
<i>TOTAL (sueldos)</i>	<i>6 425 156</i>
TOTAL (fortificaciones y sueldos)	7 789 548

FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2.

Cuadro 5
GASTOS DE MAR EN LA HABANA
1754-1769

Construcción y reparación de buques	1 933 329
Pertrechos y víveres	1 163 579
Gastos de barcos en tránsito	352 714
Sueldos	4 578 682
Construcciones portuarias y otros	69 336
Corte de maderas	57 475
TOTAL	8 155 115

FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2.



Cuadro 6
EVOLUCIÓN DE ENVÍO DE SITUADOS PARA DEFENSA,
TABACO Y OTROS GASTOS EN EL CONJUNTO DE PLAZAS
1754-1769

	<i>Tierra</i>	<i>Mar</i>	<i>Tabaco</i>	<i>Otros gastos</i>
1754	749 933	304 169	400 000	
1755	707 878	270 181	400 000	12 585
1756	771 099	532 716	400 000	10 465
1757	769 427	542 511	400 000	120 649
1758	770 530	862 090	400 000	54 823
1759	729 021	640 820	400 000	155 863
1760	723 977	1 001 440	400 000	111 016
1761	435 969	323 342	400 000	–
1762	516 470	–	–	5 088
1763	762 410	399 779	400 000	5 088
1764	1 379 306	798 256	400 000	–
1765	1 680 868	591 464	25 000	86 149
1766	1 557 578	519 706	575 000	17 387
1767	1 157 658	1 617 010	550 000	118 577
1768	989 051	340 000	425 000	600
1769	1 263 280	692 000	525 000	12 745

FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2.



Cuadro 7
SITUADOS TOTALES POR AÑO Y PLAZA
1754-1769

	<i>Santo Domingo</i>	<i>Puerto Rico</i>	<i>Cumaná</i>	<i>Florida</i>	<i>Luisiana</i>	<i>La Habana</i>	<i>Santiago de Cuba</i>	<i>Cartagena</i>
1754	144 536	86 178	42 160	131 653	–	892 289	72 286	100 000
1755	154 585	79 850	42 160	69 985	–	949 076	9 988	100 000
1756	144 630	89 482	42 160	79 239	–	1 285 291	8 478	80 000
1757	241 376	92 844	42 160	100 281	–	1 304 332	10 129	80 000
1758	175 658	82 149	41 360	80 685	–	1 644 537	11 820	80 000
1759	155 288	80 049	41 360	71 859	–	1 495 090	10 740	100 000
1760	215 782	81 683	41 360	75 324	–	1 656 672	10 810	180 000
1761	–	–	–	77 336	–	1 046 683	10 932	–
1762	389 171	132 387	41 360	–	–	–	–	–
1763	389 171	336 967	41 360	–	–	3 036 650	–	399 779
1764	196 247	161 462	42 633	46 099	–	1 862 953	8 168	130 000



1765	230 854	138 669	43 860	17 355	–	1 774 106	9 378	169 259
1766	185 127	260 982	45 860	–	150 000	1 876 902	–	–
1767	167 338	106 281	43 360	89 600	–	2 867 873	10 932	–
1768	223 800	299 491	41 360	–	200 000	1 040 000	–	–
1769	188 713	370 952	41 360	–	250 000	1 900 000	–	–
1778	–	296 996	–	–	–	–	–	–
1788	–	395 887	–	–	–	–	–	–

FUENTE: AGNM, *Real Hacienda*, v. 8, exp. 2.



Cuadro 8
GASTOS DE GUERRA FINANCIADOS POR LA REAL CAJA DE MÉXICO
1779-1784

	1779	1780	1781	1782	1783	1784	1779-1784
La Habana*							29897 517
Ejército	709 261	2 300 000	1 831 134	7 500 000	4 518 000	1 150 000	18 008 395
Marina	1 040 389	100 000	3 354 911	4 500 000	80 000	550 000	10 345 300
Tabacos	253 824	–	589 998	–	200 000	500 000	1 543 822
Luisiana*	300 000	–	555 900	–	–	–	855 900
Sto. Domingo*	–	459 560	–	–	–	–	459 560
Puerto Rico*	–	640 574	–	–	–	–	640 574
Cumaná	–	41 360	–	–	–	–	41 360
Armada Francesa	–	1 000 000	–	–	–	–	1 000 000
TOTALES POR AÑO	2 303 474	4 541 494	6 331 943	12 000 000	5 518 000	2 200 000	32 894 911

* Total de caudales enviados para las atenciones de las plazas.

FUENTES: AGN-AHH, t. 537. Para los años 1779-1781: Juan Ignacio Urriza al virrey Martín Mayorga, 19 de diciembre de 1781, exp. 12-1, f. 53-56. Para los años 1782: exps. 12-1, f. 87-325; 1783: exp. 12-3, f. 416-538; 1784: expediente 12-3: f. 559-683.



Cuadro 9
ASIGNACIONES ANUALES PARA LAS PLAZAS MILITARES DEL CIRCUNCARIBE, 1787
(EN PESOS FUERTES)

<i>Cuba*</i>	1 700 000	<i>La Florida*</i>	100 000
Fortificación y guarnición	550 000	Por gastos de población	50 000
Marina	650 000	A cuenta del futuro situado	50 000
Tabaco	500 000	<i>Legación en Estados Unidos</i>	50 000
<i>Luisiana*</i>	725 784	<i>Campeche</i>	30 000
<i>Puerto Rico*</i>	376 896	<i>Laguna de Términos</i>	30 000
<i>Santo Domingo*</i>	274 881	<i>Cumaná</i>	40 000
<i>Isla de Trinidad*</i>	200 000		
TOTAL		3 477 561	

* Total de caudales enviados para las atenciones de las plazas.

FUENTES: AGNM, *Correspondencia de virreyes*, 1a. serie, v. 138, n. 292, *ibid.*, v. 156, n. 294; *ibid.*, v. 146, n. 363; *Reales Cédulas Originales*, v. 133, exp. 137; *ibid.*, v. 134, exp. 45. CV.



Cuadro 10
ASIGNACIONES ANUALES DE SITUADOS DE MÉXICO A ISLAS DE BARLOVENTO, AÑOS NOVENTA,
SIGLO XVIII

<i>La Habana Total*</i>	2 050 000	<i>Santo Domingo Total**</i>	624 891
Marina	700 000	Situado regular	274 892
Tierra	700 000	Gastos de guerra y evacuación	148 902
Fortificación	150 000	Subsistencia regimiento Cantabria	201 097
Tabacos	500 000	<i>Puerto Rico**</i>	376 896
<i>Costa de Mosquitos*</i>	120 000	<i>Trinidad**</i>	200 000
<i>Luisiana Total*</i>	551 369	<i>Cumaná**</i>	40 000
Situado	537 869	<i>Florida*</i>	151 031
Tabacos	13 500	Legación española en Filadelfia	50 000
TOTAL		4 164 187	

* Enviado en terceras partes en tres expediciones al año.

** Enviado por mitad semestralmente vía La Habana.

FUENTES: El virrey, Marqués de Branciforte a Diego Valdés, México, 29 de julio de 1794, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, v. 177, f. 66; *Regulación de los caudales remisibles del Puerto de Veracruz para pago de Situados de la Habana, Luisiana y Florida, correspondientes al último tercio de 1795*, Contaduría Mayor de Cuentas de México, 3 de agosto de 1795, *Ibid.*, AGNM, *Marina*, v. 110, exp. 1, f. 16-18; *Regulación de los situados remisibles a La Habana, Luisiana y Florida por el primer tercio de 1797 y a Puerto Rico, Santo Domingo y Trinidad por el primer semestre del mismo año*, AGNM, *Marina*, v. 113, exp. 4, f. 220-227.

Cuadro 11
SUELDOS QUE SE PAGAN ANUALMENTE
POR LA REAL HACIENDA DE PUERTO RICO
1782

<i>Concepto</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Porcentaje</i>
Sueldos de funcionarios	11 780	3.96
Tropas regulares	2 163 000	72.63
Milicias	36 000	12.10
Gastos de hospitales	24 776	8.33
Oficiales reales	8 820	2.96
TOTAL	2 973 376	100.00

FUENTE: Fray Íñigo Abad y Lasierra, *Historia geográfica civil y natural de la Isla de San Juan Bautista Puerto Rico*, San Juan, Universidad de Puerto Rico, 1959, p. 175.

Cuadro 12
SUELDOS QUE SE PAGAN ANUALMENTE
POR LA REAL HACIENDA DE CARTAGENA
1795

<i>Concepto</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Porcentaje</i>
Guardacostas	181 923	28.78
Tropas regulares	259 260	41.02
Milicias	64 014	10.12
Gastos de hospitales	17 724	2.80
Oficiales reales	23 430	3.70
Fortificaciones y armamentos	79 164	12.52
Inquisición	6 466	1.02
TOTAL	6 313 981	100.00

FUENTE: Meisel, "Situado", 2012, p. 209.



Cuadro 13
ENVÍOS DE SITUADOS A LAS PLAZAS MILITARES
DEL CIRCUNCARIBE, 1800-1808
(EN PESOS DE PLATA)

1800-1802	*850 000
1803-1806	**5 737 375
Sept. 1807 a feb. 1808	**2 323 740
TOTAL	8 911 115

FUENTES: * Envíos registrados en correspondencia del virrey Félix Berenguer de Marquina. ** Correspondencia del virrey José de Iturrigaray.



Cuadro 14
GASTOS ANUALES DE DEFENSA DE LAS PLAZAS Y APOSTADEROS CIRCUNCARIBEÑOS,
POR PERÍODOS ESTABLECIDOS, SIN LOS AÑOS 1779-1784
(EN PESOS DE PLATA)

	<i>Santo Domingo</i>	<i>Puerto Rico</i>	<i>Cumaná</i>	<i>Florida</i>	<i>Luisiana</i>	<i>La Habana</i>	<i>Santiago de Cuba</i>	<i>Cartagena</i>	<i>Costa de Mosquitos</i>	<i>Trinidad</i>
1698-1722	105 632	70 158	4 980	83 409		180 212	49 933	26 183	–	–
1754-1769	200 142	149 964	39 617	59 958	150 000	1 539 528	173 661	48 386	–	–
1785-1792	274 881	376 896	41 000	100 000	725 784	1 700 000	–	385 023	–	200 000
1794-1799	624 891	376 896	40 000	151 031	551 369	2 050 000	–	643 783	120 000	200 000
1800-1808	–	–	–	–	–	990 124*	–	–	–	–

* Esta cifra incluye los envíos de plata a la plaza de La Habana y demás destinos (promedios anuales).

FUENTES: Período 1698-1722, AHN, *Estado*, Libro 917. Período 1754-1769, agnm, *Real Hacienda*, v. 8, exp. f. 197-227. Período 1785-1792, “Mathías de Gálvez a José de Gálvez”, 26 de noviembre de 1785, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 138, n. 292, “El virrey, segundo conde de Revillagigedo a Antonio Valdés”, 4 de febrero de 1790, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 156, n. 294, f. 99-100, AGNM, *Tribunal de Cuentas*, v. 17, exp. 88, f. 163, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 134, exp. 45; y “Mangino a Antonio Valdés”, 25 12. 1787, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 144, n. 124, f. 156, “Real orden del 8 de marzo de 1786”, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 133, exp. 137; “El virrey Manuel Flores a Antonio de Valdés”, 20 de junio de 1788, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 146, n. 363, f. 401-403, “Mathías de Gálvez a José de Gálvez”, 26 de noviembre de 1785, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 138, n. 292, AGNM, *Reales Cédulas*, v. 134, exp. 45; y “Mangino a Antonio Valdés”, 25 12. 1787, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 1a. serie, v. 144, n. 124, f. 156. Período 1793-1799, “El virrey marqués de Branciforte a Diego Valdés”, México, 29 de julio de 1794, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, v. 177, f. 66; “Regulación de los caudales remisibles del puerto de Veracruz para pago de Situados de la Habana, Luisiana y Florida, correspondientes al último tercio de 1795”, *Contaduría Mayor de Cuentas de México*, 3 de agosto de 179, AGNM, *Marina*, v. 110, exp. 1, f. 16-18; “Regulación de los situados remisibles a La Habana, Luisiana y Florida por el primer tercio de 1797 y a Puerto Rico, Santo Domingo y Trinidad por el primer semestre del mismo año”, AGNM, *Marina*, v. 113, exp. 4, f. 220-227. Período de 1800-1808, “Correspondencia del virrey Félix Berenguer de Marquina y José de Iturrigaray”, AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, años 1800-1808.



REFERENCIAS

Fuentes primarias

- ABBAD Y LASIERRA, fray Íñigo, *Historia geográfica, civil y natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*, Río Piedras, Universidad de Puerto Rico, 1970.
- ARRATE Y ACOSTA, José María Félix de, *Llave del Nuevo Mundo antemural de las Indias Occidentales; La Habana descrita; noticias de su fundación, aumentos y estado*, México, Fondo de Cultura Económica, 1949 [original publicado en 1761].
- O'REILLY, Alejandro, "Memoria sobre la isla de Puerto Rico", en Aida R. Caro Costas (ed.), *Antología de lecturas de la historia de Puerto Rico*, San Juan, Aurora, 1975 [escrito en 1765].
- SÁNCHEZ VALVERDE, Antonio, *La idea de valor de la Isla Española*, Barcelona, Editora Nacional Santo Domingo, 1971 [editado por primera vez en Madrid, Imprenta de Don Pedro Marín, 1785].

Bibliografía

- ANGULO MORALES, Alberto y Álvaro Aragón Ruano (eds.), *Recuperando el Norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibersitatea, 2016.
- ASHTON, Thomas Southcliffe, *An Economic History of England, The 18th Century*, Londres, Methuen, 1961.
- BAUDOT MONROY, María, "Armar en tiempos de guerra. La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740", en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014, p. 85-116.
- , *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, pról. de Carlos Martínez Shaw, Madrid, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, 2012.
- CELAYA NÁNDEZ, Yovana, *Alcabalas y situados: Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos Urbanos y Ambientales, 2010.



- _____, “La defensa del virreinato novohispano en tiempos de guerra y paz: el Tratado de Utrecht y la Armada de Barlovento, 1710-1740”, en Iván Escamilla González, Matilde Souto Mantecón y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, p. 173-198.
- _____, “El costo fiscal de la defensa del Caribe: la Armada de Barlovento, 1702-1748”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, p. 213-236.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel, *Amarrados al Negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- ESCAMILLA GONZÁLEZ, Iván, Matilde Souto Mantecón y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/ Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015.
- GRAFENSTEIN, Johanna von, “El situado novohispano al Circuncaribe, un análisis de su composición, distribución y modalidades de envío, 1791-1808”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, p. 143-169.
- _____, “Situado y gasto fiscal: la real caja de México y las remesas para gastos militares en el Caribe, 1756-1787”, en Ernest Sánchez Santiró y Alves Carrara (coords.), *Guerra y Fiscalidad en la América colonial, siglos XVI-XIX*, 2012, p. 115-142.
- _____, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808: revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos, 1997.
- JARA, Álvaro *El imperio español en América (1700-1820): una historia económica*, Santiago de Chile, Sudamericana, Random House Mondadori, 2011.
- KUETHE, Allan J. y Douglas Inglis, “Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the Alcabala, and Commercial Reorganization in Cuba”, *Past & Present. A Journal of Historical Studies*, 109, noviembre de 1985, p. 118-143.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, “Capital, créditos e intereses comerciales a finales del período colonial: los costos del sistema defensivo americano.

- Cartagena de Indias y el sur del Caribe”, *Tiempos de América*, 9, 2002, p. 3-38.
- MARICHAL, Carlos, “Las reales finanzas en el Gran Caribe en el siglo XVIII: situados y monopolio del tabaco”, en Inés Roldán de Montaud (ed.), *Las Haciendas públicas en el Caribe hispano durante el siglo XIX*, p. 25-47.
- MARICHAL, Carlos y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2012.
- MARICHAL, Carlos y Matilde Souto, “La Nueva España y el financiamiento del imperio español en América: los situados para el Caribe en el siglo XVIII”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, p. 61-93.
- , “Silver and Situados: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century”, *The Hispanic American Historical Review*, 74, 4, noviembre de 1994, p. 587-613.
- MEISEL, Adolfo, “El situado de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, p. 193-211.
- NÁTER, Laura, *Redes del imperio, Análisis de gobernabilidad a partir del sistema de monopolios de tabaco en la monarquía española (siglos XVII y XVIII)*, Santo Domingo, Archivo General de la Nación/Asociación de Historia Económica del Caribe, 2017.
- , “Dimensiones y funciones de los situados de tabaco en La Habana del siglo XVIII”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, p. 171-192.
- , *Integración imperial: el sistema de monopolios de tabaco en el Imperio español: Cuba y América en el siglo XVIII*, tesis doctoral, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2000.
- PACHECO DÍAZ, Argelia, “Las transferencias fiscales novohispanas a Puerto Rico: siglos XVI-XIX”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, p. 115-141.
- , *Una estrategia imperial: el situado de Nueva España a Puerto Rico, 1765-1821*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2005, p. 89.



- PEARCE, Adrian F., “Las repercusiones comerciales del Tratado de Utrecht en Hispanoamérica”, en Iván Escamilla González, Matilde Souto Mantecón y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, p. 221-246.
- PEZUELA, Jacobo de, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*, Madrid, Fundación Histórica Tavera, 1999.
- QUIROZ, Enriqueta (coord.), *Hacia una historia latinoamericana: homenaje a Álvaro Jara*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012.
- REICHERT, Rafal, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Mérida, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, 2013.
- ROLDÁN DE MONTAUD, Inés (ed.), *Las Haciendas públicas en el Caribe hispano durante el siglo XIX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2008.
- SAGRA, Ramón de la, *Historia económica-política y estadística de la isla de Cuba; o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, La Habana, Imprenta de las Viudas de Azaola y Soler, 1831.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest, *Corte de caja: la Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest y Ángelo Alves Carrara (coords.) *Guerra y fiscalidad en la América colonial, siglos XVI-XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Federal Juiz de Fora, 2012.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, *El astillero de La Habana y la construcción naval militar, (1700-1750)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- , *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en tierra firme, 1700-1788*, Sevilla, Diputación de Sevilla/Universidad de Sevilla/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2004.
- SOLBES FERRI, Sergio y Richard Harding, *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.



- SONESSON, Birgit, *La Real Hacienda en Puerto Rico. Administración política y grupos de presión (1815-1868)*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericano/Sociedad Estatal Quinto Centenario/Instituto de Estudios Fiscales, 1990.
- SOUTO MANTECÓN, Matilde, “Los costos del imperio en la frontera oriental: el asedio inglés en el golfo de México. Florida y Laguna de Términos, 1702-1750”, en Enriqueta Quiroz (coord.), *Hacia una historia latinoamericana: homenaje a Alvaro Jara*, p. 205-232.
- TEPASKE, John J., y Herbert S. Klein, *Ingresos y egresos de la Real Hacienda de Nueva España*, 2 v., México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1987-1989.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (ed.), “El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española (siglos XVII y XVIII)”, *Studia historica. Historia moderna*, n. 35, 2013, p. 23-303.
- , *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, EUNSA, 2007.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas Editores/Iberoamericana, 2011.
- WALKER, Geoffrey J., *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, Bloomington, Indiana, Indiana University, 1979.



PRESENCIA NAVAL EN EL ÁFRICA SUBSAHARIANA ARMADAS Y FLOTAS ESPAÑOLAS, SIGLOS XVI-XVIII

GERMÁN SANTANA PÉREZ
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

La presencia hispana en el África subsahariana fue muy intensa, sobre todo hasta 1640, cuando se produjo la independencia de Portugal.¹ Este período de relación más vigorosa podríamos prolongarlo hasta 1681, cuando finalizó el asiento de esclavos en manos de la Universidad de Cargadores de Sevilla y cuando se extinguieron las misiones con

¹ El presente estudio se basa en la metodología del “Contractor State”, cuyos trabajos se han centrado especialmente en el caso de las diferentes marinas nacionales. Ello es particularmente cierto para el caso británico, donde incluso se ha llegado a hablar de un “Fiscal-Naval State” (véanse Roger Knight y Martin Wilcox, *Sustaining the Fleet, 1793-1815: War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, Boydell Press, 2010; Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011; Nicholas Rodger, “From the ‘Military Revolution’ to the ‘Fiscal-Naval State’”, *Journal for Maritime Research*, 13, 2, 2011, p. 119-128; Richard Harding, *The Emergence of Britain’s Global Naval Supremacy: the War of 1739-1748*, Woodbridge, Boydell & Brewer, 2010. Existen también importantes estudios recientes sobre el caso francés: David Plouviez, *La Marine Française et ses Réseaux Économiques au XVIIIe Siècle*, París, Rivages des Xantons, 2014 y “The French Navy and War Entrepreneurs: Identity, Business Relations, Conflicts, and Cooperation in the Eighteenth Century”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 41-56. En el caso hispano, sin llegar a gozar de esa posición de dominio historiográfico, el estudio de la construcción de armadas y flotas ha recibido una importante atención, orientada desde tiempo atrás hacia los siglos XVI y XVII, pero volcada mucho más recientemente sobre el siglo XVIII. Véanse Abbot Payson Usher, “Spanish Ships and Shipbuilding in the 16th and 17th Centuries”, *Facts and Factors in Economic History*, Cambridge, Massachussets, 1932; José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988; David Goodman, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001; Gaspar Pérez Turrado, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992;

participación española al Congo, Benin, Arda y Senegambia. Durante el siglo XV Castilla compitió con Portugal por el control de la expansión por el Atlántico, en especial durante los reinados de Juan II y de los Reyes Católicos. La firma del Tratado de Alcaçobas-Toledo, que ponía bajo influencia de Portugal el comercio al sur del Cabo Bojador, hipotecó las posibilidades castellanas de establecimientos permanentes y de progreso en la costa occidental africana. Sin embargo, después de este acuerdo su presencia no desapareció, aunque estuvo vinculada generalmente al abastecimiento de esclavos a Canarias, la península hispana e Indias.

Con la Unión Ibérica, a partir de 1580 las puertas de África se abrieron no solamente porque a partir de ese momento llegó a la corte toda la información que generaban las plazas y las expediciones portuguesas en ese continente, sino también porque la presencia española se vio incrementada notablemente. En este período, bajo el dominio de los monarcas españoles, se llevó a cabo el control efectivo de una parte de Angola.² Coincidió este momento (1595) con el cambio del sistema de licencias al de asientos, inaugurado por el asiento a Pedro Gomes Reinel, y que encabezarían los portugueses para abastecer de esclavos a América hasta 1640.

Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana Vervuert, 2011; Iván Valdez-Bubnov, "Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): a Comparative Perspective", *Business History*, 60, 1, 2018, p. 105-125. Con todo, resulta particularmente novedoso el análisis que ofrecemos en nuestro estudio al centrar nuestra atención sobre las costas del África subsahariana. Véase Germán Santana Pérez, "Spanish Maritime Experience in Southern Africa during the Early Modern Period", *International Journal of Maritime History*, 30, 4, 2018, p. 621-633.

² Claudio Miralles de Imperial, *Angola en tiempos de Felipe II y de Felipe III. Los memoriales de Diego de Herrera y de Jerónimo Castaño*, Madrid, Instituto de Estudios Africanos, 1951; David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola. The Mbundu and their Neighbours under the Influence of the Portuguese, 1473-1790*, Oxford, Clarendon Press, 1966; Adriano A. T. Parreira, *The Kingdom of Angola and Iberian Interference 1483-1643*, Uppsala, Graphic Systems A. B., 1985; Ilídio do Amaral, *O consulado de Paulo Dias de Novais. Angola no último quartel do século XVI e primeiro do século XVII*, Lisboa, Ministério da Ciência e da Tecnologia, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2000.



Sin embargo, la creciente competencia de los Estados del norte de Europa, que habían establecido con éxito factorías en la primera mitad del siglo XVII, amenazaba los intereses hispanos en África y, por extensión, en el Atlántico. La toma de San Jorge de Elmina en 1637 y la posterior ocupación de San Pablo de Luanda, San Felipe de Benguela y Sao Tomé condicionaron no sólo la influencia española, sino la propia unidad de la monarquía ibérica. Fue en esos momentos cuando la seguridad se planteó como vital no sólo para reservar África, sino también el Atlántico y la ruta portuguesa a Asia.

La independencia portuguesa supuso un duro golpe para los intereses hispanos en África, aunque no una renuncia total a su presencia en la costa africana.³ El trascurso del reinado de Carlos II planteó una renuncia casi total a los intereses hispanos en África subsahariana, máxime cuando los propios asentistas, casi siempre en manos de los extranjeros, renunciaban a obtener los esclavos en las propias factorías africanas y acudían de forma directa a las colonias inglesas, francesas y holandesas de las Antillas. A esto se sumó a principios del siglo XVIII el que el comercio de esclavos recayó en la Compañía Francesa de Guinea, a partir de 1702,⁴ y en la South Sea Company, a partir de 1713,⁵ lo que alejó aún más la presencia española de la costa africana. En la segunda mitad del XVIII la presencia española se incrementó no sólo por los nuevos intereses esclavistas, sino también para asegurar la ruta hacia Filipinas. Un hito en esta presencia sería la primera ocupación de Guinea Ecuatorial a partir de 1778.⁶

³ Germán Santana Pérez, “Acción española y plazas atlánticas portuguesas en África tras la independencia portuguesa: lealtad, ruptura o interés”, *Estudios Ibero-Americanos*, 43, 1, 2017, p. 159-171.

⁴ León Vignols, *El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio francoespañol desde 1700 hasta 1730 con dos memorias francesas de 1728 sobre estos asuntos*, Madrid, Tipographia de Archivos, 1929, p. 7.

⁵ Colin Palmer, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, Chicago, University of Illinois Press, 1981; Rafael Donoso Anes, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.

⁶ Bibiano Torres Ramírez, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1973; Mariano L. Castro y María Luisa de la Calle, *Origen de la colonización española en Guinea Ecuatorial (1777-1860)*, Salamanca, Universidad de Valladolid/Caja Salamanca y Soria, 1992; Mariano Castro y



La Corona española fue consciente, tanto en los momentos de bonanza como en los de crisis, de que no podía renunciar a su presencia en el África atlántica, puesto que éste era un lugar fundamental en la obtención de riqueza (sobre todo a través del tráfico de esclavos) y en el mantenimiento del sistema atlántico. Sin embargo, las necesidades de protección de los intereses hispanos en la costa atlántica africana estuvieron siempre supeditados a las premuras por cubrir la seguridad de sus posesiones en América y Europa. Con todo, la Corona no renunció completamente a crear una armada, o al menos una flota, que defendiese a los navíos y plazas frente a las agresiones de sus enemigos norteamericanos. En principio fueron agrupaciones navales destinadas a afrontar situaciones temporales de amenaza, pero con el tiempo se formuló la idea de convertirlas en permanentes. La construcción y el mantenimiento de éstas casi siempre se posponían hasta encontrar un momento propicio. Los enormes gastos que suponían su construcción, compra o mantenimiento, y las reducidas posibilidades de cumplir con sus objetivos de una monarquía siempre en guerra, fueron óbices para que la armada de África se concretara. De nueva cuenta, una cosa fue la voluntad y otra la realidad. No obstante, se diseñaron algunos proyectos para asegurar la protección naval africana. Algunos de ellos incluso se llegaron a ejecutar, aunque sólo parcialmente.

Precedentes en la construcción de las armadas

Los planes para construir una armada en África no eran nuevos, sino que contaban con importantes precedentes desde el siglo XV, cuando los marineros andaluces avanzaron, por su cuenta y riesgo,⁷ hasta

Donato Ndongo, *España en Guinea. Construcción del desencuentro: 1778-1968*, Toledo, Sequitur, 1998; Justo Bolekia Boleká, *Aproximación a la historia de Guinea Ecuatorial*, Salamanca, Amarú Ediciones, 2003; María Dolores García Cantús, *Fernando Poo: una aventura colonial española. I: Las islas en litigio: entre la esclavitud y el abolicionismo, 1777-1846*, Barcelona, Ceiba Ediciones/Centros Culturales Españoles de Guinea Ecuatorial, 2006.

⁷ Florentino Pérez-Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1948, p. 159; Paulina Rufo Ysern, “La expansión peninsu-

llegar a la Guinea. Una prueba es que durante su reinado los portugueses capturaron en el tornaviaje desde Guinea a varias embarcaciones castellanas entre 1453 y 1454.⁸

La primera flota que se envió con organización real tuvo lugar durante el reinado de los Reyes Católicos, en el contexto de la guerra internacional con Portugal y el envío de numerosas embarcaciones castellanas hacia Cabo Verde, Guinea y Elmina. Los puertos andaluces entre Huelva y Cádiz estaban a la vanguardia de la formación de estas expediciones.⁹ En 1476 tenemos noticia de la constitución de al menos una armada de treinta carabelas y tres naos con tripulación sobre todo andaluza, aunque también vasca, mandada por Carlos de Varela, con conocimiento e interés personal del rey. Logró traer 400 esclavos,¹⁰ además de haber participado en el ataque a las islas de Cabo Verde.¹¹ También en 1479 se conformó una armada de veinte carabelas para ir a la Mina de Guinea, comandada por Carlos de Varela, Diego Díaz de Madrid —vecino de Sevilla— y Alfonso de Ávila —vecino de Valladolid—. ¹² Las flotas comandadas por Pedro de Covide en 1478 o el viaje de Eustache de la Fossee en 1479 se circunscriben en este contexto. Con todo, y a pesar de estar auspiciadas por la Corona, estas armadas debían su constitución a la iniciativa privada y tuvieron un objetivo temporal limitado en el contexto de la guerra contra Portugal.

Tras la firma de los tratados de Alcaçobas, el tratado de Tordesillas y las consecuencias del descubrimiento de América, la política española se limitó considerablemente en África. Su objetivo a partir de entonces fue asegurar los esclavos necesarios para sus posesiones

lar por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)", en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, v. III, Porto, Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989.

⁸ Antonio Rumeu de Armas, *España en el África atlántica*, t. I, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996, p. 92 y 127.

⁹ Antonio Rumeu de Armas, *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos XV y XVI*, Madrid, Caja de Ahorros de Cádiz, 1976, p. 19.

¹⁰ Pérez Embid, *Los descubrimientos en...*, p. 182-183.

¹¹ Eduardo Aznar Vallejo, "La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas", *La España medieval*, 2002, n. 25, p. 409.

¹² Pérez-Embid, *Los descubrimientos en...*, p. 210-214.

americanas.¹³ Aunque no había posibilidad de mantener comercio con África sin la correspondiente licencia portuguesa, algunos se aventuraron a vulnerar lo acordado.¹⁴ La vinculación entre las orillas atlánticas se trató de centralizar en el siglo XVI a través de la Casa de Contratación.¹⁵ El control por parte de Carlos I y Felipe II de gran parte de Europa, América, las posesiones en el norte de África y las puertas de Asia en el Pacífico, así como su capacidad armamentística y estatal, les confirieron un poder hasta entonces desconocido. El prestigio político hispano llegó a todos los confines del mundo atlántico. Debemos tener en cuenta que la mayor parte de los esclavos que llegaron en el siglo XVI a América se instalaron en la América hispana,¹⁶ y que el mercado de esclavos fue destacado en este período en el Atlántico ibérico.¹⁷

En este momento (primera mitad del siglo XVI), Cabo Verde actuaba ocasionalmente como abastecedora de las armadas españolas hacia América. Un ejemplo de ello es la carta real firmada por el entonces príncipe Felipe en septiembre de 1544 y dirigida a fray Pablo de Torres, capellán del emperador y veedor general de Nueva Andalucía, insistiéndole en que no existía inconveniente para que se cargasen cincuenta vacas y otras cosas en la isla de Santiago para la armada de Francisco de Orellana.¹⁸

¹³ Georges Scelle, *La traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et traites d'asiento*, París, Librairie de la Société du Recueil J. B. Sirey & Journal du Palais, 1906.

¹⁴ Avelino Teixeira da Mota, "Viagens espanholas das Canarias à Guiné no século XVI. Segundo documentos dos arquivos portugueses", en *III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)*, Salamanca, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1980, t. II, p. 222.

¹⁵ Germán Santana Pérez, "La Casa de Contratación como medio de control de los tratos entre África y América durante el siglo XVI", *Cuadernos Americanos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, n. 136, v. 2, abril-junio de 2011, p. 145-161.

¹⁶ Herbert S. Klein, *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Madrid, Alianza, 1986, p. 33-37.

¹⁷ Rafael M. Pérez García, Manuel Fernández de Chaves y José Luis Belmonte Postigo (coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2018.

¹⁸ Archivo General de Indias (AGI), *Indiferente*, 416, L. 2, f. 54 v.-55 r.



A mediados del siglo XVI, las coronas portuguesa y española contemplaron la creación de una armada conjunta para defender sus intereses africanos. Esta idea se iría gestando hacia 1552 con el conocimiento de los reyes de Portugal y sus infantes, Lope de Hurtado, embajador de España en ese país, y el entonces príncipe Felipe. El proyecto consistía, en principio, en que el rey de Portugal debía mandar veinte navíos latinos que navegasen siempre a vista de tierra para guardar la costa de Portugal y cuatro naos o galeones destinados también a esta misma costa. Además, participaría otra armada del reino del Algarve de cuatro navíos de remo, uno de grueso y tres carabelas. Estos navíos debían andar en invierno, recogién dose en verano en los puertos. Los navíos de remos se podrían recoger en invierno. Para las islas se debían mandar cada año por el mes de abril diez navíos armados (tres naos o galeones y siete carabelas). Los navíos debían navegar para Arguín, Cabo Verde, Guinea, Costa de la Malagueta, Elmina, Isla de Sao Tomé y Brasil, yendo y viniendo en tres ocasiones: una en enero, una en marzo en compañía de las naos y otra en septiembre. Con este plan se pretendía dar seguridad no sólo a Portugal, sino también a las Antillas y a Azores, en donde todas las flotas debían unirse. El emperador, por su parte, tenía que guardar el estrecho de Gibraltar según las nuevas de turcos y franceses. Cada año por el mes de abril, el emperador debía mandar a las islas los diez navíos redondos que, se decía, se estaban armando en Sevilla, los cuales irían bien armados. Esta armada debía navegar por las islas hasta fin de agosto, y la mitad debía estar todo el año en el mar del cabo de San Vicente, que era el paraje por donde vendrían los navíos que llegaban de las Antillas y Perú. En la costa de Galicia el emperador debía aportar cuatro o cinco navíos armados. La navegación de los castellanos, flamencos y portugueses hacia Flandes se realizaría en dos ocasiones, una en abril y otra en septiembre; de Flandes hacia la Península en otras dos, una en enero y otra en junio. El emperador debía ordenar que las urcas que ahora estaban detenidas, así como otros muchos navíos de Castilla y Portugal, viniesen luego en el mejor orden que se pudiera, “porque de navegar así, juntamente en las dichas ocasiones, no solamente se sigue seguridad de las mercaderías que traen sino también de los que navegan dentro de estos límites de una parte por otra, y además

de esos otros grandes provechos a los Estados del Emperador y a los de Su Alteza”. El rey de Portugal debía ordenar que los navíos de sus armadas y de sus vasallos ayudasen al emperador.¹⁹

A los portugueses les parecía que las naos que debían servir en San Vicente y Azores no podían guardar los puertos de Canarias, por lo que también era necesario que allí hubiese naos exclusivamente para guardar las islas. En Azores no podían permanecer los navíos más allá de agosto porque los puertos eran malos y la mar muy gruesa.²⁰ En la correspondencia entre las Cortes, el rey de Portugal pedía que, además de las catorce galeras de España que solían andar armadas, se armasen otras 16 galeras que guardarían el estrecho y otras costas. Para asegurar la flota que los mercaderes solían enviar a Flandes se había mandado hacer una armada de diez naos de hasta 300 toneladas cada una, así como dos zabras, que entre todas se pudiesen meter hasta 1 000 hombres y 60 piezas de artillería, además de las municiones y bastimentos necesarios. Se nombró por capitán de ella al general Luis de Carvajal. Para seguridad de la navegación con Indias después del rompimiento de la guerra con Francia, se armarían ciertas naos y carabelas para guardar tanto las costas de España y cabo de San Vicente hasta las Azores como las partes de las Indias, provincias de Cartagena, Santa Marta, Santo Domingo, entre otras.²¹ Una de las cuestiones interesantes de este proyecto es que se planteaba la seguridad del Atlántico como un asunto conjunto entre España y Portugal décadas antes de la unificación ibérica. Además, la seguridad de la Corona se entendía como un ámbito global que, por supuesto, comprendía la vigilancia de la costa peninsular, pero también de las islas de la Macaronesia, de América y de África. Por lo tanto, esta seguridad debía cubrir diferentes ámbitos del océano Atlántico, incluida también el África noroccidental.

En los informes de esta armada figura una relación de lo que gastaba cada mes una carabela de armada de las de Portugal: de flete, 12 000 reales; un piloto, 2 000; un maestre, 1 100; diez marineros, a 630 cada mes cada uno, 9 000; seis grumetes, a 600 cada

¹⁹ Archivo General de Simancas (AGS), *Estado*, leg. 375, n. 102.

²⁰ AGS, *Estado*, leg. 375, n. 117.

²¹ AGS, *Estado*, leg. 375, n. 117 y 134.

mes cada uno, 3 600; tres lombarderos, a 1 130 cada mes, 4 100; un capitán, 3 000; diez hombres de armas, a 800 cada mes, 8 000; los mantenimientos y despensas podían valer cada mes 33 600; de bizcocho de 25 quintales, 25 000; seis pipas de vino, 6 000; de aceite y vinagre, 1 600; de carne, 6 000; de pescado, 5 000; de ajos, cebollas y otras menudencias de botica, 20 000. Sumaba la despensa de cada mes 76 000 que, multiplicados por seis meses, daba un total de 456 000. Además, se gastaban en redes y remos, en chapas en portinos y otros reparos y cámaras y payoles, 22 000; de ventaja de carpintero y calafate, 6 000; de despensas que se podían hacer cuanto se aparejan y se aprestan con gente en el puerto hasta partir sueldos, mantenimientos y otras despensas menudos y acarretos, 24 000; en loza para agua y despensa, 12 000; ocho quintales de pólvora, 32 000. De manera que en seis meses se gastaba para la despensa de 32 personas 552 000.²² Una verdadera fortuna y un gran gasto para el Estado.

Desde luego, éste no fue el único intento de acuerdo entre las dos coronas en relación con África antes de la Unión Ibérica. Felipe II propuso al cardenal Enrique, a través de su embajador en Lisboa, Alonso de Tovar, un acuerdo que excluía a los contratadores, abasteciendo así de esclavos a la América hispana. El acuerdo contemplaba la suspensión de las operaciones del remate de los contratos del ultramar portugués.²³

Intentos de construcción de armadas durante el período de la Unión Ibérica

Las noticias de la Unión Ibérica, del intento de Antonio, prior de Crato, por ocupar el trono de Portugal, así como del apoyo que le prestó la armada francesa en Azores y su posterior derrota a manos de los españoles, llegaron rápida y puntualmente a los centros del

²² AGS, *Estado*, leg. 375, n. 116.

²³ Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, v. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987, v. IV, p. 178-179.

comercio esclavista en África.²⁴ En algunos lugares de control lusitano se realizaron autos de obediencia al rey Felipe I de Portugal, realizándose diversas solemnidades.²⁵ La adhesión a las nuevas circunstancias fue casi inmediata en los territorios africanos bajo influencia lusitana, perviviendo su unión de forma leal durante largo tiempo no sólo por una cuestión de legitimidad política, sino también por interés comercial. Sin embargo, el cambio no estuvo exento de algunos problemas, aunque más por influencias externas que por propia generación de intereses internos opuestos al rey hispano. A las islas de Cabo Verde llegó una pequeña armada favorable a Antonio, prior de Crato, liderada por Emmanuel Serrados. Permaneció ésta un mes controlando la isla de Santiago y cerca de cuatro (de enero a mayo de 1583) la isla de Fogo. Al final, los caboverdianos se inclinaron a su causa más por extorsión y fuerza que por convencimiento. Cuando se comprobó su debilidad, la situación volvió a su cauce, deshaciéndose la posición de Serrados. La población de la isla de Fogo —unos 2 000 habitantes— fue acusada de crimen de “rebelión, traición y lesa majestad”, contra la persona de Felipe, aunque finalmente sería perdonada por carta de 15 de noviembre de 1583.²⁶ En Elmina, su gobernador, Antonio de Brito Pimentel, dejó entrar una flota de barcos franceses que mostraron su adhesión por Antonio en 1582, pero al año siguiente la flota española al mando de Paçanha recuperó y reorganizó la plaza.²⁷

²⁴ AGS, *Guerra y Marina*, leg. 135, 48. Se aconsejó que las plazas estuviesen muy vigilantes, ya que se entendía que habían salido de Terceira, después de la derrota, treinta naves francesas a hacer daño. También que se mandase una carabela a avisar a Canarias y América del peligro y que otra fuese a Santiago de Cabo Verde, donde se entregaría la carta del rey, y desde allí sin detenerse a Elmina, donde también entregaría cartas y desde allí a Sao Tomé.

²⁵ *Monumenta Missionaria Africana. Africa Occidental (1570-1599)*, corregida e anotada por padre António Brásio, Lisboa, Agencia Geral do Ultramar, Lisboa, 1953, v. III, p. 193-197. Uno de esos lugares fue la isla de Sao Tomé, cuyas autoridades juraron a Felipe II de España por soberano de Portugal.

²⁶ Daniel A. Pereira, *Cabo Verde, apontamentos históricos sobre a Ilha do Fogo, Praia, Alfa-Comunicações, s/a.*, p. 49-55. Del perdón fueron excluidos Duarte Lopes Pereira, el licenciado Fernao de Fontes, Antonio de Lila, García Alvares Barrosa y Alvaro Gonçalves, su hermano.

²⁷ John Vogt, *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682*, Atenas, The University of Georgia Press, 1979, p. 127-143.



La construcción de las diferentes armadas (Real Armada del Mar Océano o Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, armadas de Vizcaya, Galicia, Guipúzcoa y “Las Cuatro Villas”, la Armada Real de Galeras en el Mediterráneo, la del Mar Caribe, la Guarda de la Carrera de Indias, la de Costa Firme, la del Mar del Sur y la de Barlovento) tenía como objetivo mantener la seguridad de las posesiones españolas y dejaba en una posición marginal a la costa africana.²⁸ A pesar de estos primeros intentos, las circunstancias navales favorecían cada vez más a las potencias del norte de Europa. Las consecuencias del desastre de la Armada Invencible no tardaron en hacerse notar no sólo para la defensa contra los ingleses, sino también contra los de otras potencias. A partir de esa fecha se optó claramente por un sistema defensivo atlántico que tenía como pilares la construcción de fortificaciones en las principales plazas fuertes y el reforzamiento de la seguridad en las flotas y embarcaciones a través de diversos medios que incluían, entre otras medidas, la práctica del convoy, el incremento de las piezas de artillería y la construcción de armadas defensivas que velasen por la seguridad de grandes áreas. Uno de los grandes problemas de este sistema era el alto coste de financiación que requería llevarlo a la práctica de forma eficaz. Las cada vez más agotadas arcas estatales no fueron capaces de abarcar la defensa del creciente número de frentes abiertos no sólo en África, sino también en Europa, América y Asia. La financiación de las armadas se planteó con una gran diversidad porque no era posible hacerla totalmente regia. Se seguía el modelo creado por Carlos V, con un sistema mixto que recurría tanto a las arcas reales como a los capitales privados, sobre todo en la vertiente atlántica.²⁹

La vastedad del territorio a defender sería a la larga una de las claves que explicarían la ineficacia contra las acciones de los norteeuropeos en África. Otra fue, por supuesto, el propio desarrollo tecnológico, comercial y militar de sus armadas. Además, claro, de la debilidad hacendaria de la Corona española y de su imposibilidad para mantener una fuerza de defensa estable y duradera. La presencia

²⁸ Carlos Canales Torres y Miguel de Rey Vicente, *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada española en el siglo XVI*, Madrid, EDAF, 2010, p. 26-42.

²⁹ Esteban Mira Caballos, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005, p. 68-71.

holandesa, por ejemplo, fue tal que a principios del siglo XVII, el Consejo de Portugal enviaba constantes cartas al Consejo de Estado sobre la presencia de estos rebeldes en aguas africanas y sobre la posibilidad de ocupación de territorios en el Atlántico.³⁰ En ellas se hablaba de impedir su comercio en las islas de Cabo Verde y del golfo de Guinea mediante la pretensión de desviar parte de los navíos que componían la armada del mar Océano, creada en 1580. La labor de esta armada era dar cobertura naval a las flotas y a las fuerzas navales que operaban en las áreas amenazadas del océano,³¹ lo cual incluía ocasionalmente limpiar las aguas africanas.³² Uno de los proyectos vistos por el Consejo de Estado —a consulta del Consejo de Portugal— fue el que tenía como objetivo impedir a los rebeldes, en 1605, el comercio con Cabo Verde, así como enviar una armada que, a la par que defendiera las islas, recogiese la flota que regresaba de La India y la acompañase hasta Lisboa.³³ La firma de la Tregua de los Doce Años fue sólo un paréntesis en el campo militar, pero la competencia comercial continuó, y no sólo eso, sino que se hizo más dura y agresiva.

En los primeros años del siglo XVII, debido a la apremiante situación de conflicto con los holandeses y a la injerencia de éstos en la Costa de Oro —incluida Elmina—, Felipe III ordenó al “vicerrey” construir una flotilla de seis carabelas y 150 soldados y provisiones durante un año completo para reforzar las defensas de esta fortaleza. La coordinación estaría a cargo de Esteban de Faro, miembro del consejo del “vicerrey”. Sin embargo, se carecía de fondos para financiar la empresa. El Consejo proponía reemplazarla por cinco o siete barcos que saldrían del escuadrón español del almirante Fajardo que

³⁰ AGS, *Estado*, leg. 1426. Desde la embajada en París se advertía, en enero de 1608, de lo que se preparaba y maquinaba contra Pernambuco, el Castillo de Elmina y Guinea.

³¹ Ricardo Cerezo Martínez, *Las armadas de Felipe II*, Madrid, Editorial San Martín, 1989, p. 166.

³² AGS, *Estado*, leg. 435, f. 180r-v. El Consejo de Estado ve una consulta el 27 de octubre de 1607, sobre una cuenta de la Junta de Hacienda de Portugal, para tratar de limpiar de rebeldes la costa de Elmina y Cabo Verde. Trata la consulta sobre el navío que debería enviar de las armadas del Mar Océano para echar a los enemigos de la costa de estos dos lugares.

³³ AGS, *Estado*, leg. 2024, 97.



se dirigía a Indias en 1608. El Consejo de Indias aceptó, pero sólo pretendía desviar una embarcación a Elmina. La expedición del gobernador Duarte de Lima llegaría finalmente en 1608 con tres barcos.³⁴ Las limitaciones financieras en la construcción de flotas o armadas afectaban en aquel momento incluso a áreas más prioritarias como América y la Armada de Barlovento.³⁵

Las opciones que se plantearon para terminar con el atosigamiento que venían sufriendo por parte de los corsarios de otras potencias fueron varias. Uno de los objetivos del sistema de seguridad era constituir armadas de defensa y de ataque ante las posibles injerencias con el objetivo de mantener a raya al enemigo. Ya hemos visto cómo se llegó a proponer desviar parte de los navíos que componían la armada del mar Océano para que actuasen en la costa africana. Otra propuesta que llegaba del Consejo de Portugal al Consejo de Estado era la de formar una armada ordinaria independiente de la americana, financiada con el dinero del consulado de Lisboa. La armada debía constar de seis bajeles para despejar de corsarios la costa de Guinea y dar escarmiento, aunque de forma habitual bastaba con dejar actuando un par de galeotas para remediar el daño. La proposición se votó en octubre de 1612. Entre los detractores de esa idea surgió la figura del marqués de Villafranca, quien, con un gran sentido común, enumeró las dificultades del proyecto. En primer lugar, el viaje era muy largo: para llegar al cabo de Buena Esperanza se navegarían tres tramos, de los cuales dos eran muy trabajosos, pues había que caer tanto que para volver se debía recobrar la altura necesaria, por lo que se perdía un año y con ello la armada perdería la capacidad de esos bajeles. Además, y sobre todo, Villafranca cuestionaba la eficacia de la expedición tanto por lo mal que se avenían en África castellanos y portugueses como por la colaboración de los africanos con los corsarios, ya que aquéllos se beneficiaban con el comercio que éstos les proponían, por lo que preveía que los protegerían y avisarían en caso de que avistaran bajeles españoles. Ante las dudas, el Consejo de Estado optó por posponer la respuesta,

³⁴ Vogt, *Portuguese Rule on...*, p. 158-159.

³⁵ Gaspar Pérez Turrado, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 76-83.

por lo que en la práctica el proyecto fue rechazado.³⁶ Para la empresa se pretendían recaudar 80 000 ducados.³⁷ Detrás de esta actitud también se escondía la imposibilidad de vigilar una costa tan amplia como la africana y el coste que tendría la operación, sin que se pudiera asegurar su eficacia, justo en momentos en que no faltaban precisamente los frentes políticos que atender y financiar.

Precisamente para acabar con el tráfico de los holandeses en la costa de Guinea, limpiar esas aguas de corsarios y amenazar la construcción de Moree, Felipe III ordenó en julio de 1613 a Luis Fajardo, capitán general de la Armada del Mar Océano, que fuese a ella con una escuadra de diez a once navíos y dos carabelas que se debían aprestar parte en Portugal y parte en Cádiz. En ellas debían viajar 1 600 personas (de los cuales 1 000 debían ser soldados y 600 marineros), además de bastimentos, armas y municiones para cinco meses.³⁸ Se respondía así a una carta del propio Fajardo fechada el 3 de agosto de 1612 en que se solicitaba una defensa naval hispana para la costa guineana. Finalmente se pudo enviar una escuadra de cuatro galeones menores y una fragata al mando del gobernador Juan de Lara con unas 500 personas.³⁹

Algunos proyectos trataron de reaccionar a la ocupación holandesa de Elmina y de otras plazas en la costa occidental africana. Sin embargo, no hubo demasiado tiempo para revertir la situación de forma exitosa. Las necesidades de guerra en Europa y la posterior independencia de Portugal se convirtieron en prioritarias. En un informe realizado entre 1637 y 1640 se admitía que uno de los comercios más ricos que tenía Holanda era el de la costa de Guinea, de donde obtenía mucho oro a cambio de cosas de poca importancia. En ese negocio participaba una compañía holandesa —donde intervenía el mismo Mauricio— que no era de menor ganancia que la de La India. Se era consciente del valor estratégico de la isla de

³⁶ AGS, *Estado*, leg. 436.

³⁷ AGS, *Estado*, leg. 436.

³⁸ *Monumenta Missionaria Africana. Africa Occidental (1611-1621)*, v. VI, corregida e anotada por Padre António Brásio, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1955, p. 145-147, 153-161 y 169-170.

³⁹ José Antonio Martínez Torres, *Esclavos, imperios, globalización (1555-1778)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2010, p. 102-103.

Santa Helena, donde holandeses e ingleses iban a descansar y a tomar agua, llegando allí en embarcaciones sueltas entre abril y junio, después de pasar el cabo de Buena Esperanza.

El proyecto propuesto a la Corona española para hacerse con el dominio de esta costa consistía en aparejar cuatro naves con 1 000 hombres de guerra y mar pagados por un año. Debían salir de Lisboa a principios de octubre en misión secreta diciendo como coartada que iban a proteger a las naves que venían desde las Azores. Después se dirigían a Cabo Verde, en donde los enemigos acudían a la isla de Maio para refrescarse. Si no se encontraban allí con ellos, debían tomar en esas islas lo que necesitasen y costear por Guinea, Elmina y Sao Tomé, haciendo guerra a los navíos enemigos que por ella andaban comerciando. En Elmina se procurarían tomar la factoría y la nave que allí tenían los holandeses para el comercio. Se estimaba que esto era posible porque la flota desbordaba las posibilidades de defensa de esa plaza. Lo mismo debían hacer con las otras factorías que tenían en esos ríos, comunicando a los gobernadores hispanos en aquella costa cualquier desenlace y pidiéndole la ayuda necesaria. Lo capturado debían venderlo a los africanos y a otros blancos que allí habitaban, quemando los navíos que no fuesen buenos o dejándolos a los gobernadores de esas partes para que los guardasen. También se podían quedar con algunos si así lo estimaban, llevando la artillería a sus navíos para mejorarlos y, si era necesario, se los darían o venderían en los puertos que controlaba Felipe IV. Después de andar por la costa de Guinea tenían que pasar a la del Congo y Angola hasta llegar al puerto de Pinda. Allí debían construir una fortaleza de modo que se pudiese defender para que el rey del Congo no admitiese en ese puerto a los holandeses ni tuviese comercio con ellos. Aunque se consideraba al rey del Congo como amigo, éste debía dar cuenta al gobernador de Angola para que le pusiese gente para su defensa y guarda. Si era posible se tomarían las minas de Pemba, que eran del rey del Congo, siempre con el parecer del gobernador de Angola y, después de tomadas, intentarían entenderse con ese rey. Después debían erigir otra factoría en Loango, que era de otro rey amigo, vecino del Congo. Este rey debía permitir su construcción porque deseaba el trato con portugueses y para estorbar a los holandeses en la feria que allí se hacía con gran

provecho y trato. En abril se dirigirían hacia la isla de Santa Helena. Allí debían aguardar por las naves holandesas e inglesas que regresaban sueltas, cargadas de mercancías desde La India para tomarlas o, si no era posible, maltratarlas lo máximo posible para que no pudiesen regresar a su tierra. Una vez hecho esto, debían incorporarse a las naves portuguesas que venían de La India o encontrarlas en Azores, protegiéndolas hasta Lisboa. Si no, debían acompañar a la flota que venía de México. En este derrotero debían tardar un año, tiempo en el cual “habrán hecho grandísimo daño a los enemigos y grandísimos provechos a Su Magestad”. Volverían ricos, cargados de haciendas y de artillería.⁴⁰ Nos parece interesante este plan que, tras la pérdida de Elmina, contemplaba la posibilidad de recuperación de la plaza, además de un plan articulado para volver a controlar la costa atlántica africana ligando numerosas áreas geográficas, luchando contra el corso, fundando nuevas plazas y relacionándose con los reyes africanos. Era un plan que vinculaba el dominio africano con otras flotas procedentes de Asia. Sin embargo, la secular dificultad para conseguir financiación, incluso en otras áreas navales prioritarias, malograba la materialización de cualquier iniciativa.⁴¹

En este período debemos mencionar también el uso de la ruta sudafricana a través del cabo de Buena Esperanza por las flotas españolas de camino hacia Filipinas en las primeras décadas de la centuria.⁴² La segunda década del siglo XVII fue realmente activa en la reactivación de la ruta hacia Asia por El Cabo. En 1613 se despacharon seis carabelas con 400 soldados a Juan de Silva, gobernador de Filipinas, con el capitán general Ruy González de Sequeira.⁴³ En 1614 el rey envió a Filipinas, vía el cabo de Buena Esperanza, una armada con 350 hombres a bordo de seis carabelas a cargo del almirante Fernando Muñoz de Arambures. De ellas, tres embarcaciones fueron maltratadas por temporales y arribaron a Angola y al Brasil,

⁴⁰ Archivo de la Real Academia de la Historia (ARAH), 1M-RAH, 9/3758.

⁴¹ David Goodman, *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001, p. 67-75.

⁴² Germán Santana Pérez, “Spanish Maritime Experience in Southern Africa during the Early Modern Period”, *International Journal of Maritime History*, 30, 4, 2018, p. 625.

⁴³ AGI, *Filipinas*, 329, L. 2. 167 v-169r.

donde se quedaron para ser reparadas y proseguir su ruta en enero de 1615.⁴⁴ En 1619 envió de nuevo por cabo de Buena Esperanza una armada de socorro a Alonso Fajardo de Tenza, gobernador de Filipinas, comandada por el capitán general Lorenzo de Zuazola.⁴⁵

La pérdida de la influencia en África: el fin de los sueños de la armada y la aparición de flotas

Tras la independencia de Portugal, la Corona española perdió interés en África, sobre todo a partir de 1663, cuando consiguió asegurar el abastecimiento de esclavos con el asiento de Grillo y Lomelín, y cuando, a principios de los ochenta, abandonó la idea de acudir a este continente para conseguir esclavos y apostó por su obtención en las Antillas bajo dominio de Francia, Inglaterra y Holanda. A esto contribuyó la propia debilidad de la monarquía de Carlos II en el campo internacional. La llegada de los Borbones impuso una serie de grandes reformas, pero, en lo que se refiere a sus intereses africanos, éstos quedaron hipotecados, primero en manos de la Compañía de Guinea francesa (1702) y, a partir de 1713, con el monopolio entregado a la *South Sea Company*. En esta situación se mantendría hasta 1750. En la segunda mitad de la centuria, y sobre todo a partir de 1765, los intereses hispanos se renovaron gracias a la creciente demanda de esclavos para las colonias españolas en América, particularmente en Cuba, a la necesidad de una base estable en el camino a Filipinas y a que existía una voluntad de competir con otras potencias europeas que llevaban largo tiempo obteniendo beneficios en la zona.

Es en este contexto que surgen proyectos, algunos llevados parcialmente a la práctica, para establecer flotas que asegurasen los intereses españoles en esta costa, que minasen los de sus enemigos o incluso que apoyasen el establecimiento de plazas fijas en este continente. En este sentido, el primer intento de ocupación de Guinea Ecuatorial

⁴⁴ AGI, *Filipinas*, 329, L. 2, 180r-181v.

⁴⁵ AGI, *Filipinas*, 329, L. 2, 284r-287r, 329r-332v.

y los proyectos de fijar plazas en otras zonas de la costa atlántica africana estuvieron apoyados por pequeñas flotas.

El proyecto de Daniel O’Leary en el contexto de la Guerra de Jenkins y de Sucesión a la Corona Austriaca tenía este objetivo. Planeado y ejecutado en parte entre 1740 y 1741, pretendía sabotear los intereses británicos en la costa occidental africana. Implicó a los puertos vascos y gallegos de San Sebastián, El Ferrol y La Coruña y contó con tres buques armados. Era un proyecto bien planificado y que podría haber ocasionado un considerable daño al enemigo. Sin embargo, las urgencias para atender a otros frentes principales para los intereses de la monarquía (como el americano), deshicieron la posibilidad.⁴⁶

Las que sí se llevaron a la práctica fueron las flotas destinadas a la primera ocupación de Guinea Ecuatorial en 1778-1781. Los tres barcos —*Soledad*, *Santa Catalina* y *Santiago*—, al mando del conde de Argelejo salieron desde Montevideo, pero pronto se les dio ayuda con el navío *Santiago*, que partió desde Tenerife. Actuaron en las islas de Príncipe, Sao Tomé, Annobón y Fernando Poo, describiendo también gran parte de la costa del golfo de Guinea. Las numerosas muertes por enfermedades entre sus tripulantes malograron la empresa,⁴⁷ y finalmente los españoles tuvieron que salir de Guinea Ecuatorial.⁴⁸

Este fracaso no anuló la demanda de buscar una base segura en África y se formularon otros proyectos para instalarse en la costa del África occidental como en Senegal, las islas Bissagos o la Costa de Oro. Estas propuestas iban acompañadas de informes y estudios que contemplaban el envío de flotas armadas que asegurasen la proyectada colonia. Uno de ellos es el del señor Eyries, que ofrecía la posibilidad de establecer una factoría en Costa de Oro en 1782. Para ello era necesaria una fragata de 30 a 36 cañones y una corbeta de catorce en la que se cargarían todos los pertrechos útiles y 100 000 pesos de víveres, frutos y efectos.⁴⁹ Otro proyecto, presentado también en 1782 por el mismo señor Eyries, enfocaba la presencia española en las islas Bissagos. Para la empresa se necesitaba un buque

⁴⁶ AGS, *Marina*, leg. 398-2/337-490.

⁴⁷ AGS, *Estado*, leg. 7411.

⁴⁸ Castro y Calle, *Origen de la colonización...*

⁴⁹ Biblioteca del Palacio Real, II/2855, f. 117r-121r. Otro documento sobre el mismo asunto, donde aparece el nombre del francés en AGI, *Indiferente General*, 1565.

armado de 20 a 24 cañones, para lo cual se debían llevar desde Europa carpinteros, albañiles y otros obreros. El establecimiento, en fin, debía proveer de 8000 a 9000 esclavos, diez millares de cera, diez millares de marfil, todo el arroz que se quería, palo de tinte y goma copala.⁵⁰ A principios de los ochenta se volvía a plantear la necesidad de establecerse en alguna de las islas Bissagos, particularmente en Boulam, y para ello se contaba con la ayuda de una pequeña marina, compuesta de dos o tres embarcaciones de 30 a 40 toneladas y de cuatro chalupas de a cinco para recorrer continuamente el archipiélago de las Bissagos y la vecina costa continental.⁵¹

Conclusión

La costa atlántica africana tuvo gran importancia estratégica en el mantenimiento de las comunicaciones del océano Atlántico y en su paso al Índico, a la vez que era fuente primera en el gran negocio de abastecimiento de esclavos. Los españoles estuvieron siempre interesados en estar presentes en los negocios de esta región. Sin embargo, los tratados internacionales de finales del siglo XV y el descubrimiento de América hicieron girar sus prioridades ultramarinas en otros ámbitos geográficos. Aun así, a la par del mantenimiento de su presencia en esta costa, a la Corona española se le presentaron sucesivos planes para conservar la seguridad atlántica en África.

El período de mayor intensidad para constituir armadas fue el de la Unión Ibérica, puesto que con ella a la Corona española se le abrían las puertas de África. Además, la preocupación por la seguridad de esta zona fue en aumento debido al avance de las posiciones de las potencias del norte de Europa. Por ello, los proyectos y algunas de sus ejecuciones parciales tomaron lugar en estos años.

A partir de la década de los ochenta del siglo XVII, la posibilidad de recuperar los territorios perdidos ya se había desvanecido. Lo mismo ocurrió con la preocupación por acudir a esta costa para obtener esclavos, puesto que éstos se compraban directamente en

⁵⁰ AGI, *Indiferente General*, 1565 y MP_EUROPA_AFRICA, 29.

⁵¹ Biblioteca del Palacio Real, II/2870, f. 174r-177bis r. La isla de Boulam, en teoría, estaba deshabitada.

las Antillas. Se cerró así cualquier proyecto en el siglo XVIII de formar una armada y se sustituyó, en coyunturas bélicas concretas, por proyectos para enviar pequeñas flotas. El camino hacia Filipinas y el establecimiento de nuevas plazas en Guinea Ecuatorial, además de los proyectos para hacer lo mismo en otros lugares del África Occidental en la segunda mitad del siglo XVIII, concretaron nuevos proyectos en este sentido.

La necesidad de atender otros frentes más prioritarios como Europa o América hizo que se malograra la mayor parte de estos proyectos que iban desde planes más o menos descabellados hasta diseños muy bien perfilados que intentaban de manera seria aumentar la seguridad de la costa atlántica africana.

BIBLIOGRAFÍA

- AMARAL, Ilídio do, *O consulado de Paulo Dias de Novais. Angola no último quartel do século XVI e primeiro do século XVII*, Lisboa, Ministério da Ciência e da Tecnologia, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2000.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo, “La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas”, *La España Medieval*, 2002, n. 25, p. 403-423.
- BOLEKIA BOLEKÁ, Justo, *Aproximación a la historia de Guinea Ecuatorial*, Salamanca, Amarú Ediciones, 2003.
- BIRMINGHAM, David, *Trade and Conflict in Angola. The Mbundu and their Neighbours under the Influence of the Portuguese 1473-1790*, Oxford, Clarendon Press, 1966.
- CANALES TORRES, Carlos y Miguel de Rey Vicente, *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada española en el siglo XVI*, Madrid, Edaf, 2010.
- CASTRO ANTOLÍN, Mariano L. y Donato Ndongo, *España en Guinea. Construcción del desencuentro: 1778-1968*, Toledo, Sequitur, 1998.
- CASTRO ANTOLÍN, Mariano L. y María Luisa de la Calle, *Origen de la colonización española en Guinea Ecuatorial (1777-1860)*, Salamanca, Universidad de Valladolid/Caja Salamanca y Soria, 1992.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, *Las armadas de Felipe II*, Madrid, San Martín, 1989.



- DONOSO ANES, Rafael, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.
- GARCÍA CANTÚS, María Dolores, *Fernando Poo: una aventura colonial española. I. Las islas en litigio: entre la esclavitud y el abolicionismo, 1777-1846*, Barcelona, Ceiba Ediciones/Centros Culturales Españoles de Guinea Ecuatorial, 2006.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os descobrimentos e a economia mundial*, v. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987.
- GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Ediciones Península, 2001.
- KLEIN, Herbert S., *La esclavitud africana en América Latina y el Caribe*, Madrid, Alianza, 1986.
- MARTÍNEZ Torres, José Antonio, *Esclavos, imperios, globalización (1555-1778)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2010.
- MIRA CABALLOS, Esteban, *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.
- MIRALLES DE IMPERIAL, Claudio, *Angola en tiempos de Felipe II y de Felipe III. Los memoriales de Diego de Herrera y de Jerónimo Castaño*, Madrid, Instituto de Estudios Africanos, 1951.
- Monumenta Missionaria Africana. Africa Occidental (1570-1599)*, v. III, corregida e anotada por Padre António Brásio, Lisboa, Agencia Geral do Ultramar, Lisboa, 1953.
- MOTA, Avelino Teixeira da, “Viagens espanholhas das Canarias à Guiné no século XVI. Segundo documentos dos arquivos portugueses”, *III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)*, Salamanca, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1980, t. II, p. 219-249.
- PALMER, Colin, *Human Cargoes. The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, Chicago, University of Illinois Press, 1981.
- PARREIRA, Adriano A. T., *The Kingdom of Angola and Iberian Interference 1483-1643*, Uppsala, Graphic Systems, 1985.
- PEREIRA, Daniel A., *Cabo Verde. Apontamentos históricos sobre a ilha do Fogo*. Praia, Alfa-Comunicações, s/a.
- PÉREZ-EMBED, Florentino, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1948.
- PÉREZ GARCÍA, Rafael M., Manuel Fernández de Chaves y José Luis Belmonte Postigo (coords.), *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados*



- de esclavos en el Atlántico Ibérico, siglos XV-XVIII*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2018.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- RUFO YSERN, Paulina, “La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”, en *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, v. III, Porto, Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 59-79.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio, *España en el África Atlántica*, t. I, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996.
- , *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos XV y XVI*, Madrid, Caja de Ahorros de Cádiz, 1976.
- SANTANA PÉREZ, Germán, “La Casa de Contratación como medio de control de los tratos entre África y América durante el siglo XVI”, *Cuadernos Americanos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, n. 136, v. 2, abril-junio de 2011, p. 145-161.
- , “Acción española y plazas atlánticas portuguesas en África tras la independencia portuguesa: lealtad, ruptura o interés”, *Estudios Ibero-Americanos*, Porto Alegre, 43, 1, 2017, p. 159-171.
- , “Spanish Maritime Experience in Southern Africa during the Early Modern Period”, *International Journal of Maritime History*, 30, 4, 2018, p. 621-633.
- SCELLE, Georges, *La traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et traites d'assiento*, París, Librairie de la Société du Recueil J. B. Sirey&Journal du Palais, 1906.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La compañía gaditana de negros*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1973.
- VIGNOLS, León, *El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio francoespañol desde 1700 hasta 1730 con dos memorias francesas de 1728 sobre estos asuntos*, Madrid, 1929.
- VOGT, John, *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682*, Athens, The University of Georgia Press, 1979.



EL ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO DE CÁÑAMO
DURANTE EL LARGO SIGLO XVIII, 1675-1830
ENTRE EL BÁLTICO, GRANADA Y LAS AMÉRICAS

MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ
Universidad de Sevilla

ANTONIO JOSÉ RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ
Universidad Nacional de Educación a Distancia

De la historia imperial a la historia global. Una reflexión

La historia de los imperios es una herramienta útil para comprender un fenómeno tan actual como la globalización.¹ Una importante y vasta literatura ha apostado por la historia imperial como auxiliar

¹ Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016. Así, los asientos estatales (Manuel Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real, 1675-1751*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2009), las relaciones diplomáticas (Manuel Díaz-Ordóñez, “Los pros y los contras de la guerra como motor de la globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”, en Antonio José Rodríguez Hernández *et al.* (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Ediciones Castilla, 2017), pero, también, las necesidades de promoción social o de márgenes y expectativas de negocio de los individuos de la sociedad de época moderna (Manuel Díaz-Ordóñez, “La burguesía barcelonesa, el asiento de jarcia y el comercio con América”, en John R. Fisher (ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, Instituto de Estudios Latinoamericanos, 1998, p. 157-158) componen el escenario esencial de un “Estado Contratante” para la movilización del cáñamo como materia estratégica para la defensa imperial. Véase Manuel Díaz-Ordóñez, “European Imperialism, War, Strategic Commodities, and Ecological Limits. The Diffusion of Hemp in Spanish South America and its Ghost Fibers”, en Bartolomé Yun Casalilla, Ilaria Berti y Pedro Miguel Omar Svriz Wucherer (comps.), *American Globalization, on the Introduction of Old World’s Goods in the Americas (c. 1492-1898)*, Londres, Routledge (en prensa).



metodológico para acercarse a los complejos procesos de conexión global que surgieron durante la temprana Edad Moderna. Trabajos como el de John Elliott, con su visión comparativa de los imperios español e inglés, son muestra de ello y han abonado nuevas formas de concebir los intercambios sociales, culturales, económicos y políticos ocurridos en la época moderna.² Como parte de este enfoque, grupos de investigación relevantes, como el *Commodities of Empire* dirigido por Jean Stubbs y William Clarence-Smith,³ han destacado la importancia de determinadas materias primas, productos y mercancías que se convirtieron en el centro de la acción política para los imperios ultramarinos entre 1500 y 1840. Para estos autores, y de acuerdo con la línea que proponemos en esta aportación, la puesta en circulación de estos elementos fue fundamental para que las estructuras imperiales lograran tener suficientes capacidades ofensivas y defensivas en un contexto de poderosas rivalidades internacionales. Esta movilización de recursos militares se producía paulatinamente por primera vez en la historia de la humanidad a una escala cada vez más global al traspasar los clásicos límites espaciales del viejo continente a partir de la expansión de los ibéricos hacia poniente y oriente,⁴ y gracias a la ampliación territorial que acometían al mismo tiempo los imperios ruso, otomano y mongol, como ha apuntado recientemente Bartolomé Yun.⁵

Los imperios europeos crearon cadenas globales de producción y provisión de productos básicos⁶ que vincularon los continentes en función de las necesidades de producción de materias primas, su transporte, su transformación artesanal o industrial, la distribución de los manufacturados y elaborados y su consumo por las fuerzas

² John Huxtable Elliott, *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, Madrid, Taurus, 2006.

³ Jean Stubbs y William Clarence-Smith, “British Academy Research Project Commodities of Empire”, *Commodities of Empire* (sitio web), Inglaterra, Research Project, 2007, <https://commoditiesofempire.org.uk/> (consulta: 4 de octubre de 2018).

⁴ Bartolomé Yun Casalilla, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Singapur, Palgrave Macmillan, 2019, p. 349.

⁵ Yun Casalilla, *Iberian World Empires...*, p. 353.

⁶ Terence K. Hopkins e Immanuel Wallerstein, “Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800”, *Review: a Journal of the Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations*, 1, 10, 1986, p. 157-170.



militares imperiales. En paralelo, en el seno de estas cadenas de productos se establecieron fuertes relaciones sociales, culturales y económicas entre regiones hasta entonces completamente apartadas en términos geográficos. De esta forma, desde que Immanuel Wallerstein y otros autores definieron el concepto de cadena básica de mercancías, se destacó la importancia de las conexiones que se disparan y articulan en torno a los eslabones de producción, distribución y comercialización.⁷ Según este axioma, la cadena acabará incluyendo elementos de provisión de materias primas y la obtención de las energías necesarias para el proceso de producción, contendrá la distribución de estos insumos hasta su entrega a los centros de elaboración, conectará los centros de expedición del producto acabado para su puesta a la venta y, por último, determinará su transporte hasta los lugares donde será consumido. Esta idea es fundamental cuando se aplica en un enfoque global, porque el análisis de geografías y tiempos diferentes, según defiende Sebastián Conrad, acaba revelando relaciones espaciales y temporales que vinculan un lugar con el resto del mundo.⁸ En nuestro caso, la cadena básica del cáñamo implicó una movilización global de recursos y desarrolló un importante complejo de producción agroindustrial y de adquisición de fibra en los mercados internacionales, en particular en el imperio español. Campesinos españoles, rusos y angloamericanos estuvieron ligados por una demanda de movilización de recursos con el interés de los imperios como base. En el mismo sentido, mercaderes, empresarios, marineros y capitanes de barco acabaron desarrollando gran parte de su actividad dentro de la cadena básica de movilización global de esta fibra. Esto fue producto de un fenómeno en el que se difundieron e intercambiaron fórmulas y tradiciones agroindustriales entre las viejas periferias —Europa y Asia continental— y las nuevas periferias —América y África—⁹, al mismo tiempo que se transmitieron modelos de producción distintos, fruto del transporte

⁷ Terence K. Hopkins e Immanuel Wallerstein, “Commodity Chains...”.

⁸ Sebastian Conrad, *What is Global History?*, Princeton, Princeton University Press, 2016.

⁹ Klas Ronnback, “Balancing the Baltic Trade: Colonial Commodities in the Trade on the Baltic, 1773-1856”, *Scandinavian Economic History Review*, 3, 58, 2010, p. 188-202; Klas Römbäck, “New and Old Peripheries: Britain, the Baltic,



de información de conocimiento científico-técnico y de la movilización de técnicos europeos de media o alta cualificación que propagarían su *expertise* con técnicas de *learning by doing* en los lugares donde los imperios pretendieron producir materiales estratégicos.

El cáñamo, un producto estratégico para los imperios ultramarinos modernos

Estudiar el cáñamo desde la historia imperial ofrece una herramienta más para construir relatos a partir de la historia global, con la que creemos que se contestan mejor las cuestiones sobre los efectos mundiales de construcción de un sistema de abastecimiento estratégico militar. Desde la Edad Media esta fibra se había convertido en un producto esencial en Europa y el Oriente Próximo para la fabricación de velas y cordajes para la navegación a vela, por lo que, en palabras de David Celetti, era un material indispensable para producir aparejos navales.¹⁰ Robert Kipping apuntaba en 1860 que las flotas mercantes europeas y americanas preferían el cáñamo al lino, al algodón o a otras fibras vegetales¹¹ como el esparto, despreciado por los constructores navales europeos por las peores cualidades técnicas de su empleo en los aparejos.¹² Esta característica de uso, casi hegemónica para los constructores navales de las potencias que comenzaban a convertirse en los imperios nacientes que crecerían en la Edad Moderna, hizo de este vegetal un producto estratégico con una importancia similar a la que tienen en la actualidad las energías fósiles, con materiales y sustancias como el petróleo, el gas o los metales raros. Esta particularidad determinaría las

and the Americas in the Great Divergence”, *Journal of Global History*, 3, 5, 2010, p. 373-394.

¹⁰ David Celetti, *La canapa nella Repubblica Veneta: produzione nazionale e importazioni in età moderna*, Venecia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2007, p. 9.

¹¹ Robert Kipping, *Elementos de construcción de velas*, Madrid, Fortanet, 1860, p. 78.

¹² Manuel Díaz-Ordóñez, “El empleo del esparto en la cordelería naval española de la antigüedad hasta el siglo XVIII”, *Tiempos Modernos. Revista de Historia Moderna*, 14, 5, 2006, <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/70/102> (consulta: 2 de febrero de 2019).



acciones de control sobre los centros de producción, a la vez que, en la mentalidad mercantilista imperante en la política económica de la época, se procuraría eliminar las posibilidades de los Estados rivales en una materia tan sensible. Así, de los siglos XV a XIX, la construcción destinada a la navegación a vela se convertiría en un sector industrial en constante crecimiento, cuyos ramos técnicos derivados, como carpintería de ribera, herrería, calafateado, instrumentos marítimos, velería, cordelería y un largo etcétera, aumentarían en correspondencia.¹³ Las cifras son claras en este sentido: si a principios del siglo XVII, según Braudel, Europa tenía una flota de vela cercana a las 700 000 toneladas,¹⁴ apenas 200 años después, en 1840, el desplazamiento se aproximaba a las 6 700 000 toneladas,¹⁵ es decir, el tráfico naval se había multiplicado por diez. Por último, veinte años después, en 1860, cuando el vapor aún no había desplazado por completo a la navegación a vela, en los albores del librecambismo inglés implantado en el comercio mundial, navegaban por mares y océanos buques con un desplazamiento cercano a las 12 800 000 toneladas.

Aparte de esta enorme expansión del tráfico naval, los propios modelos constructivos de los buques europeos fueron evolucionando desde el Quinientos¹⁶ para consolidar el incremento del desplazamiento total de los barcos y, sobre todo, para elevar la complejidad y las dimensiones de sus aparejos.¹⁷ Fruto de estas innovaciones técnicas, los buques mercantes progresaron desde el siglo XVI a partir del modelo clásico de carabela o nao portuguesa o española, de 200 a 600 toneladas de desplazamiento. Claude Carrère afirmó que en este tipo de barco el peso de la jarcia y la vela supondría 10% del total de su desplazamiento.¹⁸ El proceso de aumento de tamaño de

¹³ Rondo Cameron, *Historia económica mundial: desde el paleolítico hasta el presente*, Madrid, Alianza Editorial, 2003, p. 163.

¹⁴ Fernand Braudel, *The Structures of Everyday Life, Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, Londres, Fontana Press, 1985, v. I, p. 215.

¹⁵ Norman G. Owen, *Prosperity without Progress. Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Berkeley, University of California Press, 1984, p. 44.

¹⁶ Manuel Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio...*, p. 44.

¹⁷ Celetti, *La canapa nella Repubblica Veneta...*, p. 9.

¹⁸ Claude Carrère, *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, La Haya, Mouton et Cie., 1967, p. 200.



las naves continuaría durante décadas para establecerse en torno a las 1 500 toneladas de desplazamiento en las grandes unidades navales de finales del siglo XVIII. Simultáneamente, en la primera mitad del siglo XVI, las arboladuras se basaban en un modelo de dos palos principales —mayor y mesana— y otro menor —trinquete— que podía no existir, con aparejo redondo —velas cuadradas— o configuraciones mixtas, alternando una vela latina en alguno de ellos. Los aparejos evolucionaron hacia 1600 en la tipología naval del galeón, que elevó la complicación de la configuración al ampliar los palos principales a cuatro, muy al principio del siglo, y establecer el estándar en tres palos a partir de la década de los veinte. Así quedó la configuración típica de un palo mayor con velas cuadradas, mesana de vela latina a popa y trinquete de vela cuadrada a proa. El bauprés —palo inclinado a proa en la que se manobra la vela cebadera— ganó importancia, a la vez que se incrementó la complejidad de los mástiles con verdaderas “telarañas” de cuerda de cáñamo, necesarias para maniobrar las nuevas velas que fueron apareciendo conforme los palos alcanzaban mayor altura. A partir del siglo XVIII, el aparejo normal de los grandes navíos de línea confirmó la tendencia de los tres palos principales de los modelos anteriores: el mayor en el centro del buque con vela mayor, gavia y juanete; el palo mesana hacia popa con la vela cangreja, sobremesana y juanete de sobremesana, y el trinquete ubicado a proa y aparejado con vela trinquete, el velacho y el juanete. Estas configuraciones de aparejos necesitaron de importantes instrucciones para los técnicos empleados en su construcción en los talleres de veleros y cordeleros durante la Edad Moderna, pero también dieron lugar a la redacción de guías didácticas, entre las que destaca el *Álbum* del marqués de la Victoria, o la *Instrucción de marineros* de Antonio González,¹⁹ que servirían para

¹⁹ Juan José Navarro, *Álbum del marqués de la Victoria*, Madrid, Lunwerg/Museo Naval de Madrid, 1995; Antonio González Marroquín, *Instrucción de marineros, y ejercicio de la maniaobra [sic], que se debe practicar en todas ocasiones en la mar; y nombres de todos los aparejos de que se compone un navío; en español, y francés*, Madrid, Imprenta de Francisco Martínez, 1723. Sobre el *Álbum* del marqués de la Victoria la Armada Española ofrece una página web con una galería fotográfica completa en la que se puede profundizar en el conocimiento de la construcción naval española de la época: “Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria-Galería Fotográfica-



que los marinos bisoños se incorporaran al servicio activo después de adquirir las habilidades y destrezas para su oficio.

Si utilizamos de nuevo el coeficiente de 10% de cáñamo del total desplazado con el que Carrère calculó la cantidad de fibra para cubrir las necesidades de aparejo, obtendremos que, a finales del siglo XV, las naos y carabelas ibéricas necesitaban entre 20 y 60 toneladas de cáñamo por buque. Conforme avanzó el tiempo y se incrementó el desplazamiento se necesitó más cáñamo, de manera que, a mediados del siglo XVIII, un navío de 60 cañones y unas 1400 toneladas necesitaría alrededor de 90 toneladas.²⁰ Al acabar ese siglo, una cierta estandarización de las necesidades de fibra de los grandes buques de 80 o más cañones sería de unas 150 toneladas por unidad. En efecto, en la búsqueda de mayor capacidad de carga y velocidad, los buques se modificaron: crecieron los mástiles, las vergas, los cabos, los cables²¹ y las velas. Esto sólo sería la fibra necesaria para dotar a los aparejos de los buques, pero estos barcos requerían fibra para muchos otros servicios indispensables de la navegación, el tráfico mercante o el combate, entre los que podemos destacar los cois, un tipo de hamaca suspendida entre los baos del buque que permitía el descanso de los marinos; los bragueros o sistemas de retención de las piezas de artillería, que evitaban que el balanceo de la nave ocasionara peligrosos desplazamientos durante la travesía; los toldos para el descanso bajo el sol tropical, los sacos para transportar productos y viandas, munición o las pacotillas de los tripulantes, y la cuerda mecha que durante décadas sería necesaria para accionar las armas portátiles y principales del buque. En

Armada Española-Ministerio de Defensa-Gobierno de España”, <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/multimedialgaleria/prefLang-es/22fotografiahistorica--coleccion-marques-victoria> (consulta: 8 de abril, 2019).

²⁰ El navío *Septentrión*, de 64 cañones, botado en el arsenal de Cartagena en 1752, y con un desplazamiento de 1400 toneladas, estaba aparejado con jarcia por un peso superior a las noventa toneladas a las que habría que añadir la correspondiente a las velas y repuestos. Cfr. Manuel Díaz-Ordóñez, “El ‘triumfo’ de la administración directa en el abastecimiento estratégico de jarcia y lona a la Real Armada española en el arsenal de Cartagena en 1751”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 2017, p. 155.

²¹ Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio...*, p. 44-48; Celetti, *La canapa nella Repubblica Veneta...*, p. 9.



suma, durante los siglos modernos los barcos demandarían millones de toneladas de planta de cáñamo, la cual era procesada en talleres gremiales europeos, en grandes manufacturas estatales y haciendas, o en estancias americanas que producirían cientos de miles de kilómetros lineales de cuerdas, cabos, cables y mechas, así como miles de kilómetros cuadrados de velas, lonas y toldos o sacos.

En este proceso de expansión naval europeo, las flotas mercantes y militares del imperio español tuvieron una participación evidente por el carácter ultramarino de su composición política y económica, garantizado éste por las conexiones mundiales con el sistema de flotas en el Atlántico y con el Galeón de Manila en el Pacífico. A finales del siglo XVIII, la literatura cifra en torno a las 175 000 toneladas de desplazamiento los buques mercantes españoles.²² A esta flota habría que añadir el tonelaje de la flota militar principal —navíos, fragatas y corbetas— y secundaria —galeotas, bergantines y jabeques—, amén de una importante cantidad de embarcaciones menores —planas, gabarras, lanchones, etcétera—, por lo que podríamos estimar las necesidades anuales del imperio español en torno a las 20 000 toneladas de cáñamo a finales del Setecientos. Esta cantidad es lo suficientemente grande como para evidenciar el carácter estratégico y vital que tuvo el abastecimiento de productos específicos para la construcción naval española. De aquí se deduce que la acción del imperio español durante la construcción de su dominio ultramarino se centró en un esfuerzo considerable por planificar un sistema de abastecimiento cannabáceo sólido que garantizara que sus contingentes militares y navales se defendieran y proyectaran fuerza contra sus rivales a lo largo y ancho del mundo moderno.

²² José Alcalá-Zamora, “Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II”, *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 23-24, 71, 1970, p. 225-243; José Ignacio Uriol Salcedo, “Transportes marítimos y barcos en el siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, 3500, 156, 2009, p. 55-58; Marina Alfonso Mola, “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen”, en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2010, p. 487-519.



*Las peculiaridades del abastecimiento de cáñamo en la Europa moderna:
la hegemonía rusa*

Una característica interesante del cáñamo como material de consumo naval es su peculiar distribución geográfica, la cual en el siglo XVI estaba concentrada en lugares determinados del continente europeo como algunas zonas del imperio ruso —Ucrania, Bielorrusia y la actual Rusia—, la Bretaña francesa, el norte de Italia y España —principalmente Cataluña, Valencia y Granada—. Parece razonable pensar que detrás de la definición de esta fibra vegetal como un producto estratégico para los imperios de la época se encontraba el hecho de que su distribución productiva no fuera muy amplia y que ésta se concentrara en determinadas zonas. Esto nos enfrenta a un importante problema para entender el funcionamiento de las instituciones imperiales de la época: ¿cómo se conseguía el cáñamo necesario para las fuerzas navales militares y civiles cuando no se disponía de la producción interna suficiente?

La literatura refiere con bastante autoridad que el imperio ruso era el gran productor de efectos navales. El relato general asocia las necesidades estratégicas de los imperios marítimos europeos al gran comercio de estas instituciones con las fuentes de aprovisionamiento de fibra en los puertos del Báltico durante la Edad Moderna. Venecia, la principal república marítima de la Edad Media, dependía del cáñamo ruso que llegaba por el comercio directo de sus mercaderes asentados en las orillas del mar Negro.²³ En este momento de expansión imperial, sólo la irrupción del imperio turco a finales del siglo XV logró cortar esta vía de suministro y modificar el eje mediterráneo tradicional llevando el mercado del cáñamo al Báltico ruso. Así, desde el siglo XVI, holandeses e ingleses situaron importantes y activos núcleos de mercaderes en los puertos de Narva, Riga, Kaliningrado o San Petersburgo, según cuenta un trabajo de Martha Morris centrado en el siglo XVI y referido a compañías

²³ Frederic Chapin Lane, “The Rope Factory and Hemp Trade of Venice in the Fifteenth and Sixteenth Centuries”, *Journal of Economic and Business History*, v. 4, 1932, p. 834; David Celetti, “La canapa e l’arsenale. Aspetti e problemi della gestione di una fibra strategica nella Repubblica Veneta d’età moderna”, *Studi Storici Luigi Simeoni*, 40, 2004, p. 119-163.



inglesas privilegiadas que operaron desde el Báltico para abastecer de cáñamo y jarcia a la flota inglesa.²⁴ El texto de Morris nos sirve precisamente para comprender la importancia de estas colonias comerciales europeas en las cabeceras rusas de exportación de cáñamo y nos confirma el enorme interés geoestratégico de estas plazas en el abastecimiento de materiales esenciales para Europa occidental. Las fuentes contemporáneas se encargan de narrar en primera persona esta idea. Éste es el caso, por ejemplo, de Pierre-Daniel Huet, quien argumentó en 1717 que Holanda dependía de la fibra comprada en los puertos rusos del Báltico,²⁵ hecho que se corresponde con lo que apuntó William Tooke en 1799 respecto a la importación masiva de cáñamo desde el Báltico hasta Gran Bretaña,²⁶ o lo que en fechas más recientes ha explicado David Goodman respecto a la imposibilidad de Francia de cubrir su demanda de cáñamo con su producción interna, por lo que debía acudir a los mercados rusos para comprar fibra.²⁷ Respecto a los trabajos historiográficos, la hegemonía del mercado cannabáceo ruso para satisfacer la demanda de construcción naval europea durante los siglos modernos también ha quedado evidenciada por autores como Edgars Dunsdorfs, L. R. Lewitter, Keith J. Allison, Martha Morris, Alfred W. Crosby, Bernard Pool o David Goodman, entre muchos otros.²⁸ Esta subordinación estratégica imperial a la agroindustria rusa ha permitido que Alfred W. Crosby, en uno de sus primeros estudios, sostuviera la

²⁴ Martha Morris, “Naval Cordage Procurement in Early Modern England”, *International Journal of Maritime History*, 1, 11, 1999, p. 81-99.

²⁵ Pierre-Daniel Huet, *Comercio de Holanda o El gran tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los estados y señoríos del mundo*, Madrid, Imprenta Real, 1717, p. 35.

²⁶ William Tooke, *View of the Russian Empire during the Reign of Catharine the Second and to the Close of the Present Century*, Londres, N. N. Longman, O. Rees, and J. Debrett, 1799, p. 642.

²⁷ David Goodman, *El poderío naval español: historia de la Armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península Ediciones, 2001, p. 203.

²⁸ Edgars Dunsdorfs, “Der Außenhandel Rigas im 17. Jahrhundert”, en *Pirmā. Baltijas vēsturnieku conference*, Riga, 1938, p. 434; Lucjan R. Lewitter, “Russia, Poland and the Baltic, 1697-1721”, *The Historical Journal*, 1, 11, 1968, p. 3-34; Morris, “Naval Cordage Procurement...”; Alfred W. Crosby, *America, Russia, Hemp, and Napoleon: American Trade with Russia and the Baltic, 1783-1812*, Columbus, Ohio State University Press, 1965; Goodman, *El poderío naval español...*



idea de que Rusia ostentó una hegemonía fundamental sobre la producción de esta fibra en la época moderna, la cual acabaría relacionando el cáñamo con el comercio de productos coloniales obtenidos en América (principalmente tabaco) y, específicamente, en la naciente república estadounidense a finales del siglo XVIII. Según el mismo autor, las mercancías coloniales norteamericanas servirían como moneda de cambio en las compras de cáñamo ruso demandado por sus importantes y crecientes flotas mercante y pesquera.²⁹ En coincidencia con autores relativamente contemporáneos,³⁰ Crosby sostiene que la invasión napoleónica a Rusia a partir de 1812 era una respuesta lógica al incumplimiento del zar de los acuerdos asentados en el Tratado de Tilsit en 1807, entre los cuales destacaba la limitación del suministro de productos estratégicos navales a la armada británica y sus aliados. Este y otros episodios aportados por la historiografía nos aproximan a la cuestión fundamental de que los imperios ultramarinos europeos acabaron dependiendo, en mayor o menor medida, de una producción estratégica que se concentraba en tierras rusas. En consecuencia, esta dependencia estructural determinaría la acción de los imperios para conseguir el abastecimiento por medios alternativos al comercio con el zar.

A partir del siglo XVII, el imperio español sería consciente de su supeditación de los productos estratégicos navales que procedían de Rusia. Las opciones de los gobiernos españoles pasarían por tres ejes de acción política: se mantendría la compra rutinaria de estos materiales en los mercados europeos, como se había establecido en la práctica secular; se recurriría a lanzar programas de extensión y promoción del cultivo en zonas rurales de la península ibérica, o se daría el salto atlántico para llevar la cosecha cannabácea a los espacios americanos sometidos por el imperio desde el siglo XVI, para desarrollar la agroindustria cannabácea y aprovechar los suelos cultivables que ofrecía el continente.

²⁹ Crosby, *América, Rusia, Hemp, and Napoleon...*, p. 17.

³⁰ José Muñoz Maldonado, *Historia política y militar de la guerra de la independencia de España contra Napoleón Bonaparte: desde 1808 á 1814, escrita sobre los documentos auténticos del gobierno*, Madrid, Imprenta de D. José Palacios, 1833, v. I, p. 38.



*La acción diplomática. El progresivo acercamiento a los mercados
cannabáceos bálticos*

La monarquía española consideraba que tendría cierta ventaja comparativa sobre su rival Gran Bretaña porque contaba con mayor extensión cultivable para producir el cáñamo suficiente.³¹ Por esta razón, David Goodman evidenció que, desde el primer tercio del 1600, en España se pusieron en marcha planes de fomento del cultivo, en especial en el sur, el norte y el levante peninsular.³² Sin embargo, los resultados limitados de estos programas de promoción cannabácea, sumados a las políticas imperiales españolas de pacto dinástico con los Países Bajos, que vincularían el abastecimiento español cannabáceo preferentemente a la intermediación de comerciantes flamencos, determinarían que la monarquía continuara dependiendo en buena medida de la adquisición de fibra en los mercados europeos hasta el último cuarto del siglo.³³ En efecto, a partir de 1675 la situación política del imperio español en Europa había variado mucho debido a la conformación de una nueva coyuntura sobrevenida como resultado de la Paz de Westfalia (1648) y, en especial, por las consecuencias de la Paz de los Pirineos (1659). Debido a esto, la monarquía tuvo que reposicionarse en el concierto de las potencias europeas, pero acabó confirmando dos hechos incontestables. Por un lado, se consolidó un fenómeno que se había producido rutinariamente a lo largo de décadas de conflicto hispano-holandés y que ponía de manifiesto los problemas derivados de la dependencia del abastecimiento de materiales estratégicos cuando éstos o su comercio estaban en manos de enemigos del imperio español. Por el otro, y en gran medida como consecuencia del fenómeno anterior, se había verificado secularmente que por la naturaleza estratégica de las necesidades imperiales españolas, la producción de jarcia, velas y enormes cantidades de cuerda mecha debía poder generarse en espacios de fácil control y supervisión para ser fomentada libremente sin estar sometida a las posibles injerencias de potencias extranjeras.

³¹ Manuel Díaz-Ordóñez, “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, 2018, p. 263-289.

³² Goodman, *El poderío naval español...*, p. 204.

³³ Manuel Díaz-Ordóñez, “Los pros y los contras de la guerra...”, p. 61-90.



Para propiciar un acercamiento comercial paulatino a los mercados rusos de cáñamo en el Báltico se tendría que naturalizar, en la medida de lo posible, a los agentes mercantiles que participaban en este negocio. Desde el siglo XVI, como ya hemos adelantado, los puertos rusos eran controlados por importantes colonias de mercaderes ingleses y holandeses que operaban con el beneplácito del gobierno de los sucesivos zares, quienes, además, apreciaban la ventaja de controlar un mercado estratégico de primer nivel en la Europa moderna que afectaba a los grandes imperios ultramarinos. La mencionada naturalización implicaría el distanciamiento de los comerciantes de Inglaterra y Holanda, pero era preferible esto a buscar un tercer intermediario europeo, como los franceses, polacos o alemanes, ya que los avatares políticos de Europa podrían llevar a que este socio comercial se convirtiera en un enemigo. Esta reflexión pasaba por la solución más factible: situar agentes comerciales españoles de mucha confianza en los puertos del Báltico, imitando los modelos ingleses y neerlandeses. Una medida de este calado implicaría una transformación importante en las relaciones diplomáticas, políticas y comerciales entre los imperios español y ruso. Esto explica que los contactos entre ambas potencias se activaran de forma visible desde las primeras décadas del siglo XVIII por medio del diligente papel de diplomáticos y marinos de la Real Armada.³⁴ En 1722 Sergéi Golitsin fue asignado a la Corte de Madrid para defender los intereses rusos en España, y Yákov Yeviréinov fue nombrado cónsul en Cádiz. Cuatro años después, en 1726, de manera recíproca, el conde de Lambilly fue elegido para representar los negocios españoles en San Petersburgo, aunque el embajador que finalmente se trasladaría a territorio ruso sería el duque de Liria y de Berwick.³⁵

³⁴ Ana María Schop Soler, *Las relaciones entre España y Rusia en la época de Carlos IV*, Barcelona, Editorial Teide, 1971; Vicente Palacio Atard, “Una ignorada misión diplomática a Rusia en 1741”, en *Homenaje académico a D. Emilio García Gómez*, Madrid, Real Academia de la Historia, p. 267-280. Se pueden rastrear también las relaciones entre ambos imperios en Manuel Espadas Burgos, *Corpus diplomático hispano-ruso*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1990.

³⁵ Antonio Alemparte Guerrero, “Las relaciones hispano-rusas en el siglo XVIII: el relevante papel de marinos y militares españoles”, *Revista de Historia Naval*, 87, 22, 2004, p. 7.



El papel de estas primeras embajadas españolas en los puertos exportadores de cáñamo fue bastante oscuro, en especial por los grandes problemas económicos que arrastró el desempeño del duque de Liria, lo que explica que no se hubiera conseguido establecer un circuito comercial estable entre ambas potencias en torno a la década de los cuarenta. Por muchos esfuerzos que se acometieron tanto por la parte española, muy interesada en la producción estratégica para el sector naval, como por la rusa, que codiciaba acceder de forma más directa al mercado de los productos coloniales, este objetivo continuó estando lejos de sus posibilidades en el siglo XVIII. En este sentido, las instrucciones que se entregaron al conde de Bena, enviado español destinado al Báltico en 1741, hacían hincapié en la importancia de limitar o eliminar la intermediación de ingleses y holandeses en el suministro de muchos de los artículos que procedían de Rusia, porque “convierten estas ganancias en nuevo perjuicio nuestro”.³⁶ A pesar de ello, es obvio que el imperio español no consiguió cerrar un circuito comercial estable y, sobre todo, seguro entre el Báltico y la península. Al parecer, la razón más evidente para explicar este fracaso fue la enorme distancia entre ambos espacios, un recorrido que implicaba grandes desembolsos para cubrir costos de fletes y seguros de las expediciones de mercancías estratégicas, así como el mantenimiento financiero de las legaciones españolas en Riga o San Petersburgo. Aunque esta razón económica parece ser fundamento suficiente para explicar el fracaso, creemos que la difícil competencia de los mejor relacionados mercaderes ingleses y holandeses, a la que se enfrentaban los funcionarios y comerciantes españoles en los mercados cannabáceos bálticos, también fue definitoria. Estos comerciantes europeos llevaban casi dos siglos instalados en aquellas plazas comerciales, incluso habían emigrado entre las ciudades rusas siguiendo los procesos expansión y decadencia que éstas habían sufrido. De esta manera, se situaron en Narva, Estonia, desde 1558 y hasta la caída de esta ciudad en manos suecas en 1581, después se trasladaron a Riga y acabaron en San Petersburgo en los primeros años del siglo XVIII. El hecho de que llevaran tantas generaciones presentes en el comercio ruso les ofrecía

³⁶ Palacio, “Una ignorada misión diplomática...”, p. 273-274.



importantes ventajas idiomáticas y de manejo de las monedas y pesos tradicionales de Rusia, pero, sobre todo, los dotaba de una consolidada red de contactos comerciales y clientes que les brindaba información ágil sobre precios, llegada de cargamentos de cáñamo desde Bielorrusia y Ucrania, y cualquier incidencia en los procesos de transformación manufacturera que ocurriera en los puertos bálticos.

A pesar de la dura competencia entre los funcionarios españoles y las asentadas colonias comerciales británica y holandesa en los puertos del Báltico, es cierto que se valieron de numerosas actividades y tareas para suministrar cáñamo y otros materiales estratégicos fundamentales para el esfuerzo naval del imperio. Muchos de estos hombres responden a este breve listado: Pedro Normande, ministro interino en Rusia; Antonio Colombí, cónsul y agente comercial; Pedro Macanaz, encargado de negocios en San Petersburgo; Miguel Gálvez, ministro plenipotenciario en Rusia; Francisco Miguel Ibáñez, secretario del ministro en Rusia; Felipe Amat, encargado de negocios en Rusia; José de Onís, ministro en Rusia, y el marqués de la Torre, también ministro. Entre estos personajes, quizá el más relevante sea Pedro Normande, quien se encargaría de la contratación de cáñamo para los asentistas que habían pactado el abastecimiento de la fibra para la Real Armada desde los años 60 del siglo XVIII.³⁷ La función de Normande pasaba por la compra de grandes cantidades de cáñamo a un comerciante ruso y terminaba con la negociación con los barcos que llegaban a San Petersburgo para que pudieran ser remitidos a España.³⁸ La actividad era complicada, en particular en el contexto de los sucesivos conflictos que enfrentaron a España con las otras potencias europeas, momentos en los que Normande debía consignar los cargamentos de manera fraudulenta a puertos neutrales para reducir las posibilidades de que fueran intervenidos por los buques enemigos.

Sin embargo, la obstinada realidad hizo que el imperio español no contara con independencia de la intermediación de potencias

³⁷ Rafael Torres Sánchez, “La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, v. 116, 2012, p. 47-71.

³⁸ Carta sobre las negociaciones entre Pedro y Normande y diferentes comerciantes rusos, San Petersburgo, 10 de enero de 1783. Archivo Museo del Viso del Marqués, *Arsenales*, Cáñamos, leg. 3759.



rivales tan importantes como Inglaterra y Holanda, como lo demuestra el hecho de que los emisarios españoles tuvieran que negociar con intermediarios alemanes, como Pierre Siemsen, de Hamburgo, para que comprara cáñamo en Riga a sociedades formadas por ciudadanos británicos y rusos, como la Pearson Huhn (Hulm) Trompowsky & Wale.³⁹ En definitiva, los altos costos del envío de mercancías y la posición dominante del comercio británico y neerlandés en las plazas del Báltico parecen razones lo suficientemente sólidas para comprender que el imperio español no tenía muchas posibilidades de saltar el monopolio comercial de ingleses y holandeses en el abastecimiento del cáñamo ruso durante el siglo XVIII.

La acción de fomento agrícola cannabácea en la península

Estratégicamente, el abastecimiento de determinados materiales se convirtió en un eje de la acción política de los gobiernos que ejercieron el poder desde las instituciones monárquicas del imperio español durante la transición dinástica entre los Austrias españoles y los Borbones iniciada en el 1700. Sobre el papel, el problema de un suministro regular y suficiente de estos materiales estratégicos podría haberse resuelto al recuperar y actualizar las viejas medidas de promoción agrícola cannabácea desarrolladas durante el reinado de Felipe III y al principio del de Felipe IV, descritas éstas en el trabajo de David Goodman.⁴⁰ Sin embargo, también era evidente que esos programas no habían avanzado mucho en el objetivo de extenderse entre los agricultores españoles: incluso sus resultados habían sido limitados y mediocres. A pesar de que el cultivo peninsular de cáñamo había alcanzado algunas zonas de La Rioja, Andalucía, Navarra y Levante durante la primera mitad del siglo XVII, no era menos cierto que la estructura de producción campesina no se había modificado sustancialmente y que, por lo tanto, en muy pocos casos el cáñamo había acabado integrándose a la tradición agrícola de estas zonas. Como conclusión, el volumen

³⁹ Carta de Francisco Ortiz de Taranco a los Directores Generales de la Renta, Bilbao, 15 de octubre de 1793, Archivo General de Indias, *Correos*, 359b.

⁴⁰ Goodman, *El poderío naval español...*, p. 204-207.



productivo cannabáceo español era insuficiente para cubrir la demanda interna de los sectores civil y militar. Esta certeza haría que los gobiernos y funcionarios españoles se cuestionaran si las antiguas medidas de promoción agrícola cannabáceas peninsulares habían sido buenas y efectivas, si la falla había sido una asignación incorrecta de los recursos humanos y materiales necesarios —agricultores, parcelas de cultivo y capital— para poner en marcha estos planes de fomento, si la dirección político-económica de los proyectos había sido errónea, o si las medidas no habían funcionado porque las condiciones ambientales, económicas o sociales de los campos de la península no eran las adecuadas para desarrollar este tipo de cultivo.

La respuesta indudable a la cuestión de las posibilidades de la promoción cannabácea la conforman las fuertes campañas de fomento agroindustrial desarrolladas en el territorio peninsular durante todo el siglo XVIII, aunque su mayor aplicación se dio entre 1755 y 1760. La intensificación de la promoción agrícola cannabácea pudo deberse, en principio, al cambio en el modelo de abastecimiento español, comenzado en tiempos del intendente de Marina José Patiño y continuado por el secretario de Marina marqués de la Ensenada, pues ambos fueron sustituyendo las compras de jarica y lona a particulares, por medio de los asientos, para pasar paulatinamente a la producción por administración directa,⁴¹ un proceso que ha sido estudiado por la historiografía reciente.⁴² El elemento

⁴¹ Manuel Díaz-Ordóñez, “El reformismo borbónico y el suministro de jarica para la Armada española. 1720-1740”, en *Actas XII Congreso Internacional de AHILA*. Oporto, 2001, p. 277-288.

⁴² Agustín González Enciso, “Del ‘Contractor State’ al Estado fabricante: el cambio de propiedad en la fábrica de municiones de Eugui en 1766”, *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, v. 7, 2013, p. 455-480; Agustín González Enciso, “War Contracting and Artillery Production in Spain”, *Business History*, 60, 1, 2017, p. 1-18; Agustín González Enciso, *War, Power and the Economy: Mercantilism and State Formation in 18th-Century Europe*, Londres, Routledge, 2017; Rafael Torres-Sánchez, “In the Shade of Power. Monopolist Entrepreneurs, the State and Spanish Military Victualling in the Eighteenth Century”, en Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014, p. 260-286; Rafael Torres-Sánchez et al., “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 4-22.



fundamental para analizar la extensión del cultivo del cáñamo en España en esta época es la creación de las Comisiones del Cáñamo, situadas en las cabeceras de los centros productores más importantes —Granada, Navarra y Calatayud—,⁴³ mientras en los espacios en los que no funcionaron —Cataluña y el reino de Valencia— las autoridades controlaron la agroindustria. El papel de estas instituciones, aunque denostado por los liberales del siglo XIX, permitió que el país produjera una parte importante del cáñamo que demandaba la actividad civil —alpargatería, textiles bastos, calzado, soguería, pesca, etcétera— y que necesitaba el sector militar naval.

Las acciones de las comisiones peninsulares incidieron en las estructuras de producción agrícola de importantes regiones españolas. Quizá el caso más destacado sea el del reino de Granada, donde los cultivos cannabáceos llegaron a colonizar importantes zonas. Al mismo tiempo, los gobiernos hicieron experimentos de promoción de cultivo en otros lugares de la península (en especial en Galicia), aunque obtuvieron resultados muy limitados o fracasos flagrantes.⁴⁴

*La acción de fomento agrícola cannabácea
en la América española*

Desde la llegada de los españoles a América, atendiendo a los conceptos de los suelos fantasmas (*ghost acreages*) de Kenneth Pomeranz,⁴⁵ el imperio contó con un suplemento de tierras cultivables

⁴³ Manuel Díaz-Ordóñez, “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016, p. 93-123; Manuel Díaz-Ordóñez, “Si en la comisión de Marina te vieres: las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos”, *Revista de Historia Naval*, 95, 24, 2006, p. 71-88.

⁴⁴ José Patricio Merino Navarro, “Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)”, *Hispania. Revista Española de Historia*, 131, 35, 1975, p. 567-584; Ramón María Serrera Contreras, *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1974; Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio...*, p. 101-118.

⁴⁵ Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press, 2000.



que podían haberse destinado a la agricultura del cáñamo. En la literatura científica se ha discutido mucho esta idea y cómo el excedente de superficie cultivable americana pudo ayudar al desarrollo económico del imperio británico, lo que, de alguna manera, da la posibilidad de reflexionar sobre las particularidades del cáñamo. Lo cierto es que para España se abría la oportunidad de superar la dependencia de Rusia y mejorar la difícil coyuntura de escaso desarrollo agrícola de la fibra en suelo peninsular al aprovechar los recursos de los nuevos espacios americanos. En definitiva, sería pasar de las viejas periferias europeas —el imperio ruso y sus posibilidades agroindustriales— a las nuevas periferias americanas, que se fueron ampliando conforme el imperio español dilató los límites de sus dominios desde el siglo XVI.

Sin embargo, aparte del cuestionamiento de las teorías de Pomeranz sobre la incidencia de este suplemento de tierras en las posibilidades de desarrollo económico de la revolución industrial británica, una parte de la historiografía sostiene que el imperio español no usó el recurso americano para abastecerse de determinados materiales estratégicos. Esta idea apunta a que el elemento más importante sería el peso de la protección de los intereses económicos metropolitanos frente a las posibilidades de desarrollo económico en América. En esta línea se inscriben relatos que indican cómo las autoridades del imperio obstaculizaron las posibilidades del incremento de la producción agrícola, ganadera e industrial en América con el objetivo de garantizar que estos mismos sectores de la península encontraran un mercado, ciertamente cautivo, en el nuevo continente. Respecto al cáñamo, autores como Von Humboldt, a principios del siglo XIX,⁴⁶ crearon una corriente historiográfica que sostiene que la monarquía siempre impidió el desarrollo económico americano para proteger el ramo en la península.⁴⁷

⁴⁶ Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, París, Casa de Rosa, 1822, v. 2, 490 p.

⁴⁷ Edmundo O’Gorman, *Guía de las actas de cabildo de la ciudad de México: siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1970, p. 69; Jorge González Angulo y Roberto Sandoval Zarauz, “Los trabajadores industriales de Nueva España, 1750-1810”, en *La clase obrera en la historia de México*, México, Siglo XXI Editores, 1980, p. 232; Luis Perdiges de Blas y José Luis Ramos Gorostiza, “Redescubriendo América:



Algunos trabajos recientes han puesto en duda esta prohibición del cáñamo en América y han aportado algunas evidencias que indican, por el contrario, que las instituciones imperiales españolas se esforzaron por conseguir que el cáñamo se cultivara en América y promovieron su transformación industrial en ese continente casi desde el comienzo de la colonización española.⁴⁸ Los objetivos evidentes de estas medidas tenían un sentido íntegramente estratégico, porque con ellas se pretendía, en primer lugar, asegurar el abastecimiento de estos materiales necesarios para la defensa imperial en un espacio que estaba lejos de ser pacificado entre el siglo XVI y parte del XVII, período caracterizado por el sometimiento de muchas poblaciones nativas americanas, y que conforme pasaban los siglos necesitaría de medios propios de defensa para garantizar que otros imperios europeos no ocuparan importantes posiciones en el continente y obstaculizaran la comunicación de las posesiones americanas con la metrópoli. El segundo objetivo de las acciones de promoción cannábica americana era satisfacer la demanda de estos materiales en la propia España para conseguir la suficiente autonomía estratégica de fibra y, así, cubrir las necesidades del imperio a escala global.⁴⁹

A pesar de poner en marcha con decisión proyectos de fomento en México, Chile, Colombia, Venezuela, La Luisiana y California desde 1500, los resultados fueron muy limitados en general. Esta realidad acababa coincidiendo con lo que había pasado en la península durante la misma época. Una primera respuesta al fenómeno de la escasa

la economía política de las colonias españolas según los exploradores Juan-Ulloa, Malaspina y Humboldt”, en *IX Encuentro de la Asociación Ibérica de Historia del Pensamiento Económico*, Valencia, 2015, p. 21, <http://adein.estaticos.econgres.es/2015/aihpe/perdices.pdf> (consulta: 12 de febrero de 2019); Lolola Hernández, *La tecnología popular en Venezuela: una aproximación a sus orígenes aborígenes, africanos, y andaluces*, Caracas, Fundación Editorial El Perro y La Rana, 2018, p. 111.

⁴⁸ Díaz-Ordóñez, “Radiografía de un fracaso angloespañol...”, p. 267; Manuel Miño Grijalva, “La política textil en México y Perú en la época colonial. Nuevas consideraciones”, *Historia Mexicana*, 2, 38, 1988, p. 283.

⁴⁹ Díaz-Ordóñez, “Radiografía de un fracaso angloespañol...”, p. 267; Manuel Díaz-Ordóñez, “El cáñamo y la Corona española en ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)”, *Revista de Historia Naval*, 90, 2005, p. 45-60; Manuel Díaz-Ordóñez y José Antonio Rodríguez Hernández, “Cannabis sativa y Chile (1577-1700): un insumo al servicio del imperio”. *TEMPUS. Revista en Historia General*, 6, 2017, p. 1-21.

extensión del sector del cáñamo tanto en España como en América podría ser que se habían utilizado recursos, medios y métodos iguales o similares. De ahí se podría colegir el resultado semejante. En un trabajo reciente centrado en la metodología comparativa se ha propuesto que tanto España como Inglaterra pusieron en marcha medidas muy parecidas para fomentar el cultivo cannabáceo en América. Destacan las subvenciones a los agricultores, las exenciones o importantes reducciones de impuestos a la exportación a las metrópolis o la puesta en marcha de experiencias de cultivo en diferentes zonas de los espacios americanos dominados por autoridades gubernamentales o de las compañías privilegiadas, en el caso británico. A pesar del paralelismo entre las medidas de ambas potencias, los ingleses consiguieron establecer cultivos de cáñamo de cierta relevancia en algunas zonas de Virginia, las Carolinas o Kentucky, lo que les permitió exportar pequeñas cantidades a Gran Bretaña durante el último tercio del siglo XVIII. Este hecho parece evidenciar que tuvieron que existir otros factores que expliquen mejor los escasos resultados que obtuvieron los españoles en América para exportar cáñamo a su metrópolis, en comparación con el relativo éxito británico.

*Otras acciones imperiales españolas para mejorar
el abastecimiento de cáñamo*

Si bien los tres ejes anteriores de acción política fueron fundamentales para explicar cómo el imperio español se planteó la cuestión estratégica del abastecimiento de cáñamo para sus fuerzas navales, no es menos cierto que la monarquía y otros individuos interesados en la mejora del país propusieron soluciones. Numerosos autores y pensadores político-económicos expusieron vías factibles para aumentar la producción de fibra y cubrir la demanda. Los textos fundamentales de Uztáriz, Campomanes y otros son elementos ejemplares que muestran la importancia de este problema para las potencias imperiales como España.⁵⁰ Todos ellos propusieron alternativas

⁵⁰ Gerónimo de Uztáriz, *Theorica y practica de comercio, y de marina: en diferentes discursos, y calificados exemplares, que con especificas providencias, se procuran adaptar a la monarchia española, para su prompta restauración*, Madrid, Imprenta de A. Sanz,



que, por lo regular, se referían al fomento de la agricultura en la península o en las posesiones americanas, así como a mejorar la actividad artesanal del imperio para incrementar la productividad, captar capital humano extranjero y adquirir maquinaria.

En la misma línea, la monarquía puso en marcha medidas para ampliar su conocimiento sobre el ramo del cáñamo, tanto en su fase de producción agrícola como en la de transformación industrial, patrocinó la traducción de textos y financió la captura de talento extranjero. Quizá los ejemplos más claros sean la traducción de la gran obra de referencia de la agricultura del cáñamo en el siglo XVIII, el *Traité du chanvre*, escrito por Marcandier en 1758 (aunque impreso en 1774),⁵¹ y el largo viaje que se encargó al oficial de la Real Armada Antonio de Ulloa para que analizara las fuerzas navales del continente, con especial atención en las fórmulas de provisión y abastecimiento de los materiales estratégicos, entre los cuales se encontraba el cáñamo.⁵²

Conclusión

El abastecimiento de cáñamo durante los siglos XVI y XIX fue un problema ineludible para los imperios navales de la época. El español, construido sobre su vasto dominio conectado por los grandes espacios marítimos, estaba tan obligado como sus rivales europeos a garantizar el suministro de cáñamo que sus flotas militares necesitaban. La hegemonía productora rusa y, en especial, las grandes

1742; Pedro Rodríguez Campomanes, *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento*, Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1775; Francisco Martínez de Mata, *Los ocho discursos de Francisco Martínez de Mata, con uno de nuevo sobre el comercio nacional, en que se presentan las observaciones, que parecen adaptables al estado presente*, Madrid, Antonio de Sancha, 1777; Antonio Muñoz, *Discurso sobre economía política*. Ibarra, Madrid, 1769; Antonio Arteta de Monteseuro, *Discurso instructivo sobre las ventajas que puede conseguir la industria de Aragón con la nueva ampliación de puertos*, Madrid, Imprenta Real, 1783.

⁵¹ M. Marcandier, *Traité du chanvre*, París, Chez Nyon, 1758; M. Marcandier, *Tratado del cáñamo*, Madrid, Antonio de Sancha, 1774, 86 p.

⁵² Antonio de Ulloa, *La Marina: fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996.



dificultades españolas para hacer conexiones comerciales con un mercado tan alejado como el del Báltico impulsaron tres ejes fundamentales de acción para tener un abastecimiento suficiente: la apertura de relaciones diplomáticas y comerciales con el imperio ruso; el fomento y la promoción de la agroindustria cannabácea peninsular; la migración y el aprovechamiento del suplemento de superficie cultivada de los nuevos espacios americanos. Sin embargo, los limitados resultados obtenidos por los dos últimos ejes de acción obligaron a mantener abierto el circuito comercial del cáñamo ruso, con todas las obligaciones y problemas que esta dependencia conllevaba. La monarquía española no se detuvo ahí, continuó apadrinando traducciones de textos científicos y promocionó viajes de investigación, captación de ideas y talento técnico y agronómico en Europa. En definitiva, pese a los cortos resultados de este conjunto de medidas, es posible concluir que el Estado hizo todo lo posible por solucionar un problema de abastecimiento fundamental para su defensa.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-ZAMORA, José, “Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II”, *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 23-24, 71, 1970, p. 225-243.
- ALEMPARTE GUERRERO, Antonio, “Las relaciones hispano-rusas en el siglo XVIII: el relevante papel de marinos y militares españoles” *Revista de Historia Naval*, 87, 22, 2004, p. 7-44.
- ALFONSO MOLA, Marina, “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen”, en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2010, p. 487-519.
- ARTETA DE MONTESEGURO, Antonio, *Discurso instructivo sobre las ventajas que puede conseguir la industria de Aragón con la nueva ampliación de puertos*, Madrid, Imprenta Real, 1783.
- BRAUDEL, Fernand, *The Structures of Everyday Life, Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, Londres, Fontana Press, 1985, v. I.



- CAMERON, Rondo, *Historia económica mundial: desde el paleolítico hasta el presente*, Madrid, Alianza Editorial, 2003.
- CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Discurso sobre la educación popular de los artesanos, y su fomento*, Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1775.
- CARRÈRE, Claude, *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, La Haya, Mouton et Cie., 1967, 486 p.
- CELETTI, David, "La canapa e l'arsenale. Aspetti e problemi della gestione di una fibra strategica nella Repubblica Veneta d'età moderna", *Studi Storici Luigi Simeoni*, 40, 2004, p. 119-163.
- , *La canapa nella Repubblica Veneta : produzione nazionale e importazioni in età moderna*, Venecia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti 2007.
- CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton, Princeton University Press, 2016.
- CROSBY, Alfred W., *America, Russia, Hemp, and Napoleon: American Trade with Russia and the Baltic, 1783-1812*, Columbus, Ohio State University Press, 1965.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- , "El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)", *Revista de Historia Naval*, 90, 2005, p. 45-60.
- , "El empleo del esparto en la cordelería naval española de la antigüedad hasta el siglo XVIII", *Tiempos Modernos, Revista de Historia Moderna*, 14, 5, 2006. En línea: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/70/102>.
- , "El reformismo borbónico y el suministro de jarcia para la Armada española, 1720-1740", en *Actas XII Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos*, Oporto, 2001, p. 277-288.
- , "El 'triumfo' de la administración directa en el abastecimiento estratégico de jarcia y lona a la Real Armada española en el arsenal de Cartagena en 1751", *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 2017, p. 149-177.
- , "European Imperialism, War, Strategic Commodities, and Ecological Limits. The Diffusion of Hemp in Spanish South America and its



- Ghost Fibers”, en Bartolomé Yun Casalilla, Ilaria Berti y Pedro Miguel Omar Svriz Wucherer (coords.), *American Globalization, On the Introduction of Old World's Goods in the Americas (c. 1492-1898)*, Londres, Routledge (en prensa).
- , “La burguesía barcelonesa, el asiento de jarcia y el comercio con América”, en John R. Fisher (ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, Instituto de Estudios Latinoamericanos, 1998, p. 157-158.
- , “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016, p. 93-123.
- , “Los pros y los contras de la guerra como motor de la globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”, en Antonio José Rodríguez Hernández y Julio Arroyo Vozmediano (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Ediciones Castilla, 2017, p. 61-90.
- , “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, 2018, p. 263-289.
- , “Si en la comisión de Marina te vieres: las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos”, *Revista de Historia Naval*, 95, 24, 2006, p. 71-88.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel y José Antonio Rodríguez Hernández, “Cannabis sativa y Chile (1577-1700): un insumo al servicio del imperio”, *TEMPUS Revista en Historia General*, 6, 2017, p. 1-21.
- DUNSDORFS, Edgars, “Der Außenhandel Rigas im 17. Jahrhundert”, en *Pirmā Baltijas vēsturnieku konference*, Riga, 1938, p. 457-486.
- ELLIOTT, John Huxtable, *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, Madrid, Taurus, 2006.
- ESPADAS BURGOS, Manuel, *Corpus diplomático hispano-ruso*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1990.
- NAVARRO, Juan José, “Álbum de Construcción Naval del Marqués de la Victoria - Galería Fotográfica - Armada Española - Ministerio de Defensa - Gobierno de España”. En línea: <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/multimedialgaleria/pre>



flang-es/22fotografiahistorica--coleccion-marques-victoria [consulta: 8 de abril, 2019].

GONZÁLEZ ANGULO, Jorge y Roberto Sandoval Zarauz, “Los trabajadores industriales de Nueva España, 1750-1810”, en *La clase obrera en la historia de México*, México, Siglo XXI, 1980, p. 173-238.

GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, “Del *Contractor State* al Estado fabricante: el cambio de propiedad en la fábrica de municiones de Eugui en 1766”, *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, 7, 2013, p. 455-480.

———, “War Contracting and Artillery Production in Spain Business”, *Business History*, 1, 60, 2017, p. 1-18.

———, *War, Power and the Economy: Mercantilism and State Formation in 18th-Century Europe*, Londres, Routledge, 2017.

GONZÁLEZ MARROQUIN, Antonio, *Instrucción de marineros, y exercicio de la maniaobra [sic], que se debe practicar en todas ocasiones en la mar; y nombres de todos los aparejos de que se compone un navio; en español, y francés*, Madrid, Imprenta de Francisco Martinez, 1723.

GOODMAN, David, *El poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península Ediciones, 2001.

HERNÁNDEZ, Lolola, *La tecnología popular en Venezuela: una aproximación a sus orígenes aborígenes, africanos, y andaluces*, Caracas, Fundación Editorial El Perro y La Rana, 2018.

HOPKINS, Terence K. e Immanuel Wallerstein, “Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800”, *Review: a Journal of the Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations*, 1, 10, 1986, p. 157-170.

HUET, Pierre-Daniel, *Comercio de Holanda o El gran tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los estados y señoríos del mundo*, Madrid, Imprenta Real, 1717.

HUMBOLDT, Alexander von, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva-España*, París, Casa de Rosa, 1822, v. 2.

KIPPING, Robert, *Elementos de construcción de velas*, Fortanet, Madrid, 1860.

LANE, Frederic Chapin, “The rope factory and hemp trade of Venice in the fifteenth and sixteenth centuries”, *Journal of Economic and Business History*, 4, 1932, p. 830-847.



- LEWITTER, Lucjan R., "Russia, Poland and the Baltic, 1697-1721", *The Historical Journal*, 1, 11, 1968, p. 3-34.
- MARCANDIER, M., *Traité du chanvre*, París, Chez Nyon, 1758.
- , *Tratado del cáñamo*, Madrid, Antonio de Sancha, 1774.
- MARTÍNEZ DE MATA, Francisco, *Los ocho discursos de Francisco Martínez de Mata, con uno de nuevo sobre el comercio nacional, en que se presentan las observaciones, que parecen adaptables al estado presente*, Madrid, Antonio de Sancha, 1777.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, "Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)", *Hispania: Revista Española de Historia*, 131, 35, 1975, p. 567-584.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel, "La política textil en México y Perú en la época colonial. Nuevas consideraciones", *Historia Mexicana*, 2, 38, 1988, p. 283-323.
- MORRIS, Martha, "Naval Cordage Procurement in Early Modern England", *International Journal of Maritime History*, 1, 11, 1999, p. 81-99.
- MUÑOZ, Antonio, *Discurso sobre economía política*, Madrid, Ibarra, 1769.
- MUÑOZ Maldonado, José, *Historia política y militar de la guerra de la independencia de España contra Napoleón Bonaparte: desde 1808 á 1814, escrita sobre los documentos auténticos del gobierno*, Madrid, Imprenta de D. José Palacios, 1833, v. I.
- NAVARRO, Juan José, *Álbum del Marqués de la Victoria*, Madrid, Lunweg/Museo Naval de Madrid, 1995.
- O'GORMAN, Edmundo, *Guía de las actas de cabildo de la ciudad de México: siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1970.
- OWEN, Norman G., *Prosperity without Progress: Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Berkeley, University of California Press, 1984.
- PALACIO ATARD, Vicente, "Una ignorada misión diplomática a Rusia en 1741", en *Homenaje académico a D. Emilio García Gómez*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1993, p. 267-280.
- PERDICES DE BLAS, Luis y José Luis Ramos Gorostiza, "Redescubriendo América: la economía política de las colonias españolas según los exploradores Juan-Ulloa, Malaspina y Humboldt", en *IX Encuentro de la*



- Asociación Ibérica de Historia del Pensamiento Económico*, Valencia, 2015, p. 1-31
- POMERANZ, Kenneth, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton University Press, 2000.
- RONNBACK, Klas, “Balancing the Baltic Trade: Colonial Commodities in the Trade on the Baltic, 1773-1856”, *Scandinavian Economic History Review*, 3, 58, 2010, p. 188-202.
- , “New and Old Peripheries: Britain, the Baltic, and the Americas in the Great Divergence”, *Journal of Global History*, 3, 5, 2010, p. 373-394.
- SCHOP SOLER, Ana María, *Las relaciones entre España y Rusia en la época de Carlos IV*, Barcelona, Editorial Teide, 1971.
- SERRERA CONTRERAS, Ramón María, *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1974.
- STUBBS, Jean y Clarence-Smith, William, “British Academy Research Project. Commodities of Empire”. En línea: <https://commoditiesofempire.org.uk/> [Consulta: 4 de octubre, 2018].
- TOOKE, William, *View of the Russian Empire during the reign of Catharine the Second and to the close of the present century*, Londres, T. N. Longman, O. Rees, and J. Debrett, , 1799.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, “La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 116, 2012, p. 47-71.
- , “In the Shade of Power. Monopolist Entrepreneurs, the State and Spanish Military Victualling in the Eighteenth Century”, en Jeff Fynn-Paul (ed.), *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Brill, Leiden, 2014, p. 260-286.
- , *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael *et al.*, “War and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur”, *Business History*, 1, 60, 2018, p. 4-22.
- ULLOA, Antonio de, *La Marina: fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*, Cádiz, Servicio de Publicaciones, 1996.



URIOL SALCEDO, José Ignacio, “Transportes marítimos y barcos en el siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, 3500, 156, 2009, p. 55-58.

UZTÁRIZ, Gerónimo de, *Theorica y practica de comercio, y de marina: en diferentes discursos, y calificados exemplares, que con específicas providencias, se procuran adaptar a la monarchia española, para su prompta restauración*, Madrid, Imprenta de A. Sanz, 1742.

YUN CASALILLA, Bartolomé, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Singapur, Palgrave Macmillan, 2019.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



CUBRIENDO LAS NECESIDADES DE LA RUTA TRANSPACÍFICA
ABASTOS DE EMBARCACIONES Y PERTRECHOS NAVALES
PARA EL PUERTO DE ACAPULCO, SIGLOS XVII-XVIII

GUADALUPE PINZÓN RÍOS
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

En 1648 el virrey de la Nueva España, conde de Salvatierra, hizo diversas consultas sobre la pertinencia de enviar una embarcación a las Filipinas para llevar su correspondiente situado, ya que ése era el segundo año en que los galeones de Manila no arribaban al puerto de Acapulco.¹ Que las islas contaran con el socorro correspondiente era de gran relevancia, pues se vivía un momento difícil: las Filipinas estaban rodeadas por enemigos debido a que la presencia neerlandesa se había incrementado en la zona y sus navegantes habían extendido sus contactos comerciales hasta Japón (1609) e incluso se habían posicionado en la Isla Hermosa (1624). Aunado a lo anterior, tras la restauración de la dinastía portuguesa (1640), los vínculos con Macao se vieron fracturados y la única comunicación posible del archipiélago debía realizarse a través de Nueva España.² El virrey y las autoridades de la Audiencia de México consideraron que era probable que los galeones filipinos no hubieran arribado en dos años debido a la precaria situación del archipiélago o incluso a la posible pérdida de Manila. La remisión

¹ Este trabajo se elaboró en el marco del proyecto PAPIIT IN402219 “El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)”.

² Sobre la expansión neerlandesa en las costas asiáticas, véase Rui Manuel Loureiro, *Nas partes da China*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009, p. 278-329. Sobre las consecuencias que la restauración portuguesa tuvo en las bases ibéricas de Asia, véase Rafael Valladares, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001, p. 65-91.

de la nave, por tanto, era vital para mantener la presencia hispana en las costas asiáticas.

Esta emergencia obligó a las autoridades novohispanas a buscar embarcaciones en las que pudieran hacer la remisión del socorro filipino. No obstante, pronto se hizo evidente que ni en Acapulco ni en sus alrededores había naves adecuadas para dicho fin, por lo que se tuvieron que emitir órdenes para buscar alguna en las costas de Guatemala o Perú. Además, se ordenó enviar diversos pertrechos marítimos que permitieran preparar la embarcación a remitir, así como los bastimentos necesarios para las tripulaciones que la aboradaran. Esto lleva a preguntarse ¿cómo es que el principal puerto novohispano de cara al Pacífico no contaba con nave alguna?, ¿por qué en este lugar no se tenían los bastimentos y pertrechos marítimos necesarios para preparar un viaje cuando anualmente se recibía a los galeones de Manila? o ¿por qué fue necesario enviar a Acapulco personal que tripulase la nave o le hiciese reparaciones? Una posible respuesta a dicha situación sería que, si bien Acapulco fue nombrado desde 1565 como único puerto con licencia para mantener comunicaciones con Filipinas (y hasta la década de 1640 también con algunos puertos peruanos y centroamericanos), en realidad era un asentamiento de tránsito cuya relevancia radicó en las redes de contacto y de abasto regulares que se establecieron en torno a él.³ Uno de dichos abastos se centró en los pertrechos marítimos, principalmente los usados en los galeones de Manila, los cuales podían llegar desde las costas del Atlántico a través de contactos por tierra con Veracruz, aunque también provenían de asentamientos costeros de Guatemala. Esto último debido a que, aunque con diversas limitantes comerciales, los puertos guatemaltecos jugaron un papel relevante en

³ Sobre Acapulco y los contactos que desde este puerto se establecieron con otras regiones americanas, véanse Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 125-245; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011, p. 213-226; Mariano Bonhalian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex)/Colegio Internacional de Graduados, 2012, p. 259-258.

los tratos interamericanos y, por ello, llegaron a desarrollar faenas de construcción naval regulares. Gracias a ello contaron con bastimentos y embarcaciones que de cuando en cuando fueron requeridos en las costas novohispanas.⁴ En el caso de la navegación transpacífica, limitada a los galeones de Manila cuya fabricación estaba reservada a la Corona, toda remisión de pertrechos o de naves complementarias a dicha ruta debía ser financiada por la Real Hacienda novohispana a partir de asientos establecidos con particulares.⁵

El objetivo de este trabajo es revisar, a partir de la búsqueda que se hizo de una embarcación para enviar socorros a Filipinas en 1648, el tipo de remesas de pertrechos y naves que llegaron a realizarse a Acapulco, así como la continuidad que se dio a este tipo de acciones y envíos en momentos necesarios durante las primeras décadas del siglo XVIII.⁶ Esto servirá para revisar que la relevancia de Acapulco,

⁴ Sobre los puertos centroamericanos véase Héctor Pérez Brignoli, *Breve historia de Centroamérica*, Madrid, Alianza Editorial, 1985, p. 48-61, y Julio César Pinto Soria, *Historia general de Centroamérica, t. II. El régimen colonial (1525-1750)*, Madrid, Siruela, 1993, p. 127-275. Sobre el comercio interamericano, legal e ilegal, pese a las prohibiciones del siglo XVII, véase Manuel Rubio Sánchez, *Comercio de y entre las provincias centroamericanas, t. I, Guatemala, s/e*, 1973, p. 164-245.

⁵ Sobre el tema de los asientos establecidos en torno a la construcción naval en el marco del reinado de los Habsburgo, así como su posterior cambio con el de los Borbones, véase Iván Valdez-Bubnov, "Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): A Comparative Perspective", *Business History*, 60, 1, 105-125, p. 105-107. Sobre el tema de la construcción de los galeones de Manila, sus financiamientos y su evolución, véase Iván Valdez-Bubnov, "Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)", en Antonio José Rodríguez, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, p. 225-267.

⁶ Esto debido a que las navegaciones por el Pacífico, transoceánicas o interamericanas, sufrieron pocos cambios en cuanto a su práctica y preparación, aunque sí se intentaron llevar a cabo modificaciones en su administración, control o uso defensivo, como parte del primer reformismo Borbón que se puso en práctica en los territorios americanos. Sobre este tema, véase Ernest Sánchez Santiró, *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto Mora, 2013, p. 30-31. Sobre las propuestas de cambio e incipientes proyectos marítimos por el Pacífico americano, véanse Guadalupe Pinzón Ríos, "Un interinato contra las prácticas corruptas en Acapulco. El castellano Teodoro de Croix al arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* (1766)", en Christoph Rosenmüller y Stephan Ruderer (eds.), *"Dádivas, dones*

más allá de ser el punto de arribo de los galeones de Manila, radicó en que este puerto se convirtió en eje articulador de múltiples contactos —tanto terrestres como marítimos— ordenados por las autoridades reales y financiados por las arcas novohispanas desde distintos establecimientos.⁷ En cuanto a las remisiones hechas por vía marítima desde las costas centroamericanas, aunque éstas no necesariamente fueron regulares, sí se sujetaron a las necesidades, prácticas y posibilidades tanto de Guatemala como de Nueva España, lo cual permitió crear una región marítima en la que cada una de sus partes complementaba las funciones navales a realizar.⁸ Aunque el caso de 1648 servirá para conocer las redes de remisión de pertrechos marítimos en un momento excepcional, la repetición que hubo de dicha práctica sugiere que en realidad fue una labor que se llevó a cabo en el marco de intercambios marítimos de la zona que no fueron tan extraordinarios, sino que formaron parte de los propios procesos, ritmos, necesidades y posibilidades de las costas americanas.

y dineros”. *Aportes a una nueva historia de la corrupción en América Latina desde el imperio español a la modernidad*, Madrid, Iberoamericana, Vervuet, 2016, p. 88-112, y “Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales”, en Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 343-362.

⁷ Sobre la importancia de las transferencias fiscales que desde Nueva España se establecieron y su relevancia en los propios contactos interamericanos, véase Carlos Marichal, *La bancarota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, Colmex/Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 34-37.

⁸ Esto no era excepcional, pues, según explica Iván Valdez-Bubnov (“Comercio...”, p. 107), el sistema naval hispano (desde los Habsburgo) fue resultado de la integración de diferentes reinos y cada uno de ellos tuvo prácticas regionales que evolucionaron y dieron solución a cuestiones estratégicas, militares y mercantiles propias. Sobre este punto, es importante recordar que una región (que se construye a lo largo de la investigación) es una hipótesis por demostrar delimitada por la homogeneidad que hay en ella y que la diferencia de otras. Véase Ignacio del Río, *Vertientes regionales de México. Estudios históricos sobre Sonora y Sinaloa (siglos XVI-XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001, p. 140-141.

La búsqueda de una nave para Nueva España

El virrey y los miembros de la Audiencia de México se reunieron en distintas ocasiones para discutir la necesidad de remitir socorros a Filipinas, pues, siendo febrero, aún no se tenía noticias sobre el Galeón de Manila.⁹ Además, era la segunda vez que esto sucedía, pues el año anterior dicha nave tampoco había llegado a Acapulco. Las razones que justificaron su ausencia, según las autoridades virreinales, se relacionaban con la difícil situación que se experimentaba en Filipinas, de la cual tuvieron noticia por cédula del 23 de enero de 1644. En ella se narra que una armada holandesa compuesta por cinco naos y 1 200 soldados saltaron a tierra y realizaron diversos ataques, que de Batavia salió otra armada para atacar Terrenate y que, además, se había dado un rompimiento con los portugueses de la zona.¹⁰ Aunado a ello, hubo diversos eventos como “el levantamiento de la India y Macan, pérdida de Isla Hermosa y pretensiones del enemigo holandés para invadir con prodigiosa armada la costa de Manila”. Por lo tanto, Filipinas estaba rodeada, pues ya se encontraban en manos enemigas los asentamientos de “Japón, Macan y Isla Hermosa”.¹¹

Ante esta situación, desde la metrópoli se había encargado al virrey novohispano que socorriera por todos los medios posibles y de forma pronta a las autoridades del archipiélago. La mejor forma de hacerlo era aprestar una embarcación en la que se enviaran tanto los situados como armas y hombres que permitieran reforzar la defensa de Filipinas. El problema era que en las costas novohispanas no se contaba con una embarcación en que pudiera realizarse

⁹ Los ritmos de los galeones se hicieron regulares debido a que tuvieron que adecuarse a las temporadas de monzones, pues, de no respetarlos, los vientos contrarios podían hacerlos naufragar. Hacia fines del XVII dicha regularidad permitió mayor seguridad en las travesías, aunque de todas formas hubo algunos accidentes a lo largo de esa centuria. Sobre este tema, véase Carmen Yuste, “El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica”, en Cristina Barrón (coord.), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 199-222.

¹⁰ Archivo General de Indias (en adelante AGI), *México*, 36, n. 35. México, 5 de abril de 1648.

¹¹ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 12 de febrero de 1747.

la travesía transpacífica. Por ello fue necesario ordenar la compra de una en las costas de Guatemala, la cual sería pagada por las reales cajas de México.¹²

¿Por qué no se contaba con naves en Acapulco? Habría que recordar que, aunque tras el tornaviaje de Andrés de Urdaneta se implementaron viajes regulares para llevar socorros a Filipinas, pronto se construyeron naves en el archipiélago para ir en busca de éstos y se comenzó a usar el permiso que se les concedió para llevar géneros asiáticos y venderlos en Nueva España.¹³ Acapulco fue el eje articulador de esos contactos. Pronto se hizo común que los galeones llegaran al puerto y, tras llevar a cabo las descargas, se les hicieran aderezos en el casco antes de su regreso. Los gastos que esos arreglos implicaban eran financiados por la Real Hacienda, ya que se trataba de una navegación oficial y los galeones eran embarcaciones del rey.¹⁴ Pero Acapulco desde sus inicios fue zona de paso de cargamentos y personal. Si bien en el lugar había un asentamiento permanente, y desde el siglo XVII se habían edificado ya la fortaleza de San Diego, el hospital de san Hipólito y arsenal para guardar pertrechos, en realidad se carecía de bastimentos permanentes, pues usualmente

¹² AGI, *México*, 36, n. 35. México, 12 febrero de 1747.

¹³ Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, México/Coruña, Instituto Mora/Universidad da Coruña, 2009, p. 261-302; Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1700-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 35-40.

¹⁴ Hay que recordar que esta ruta se inició como un permiso que ayudara al sostén de los asentamientos filipinos (por ello las remesas de plata y los géneros asiáticos estaban limitados a los galeones de Manila) y que esos tratos fueron reglamentados hacia fines del XVI. Para controlar mejor la navegación transpacífica hubo que vigilar a los galeones, y eso implicó hacerse cargo de su construcción. Por ello, esta labor fue reglamentada y llevada a cabo por autoridades reales, lo que explica que las naves fueran de corte europeo y únicamente fabricadas en astilleros autorizados en Filipinas y, durante un tiempo, en costas aledañas (como Siam o Conchinchina). Sobre las licencias comerciales, véase Yuste, *Emporios...*, p. 22-38. Sobre la construcción de galeones, véanse Valdez-Bubnov, "Comercio...", p. 236-259, y Miguel Ángel del Barrio, "Mejoras en el puerto y astillero de Cavite en la primera mitad del siglo XVIII: las Ordenanzas de 1738", en José Quintero González, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *La economía marítima en España y las Indias. 16 estudios*, San Fernando, Exmo. Ayuntamiento de San Fernando, 2015, p. 115-120.

éstos se remitían de otros lugares cuando iban a ser usados.¹⁵ Por ejemplo, al momento de preparar la salida de los galeones se ordenaban almonedas públicas para conseguir “menestras, medicinas y pertrechos de mar y guerra para las naos”.¹⁶ En el caso de los pertrechos, si bien en los alrededores podían conseguirse materiales como brea, fibra de coco que era usada como estopa y algunas maderas, muchas veces éstos no fueron suficientes y tuvieron que solicitarse otros géneros en distintos establecimientos portuarios.¹⁷ Todo ello se guardaba en los almacenes de Acapulco. Lo probable es que éstos evolucionaran en cuanto a sus condiciones y que, al resultar insuficientes para guardar los pertrechos recibidos, se hiciera necesario edificar otros con mejores condiciones y más capacidad. Eso explicaría por qué en 1668 tesoreros y factores de Acapulco dieron aviso de la necesidad de arrendar una casa para guardar las velas y pertrechos de una nao de Filipinas.¹⁸

Seguramente en dichos almacenes había materiales que pudieron usarse en navegaciones oficiales locales. Ejemplo de ello se ve cuando en 1687 se encargó a la fragata *Concepción*, de Domingo Castro de Sotelo, que fuera a Perú a recoger azogues, pues en Nueva España se carecía de ellos y eran muy necesarios para la minería. El viaje sería financiado por el erario novohispano, y se ordenó “que los oficiales

¹⁵ Carmen Yuste, “El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia”, en Lourdes de Ita (coord.), *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2012, p. 220-221 (p. 207-228).

¹⁶ Ejemplo de ello se ve cuando se ordenó dicha almoneda en 1629 indicando que todo se remitiera a Acapulco. Véase Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 6, exp. 398, f. 1.

¹⁷ Así se ve con las compras de brea que se hicieron en Huatulco y Tehuantepec para Acapulco en 1596 y 1604. Véase AGN, *Indiferente virreinal* (Correspondencia diversas autoridades), caja 4641, exp. 26; AGN, *Indiferente virreinal* (Alcaldes Mayores), caja 4090, exp. 20.

¹⁸ Los encargados de ese trabajo fueron el contador Cristóbal Osorio, el tesorero de Real Hacienda Gabriel de Gastelu y el factor de Real Hacienda Manuel Melgarejo Ponce de León. AGN, *Indiferente virreinal* (Tribunal de Cuentas), caja 3350, exp. 36. Sobre la situación estructural de los almacenes, la misma Yuste (“El eje...”, p. 220) explica que, hacia fines del siglo XVII, el hospital de San Hipólito se convirtió en almacén donde se guardaban las cargas de los galeones. Seguramente eso incluyó el resguardo de pertrechos.

reales de Acapulco den para esto todo lo necesario de mis menestras y pertrechos”.¹⁹ Al parecer esta práctica fue constante. Así lo deja ver el hecho de que, cuando las naves de las misiones jesuitas de la California —establecidas desde 1701— requerían “jarcia, lonas y pertrechos”, éstas se dirigían a Acapulco para conseguirlos, aunque se aclaraba que dichas entregas no se hicieran en detrimento de las naves filipinas, “por ser uno y otro del real servicio y de Su Majestad”.²⁰

Pese a que es evidente que los almacenes de Acapulco cubrían ciertas necesidades de las navegaciones reales hechas por el Pacífico novohispano, al parecer los materiales referidos en su mayoría eran usados para hacer reparaciones o aderezos a las embarcaciones que llegaban al lugar y que eran fabricadas en otros establecimientos. Esto era así porque Acapulco no contaba con astillero para llevar a cabo faenas de construcción y, por ello, cuando se requería una nave para el servicio real era necesario recurrir a otros establecimientos con más experiencia. Esto se ejemplifica con la búsqueda de naves que se hizo en 1648.

Evaluando embarcaciones para el socorro de Filipinas

El primer lugar en el que se buscaron embarcaciones a usar en el planeado viaje a Filipinas fueron las costas novohispanas. En las inmediaciones a Acapulco se encontró la fragata *Nuestra Señora de Gracia*, pero ésta se encontraba en malas condiciones porque su dueño no había podido financiar sus reparaciones.²¹ La embarcación

¹⁹ AGN, *General de Parte*, v. 16, exp. 20, f. 15v-16. México, 7 de febrero de 1687.

²⁰ AGN, *Marina*, 18, exp. 153, f. 350. México, 15 de febrero de 1762. Sobre las navegaciones jesuitas y las remesas de abastos a las misiones californianas, véase Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 140-154, y Pinzón, *Acciones...*, p. 57-61.

²¹ Había naves en otras costas novohispanas, en especial hacia el occidente, debido a que en aquella zona se preparaban viajes perleros que incursionaban al seno californio y que hacia fines del XVII e inicios del XVIII diversificaron e incluso prolongaron las travesías, lo que incrementó las dimensiones de sus cascos. Sobre este tema, véase Guadalupe Pinzón Ríos, “Quinto real, licencias y asientos en torno a la extracción de perlas en el Pacífico novohispano”, en Pilar Martínez López-Cano,

fue revisada y se le describió como una nave de cien toneladas bastante maltratada, pues varios de sus vahos estaban vencidos y buena parte de sus tablas estaban “pasadas de broma”. Para arreglarla se hubieran tenido que invertir al menos dos meses, lo cual impediría que el viaje se hiciera antes de abril, y eso provocaría que la embarcación se enfrentara a los vientos contrarios típicos de los monzones de verano. Además, los arreglos no podrían realizarse pronto porque en Acapulco no había personal que los llevara a cabo, por lo que era precisa su remisión desde otros establecimientos. Así se indicó: “este puerto está tan falto de carpinteros y calafates [que] no se puede echar el golpe de gente que requiere [...]”.²² La carencia de personal en Acapulco no era extraña, pues éste era un asentamiento poco poblado en el que incluso los oficiales reales no residían, sino que se trasladaban al lugar al arribo de los galeones o en momentos de emergencia, como podría ser la presencia de naves enemigas.²³ Por lo tanto, es comprensible que en el lugar no hubiera permanentemente personal dedicado a la construcción o reparación de naves, pues, al igual que los oficiales reales, dicho personal seguramente se trasladaba al puerto sólo en los momentos en que era necesario.

La búsqueda de naves, por tanto, se hizo en Guatemala debido a que en sus costas había puertos con importante actividad relacionada con las navegaciones locales y en ellos se contaba con astilleros en los que particulares financiaban la fábrica de embarcaciones. Éstas usualmente eran pequeñas, pues hacían travesías cortas que poco se alejaban de tierra firme. Además, varios navíos peruanos y guayaquileños arribaban a las costas centroamericanas para hacer reparaciones o para comprar pertrechos de la zona y llevarlos a sus respectivos astilleros, donde se hacían naves de mayores dimensiones (véase figura 1).²⁴

Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto (eds.), *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, México, Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 139-164.

²² AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, 25 de abril de 1687.

²³ Pinzón, *Acciones...*, p. 68-69.

²⁴ Pinto, *Historia...*, p. 131-139. Esta imagen es ejemplo de cómo en las costas centroamericanas había diversas poblaciones y de cómo algunas de ellas se vinculaban a la construcción naval financiada por particulares. Dicha labor se evidencia

No era inusual que cuando las autoridades novohispanas requerían de una nave la solicitaran a las guatemaltecas. Así ocurrió cuando, en 1642, se ordenó que se hiciera una “barca chata” para Acapulco, la cual sería usada en las labores de carga y descarga para la remisión de bastimentos y pertrechos para los galeones filipinos.²⁵ También en 1692 se dio cuenta del arribo a Acapulco de dos galeotas fabricadas en Guatemala que fueron solicitadas por el virrey novohispano para el resguardo de las costas del Mar del Sur, así como para trasladarse a California a esperar a los galeones de Manila, convoyarlos e informar a sus oficiales sobre la presencia de extranjeros en esas aguas.²⁶ Del mismo modo, cuando las misiones jesuitas de la California requerían de embarcaciones para la remisión de sus abastos, las autoridades virreinales ordenaban la fabricación de algunas de ellas en las costas de Centroamérica.²⁷

Si bien es innegable que en las costas de Guatemala había experiencia en la construcción de embarcaciones, lo cierto es que buena parte de esas naves fueron usadas en las travesías locales y, por tanto, eran de poco calado. De ese modo, cuando en 1648 se buscó una embarcación en esa zona, pronto se vio que las que ahí se construían, al ser pequeñas, no serían las más apropiadas para realizar una travesía transoceánica.²⁸ Por ello, pronto fue necesario ampliar el radio de búsqueda y considerar embarcaciones de fábrica peruana.²⁹ Así se indicó:

con el señalamiento de un astillero. La imagen expuesta, si bien está en inglés, se basa en un conjunto de mapas que fue capturado por los ingleses en las costas guayaquileñas a fines del siglo XVII. Sobre el tema, véase Guadalupe Pinzón Ríos, “Las costas de la Nueva España en la cartografía náutica inglesa: del viaje de Basil Ringrose al atlas de William Hack (1680-1698)”, *Investigaciones Geográficas*, 95, abril de 2018.

²⁵ AGN, *Reales Cédulas Originales y Duplicados*, v. D49, exp. 290, f. 246v-248v. México, 14 de abril de 1642.

²⁶ AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 24, exp. 114, f. 409-409v. Madrid, 17 de septiembre de 1692.

²⁷ Pinzón, *Acciones...*, p. 51-62.

²⁸ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 18 de abril de 1648.

²⁹ Se ordenó solicitar al virrey peruano que remitiesen embarcaciones de esas dimensiones desde El Callao, pues en aquel puerto sí se contaba con naves “de esta calidad”. AGI, *México*, 36, n. 35. México, 2 de marzo de 1647.

se acordó que Vuestra Excelencia despachase correo en toda diligencia al Señor Presidente de Guatemala pidiéndole que de los navíos que estuviesen en los puertos de su jurisdicción comprase por cuenta de Su Majestad dos de trecientas toneladas para arriba y que no habiéndola de este porte fuesen a lo menos de doscientas y cincuenta toneladas aptas y a propósito para navegar y enviar en ellos el socorro a las islas Filipinas los cuales remitiese al puerto de Acapulco para despacharlos a tiempo conveniente, y por si acaso en aquellos puertos no los hubiese despachase Vuestra Excelencia al Señor Virrey del Perú pidiéndole que de los navíos que se hallasen mas prontos en el puerto del Callao [...] haciendo el pago de su valor de la Real Hacienda de aquella caja o remitiéndola a la de México.³⁰

El primer bajel revisado fue el *San José*, el cual arribó a la costa de Acajutla el 3 de febrero de 1648. Su dueño y maestre era Diego de Andrade, quien fue informado de que no podría salir de ese puerto porque su nave sería revisada. Pronto se detectó que el *San José* tenía varios desperfectos y por ello se pidió licencia para que viajara a Realejo a recibir carena y, posteriormente, hacer viaje a Acapulco.³¹ La razón para dicha indicación era que Realejo funcionaba como el principal astillero de Centroamérica, pues Nicaragua contaba con bosques de madera de pino de altura, brea y resinas, así como maderas duras de cedro, caoba y guácimo. También había fibras diversas —como pita, maguey o cabuya— que eran usadas para hacer cordelería, además de mantas de algodón que servían para hacer velamen. Sólo el hierro debía ser llevado desde España.³²

Sin embargo, el viaje del *San José* no se llevó a cabo debido a que este bajel se vio envuelto en problemas administrativos.³³ Mientras éstos eran discutidos, la nave fue evaluada y se consideró que, al ser

³⁰ AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, de 21 marzo de 1648.

³¹ AGI, *México*, 36, n. 35. Acajutla, 3 de febrero de 1648.

³² Pinto, *Historia...*, p. 132. El mismo autor señala que la cordelería y el velamen eran obtenidos a través del tributo de las poblaciones indígenas de esas regiones.

³³ El problema fue que la nave se alejó de la costa para dejar mercancías y pasajeros en otra costa antes de recibir arreglos en Realejo, pero como estuvo “barloventando” durante diez días por haber perdido su ancla, esto fue considerado sospechoso y se ordenó su detención. Andrade explicó que la razón por la que se distanció de la costa fue debido a un temporal. AGI, *México*, 36, n. 35. México, 18 de abril de 1648.

de poco más de cien toneladas, tampoco sería útil para hacer el viaje a Filipinas. Esto obligó a enviar la solicitud de una embarcación a las autoridades peruanas, aunque se debería continuar a la espera de bajeles de doscientas toneladas que llegaran a Guatemala y que pudieran ser usadas para el envío de los socorros planeados.³⁴

En esos momentos llegó a Sonsonate el navío *El Buen Jesús*, el cual provenía de Panamá, a donde había ido a llevar cacao guayaquileño. La nave era de 250 toneladas, por lo que se le consideró propicia para hacer el viaje transpacífico. Su dueño, Diego González de Aranzamendi, explicó que al llegar a Panamá supo de la solicitud del virrey Salvatierra, y por ello ofrecía su nave para el servicio real. Sin embargo, aclaraba que llevaba cargas de cacao guayaquileño, por lo que solicitaba le permitieran venderlas en Acapulco. Por supuesto, se comprometía a pagar los correspondientes derechos reales tanto de salidas como de entradas. Pedía, además, que su licencia implicara que las autoridades de los puertos en los que hiciera escala no le pusieran restricción alguna.³⁵ Esto era importante porque pocos años antes se había ordenado el cierre total del comercio marítimo entre Nueva España y Perú para evitar que desde Acapulco se enviaran géneros asiáticos a las costas meridionales y que la plata peruana se remitiera a China.³⁶ En esas ordenanzas también se había prohibido que el cacao guayaquileño fuera enviado a Nueva España, pues ese mercado estaba reservado a las producciones venezolanas.³⁷ Sin embargo, los contactos marítimos no quedaron cerrados del todo y entre Nueva España y Perú se continuaron remitiendo —además de los contrabandos— cargas de azogue, funcionarios, correspondencia y, en ocasiones, pertrechos o cargas que recibieran licencias extraordinarias.³⁸ Lo anterior hace comprensible que, al ofrecer

³⁴ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 1 de marzo de 1647.

³⁵ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 11 de abril de 1647.

³⁶ Sobre las prohibiciones al comercio intervirreinal, véase Bonialian, *El Pacífico...*, p. 259-365.

³⁷ Sobre el tema del cacao guayaquileño y la evolución de sus tratos, véase Jesús Hernández Jaimes, “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de Historia Novohispana*, 39, julio-diciembre de 2008, p. 43-79.

³⁸ El tema de las licencias extraordinarias es importante porque hacia fines del siglo XVII se fueron haciendo regulares, y eso llevó a que se solicitara en diversas

su nave, el capitán González tuviera que solicitar una licencia especial para viajar y, sobre todo, para llevar sus cargas de cacao. Así lo indicó:

Que caso que Vuestra Excelencia sea servido de aceptar dicho servicio y mandarme traiga dicho viaje en la forma referida se deberá advertir que en algún puerto donde estuviere dicho navío le ha de conceder licencia para que pueda venir al puerto de Acapulco, por habérselo prohibido Su Majestad a todos sus gobernadores y presidentes y a los oficiales reales de todos los puertos del sur.³⁹

La licencia solicitada por el capitán González para llevar cacao fue autorizada. El 4 de marzo el navío *El Buen Jesús* llegó a Acapulco, donde los oficiales del puerto lo revisaron y comprobaron que cumplía con las características que se buscaban.⁴⁰ Luego de distintos testimonios, la nave fue vendida por 40 000 pesos.⁴¹ Pronto comenzaron a darse órdenes diversas para su aderezo y se indicaron los objetivos que tendría su viaje.

Bastimentos y pertrechos en Acapulco

Se tenía planeado que el navío *El Buen Jesús* se apertrechara para llevar situados, armas y hombres a Filipinas, además de regresar con noticias sobre la situación en que se encontraba el archipiélago. Pero como no se sabía si sería posible arribar a Manila, se recomendaron distintas bahías aledañas —embocadero de Espíritu Santo, Lampon, Mauban, Binangona, Cabo del Engaño, entre otros— por las que podría ingresarse a Luzón por ser zonas de “doctrina cristiana” y con “alcaldes mayores”. Además, como no se sabía si la nave tendría oportunidad de conseguir alimentos o materiales para carenar antes

ocasiones la apertura de intercambios de frutos de la tierra entre Centroamérica y Nueva España. Para los tratos existentes, véase Pinto, *Historia...*, p. 133-140, y Pinzón, “Frontera...”, p. 345-353.

³⁹ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 11 de abril de 1647.

⁴⁰ AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, 4 de marzo de 1648.

⁴¹ AGI, *México*, 36, n. 35. Acapulco, 21 de marzo de 1648.

de regresar, se ordenó que fuera cargada más de lo usual para que no careciera de ellos.⁴² Así se dio la indicación:

Y si fuese solo un bajel forzosamente debe llevar pertrechos doblados y bastimentos porque si la ciudad de Manila estuviese sitiada o perdida, lo que Dios no quiera, necesita llevar tres o cuatro calafates, otros tantos carpinteros con un género con todos sus pertrechos y herramientas suficientes para la carpintería y calafatería y un tonelero para cualquiera caso y accidente que pueda ofrecerse de dar carena en el puerto que tomasen para lo de volver a este reino y dar aviso del estado en que aquellas islas se hallasen.⁴³

Para conseguir personal, se indicó que se hicieran levas de gente de mar y guerra, artilleros, grumetes, e incluso que se solicitara al general de la flota de la Nueva España que tres pilotos del Mar del Norte pasaran a Acapulco. En cuanto a los pertrechos, en especial debían remitirse estopa, clavazón, cables, un anclote —porque la nave había perdido el suyo—, tachuelas para las bombas y velas diversas “porque de estos géneros siempre andan faltos los navíos de la carrera del Pirú”. Se indicó además que dichas cargas debían enviarse rápidamente, incluso si eso implicaba pagar doble flete.⁴⁴ Así, se hizo relación de los pertrechos que llevaba el *El Buen Jesús*, de los cuales buena parte, se señalaba, provenían de Chile. En cuanto a los pertrechos de Veracruz, algunos de ellos estaban en los almacenes del puerto y otros provenían de las navegaciones atlánticas (véase el cuadro 1).

Como se dijo antes, enviar pertrechos, alimentos y personal a Acapulco no era una práctica inusual, sino que, por el contrario, era una tarea que se hacía con cierta regularidad. Buena parte de esas remisiones tuvieron pocos cambios. Los alimentos se contrataban por almoneda pública en distintas partes del virreinato.⁴⁵ En cuanto

⁴² AGI, *México*, 36, n. 35. México, 16 de febrero de 1648.

⁴³ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 17 de febrero de 1648.

⁴⁴ AGI, *México*, 36, n. 35. México, 16 de febrero de 1648.

⁴⁵ Yuste (“El eje...”, p. 218-219) explica cómo en torno al puerto había pocos cultivos de maíz y la propiedad más destacada de la zona era la hacienda de San Marcos (de la familia Gallo), que durante mucho tiempo se hizo cargo del asiento de carne para los Galeones. Y en las poblaciones continuas, como San Miguel



Cuadro 1
RELACIÓN DE PERTRECHOS CONTENIDOS EN LA NAVE
EL BUEN JESÚS Y DE LOS REMITIDOS DESDE VERACRUZ

<i>Contenido en El Buen Jesús</i>	<i>Remitido de Veracruz</i>
Árboles, vergas, masteleros cuaternales, motones, jarcia de Chile usada	500 candelas de sebo de novillo
1 vela mayor	24 petates de palma para aferrar los paños del bizcocho
1 vela de jarcia	20 barrenas soteadas (4 de costado, 4 de medio cortado, 6 de escora y 6 de barrete)
1 velacho	1 azuela de una mano con su estribo de fierro
1 mesana	1 martillo de fierro de una mano de oreja y 1 de bomba
1 cebadera	1 gurbias con sus birolas
Varias velas de pacaje de algodón de Perú	6 escoplos de fierro con sus virolas
2 cables nuevo de cáñamo de Chile	18 libras de hilo galludero de velas de Castilla
3 anclas grandes entrepadas de fierro de Vizcaya	36 agujas de acero esquinadas
1 barca de servicio del dicho navío	1 veintena de jarcia de cáñamo nueva de Castilla
	31 arrobas y 11 libras neto de jarcia nueva de Castilla de cáñamo de diferentes llenas y menudas
	1 quindalesa de cáñamo nueva de Castilla
	2 betas delgadas de dicha jarcia de Castilla nueva
	1 calabrote grueso y 1 delgado de cáñamo nuevo de Castilla
	10 arrobas y 15 libras de dicha jarcia de Castilla, 1 equipada con velas de lona nueva de Castilla



Cuadro 1. *Continuación...*

<i>Contenido en El Buen Jesús</i>	<i>Remitido de Veracruz</i>
	1 vela mayor, un trinquete con su boneta, dos velas de gavia, un velacho, una seabadera
	400 estoperoles de Vizcaya para forrar el pañol de bizcocho
	500 clavos de barrote para el mismo efecto
	2 arrobas y 2 libras que peso un ramal de cadena de fierro de que le hicieron cadenas para las escotillas
	3 aros de fierro de pipas para cinchos de la cabeza del árbol mayor
	20 clavos de alfasia para firmar las armas
	1 calabrote delgado nuevo de cáñamo de Castilla
	20 arrobas y 18 libras de dicha jarcia nueva de cáñamo de Castilla
	1 palanqueta de fierro
	3 candados de mástil con llaves corredizas
	5 pesas de fierro
	4 arrobas y 11 libras de cebo macho neto para los árboles y aparejos
	4 cabos de yerro bergon sutil dobles de Vizcaya para armellas argollas con sus pernos chabetas y biroles para las escotillas mayores y menores de dicho navío y para fijar la barca en el combes fierro
	500 estoperoles de Vizcaya para las tapas del timón árboles
	1 libra de cera para encerar el hilo

FUENTE: AGI, *México*, 36, n. 35. México, Acapulco, 3 de abril de 1648.



Figura 1. Puerto de San Miguel (detalle), 1698. FUENTE: *An Accurate Description of all the Harbours Rivers Ports Islands Sands Rocks and Dangens between the Mouth of California & the Straights of Le Maire in the South Sea of America as also of Peyps's Islands in the North Sea near to the Magellan Straghts*, by William Hack Hydrographer, Londres, s/l [John CarterBrown Library Codex Z 6 / 3-SIZE] 2021. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes_empresariales.html

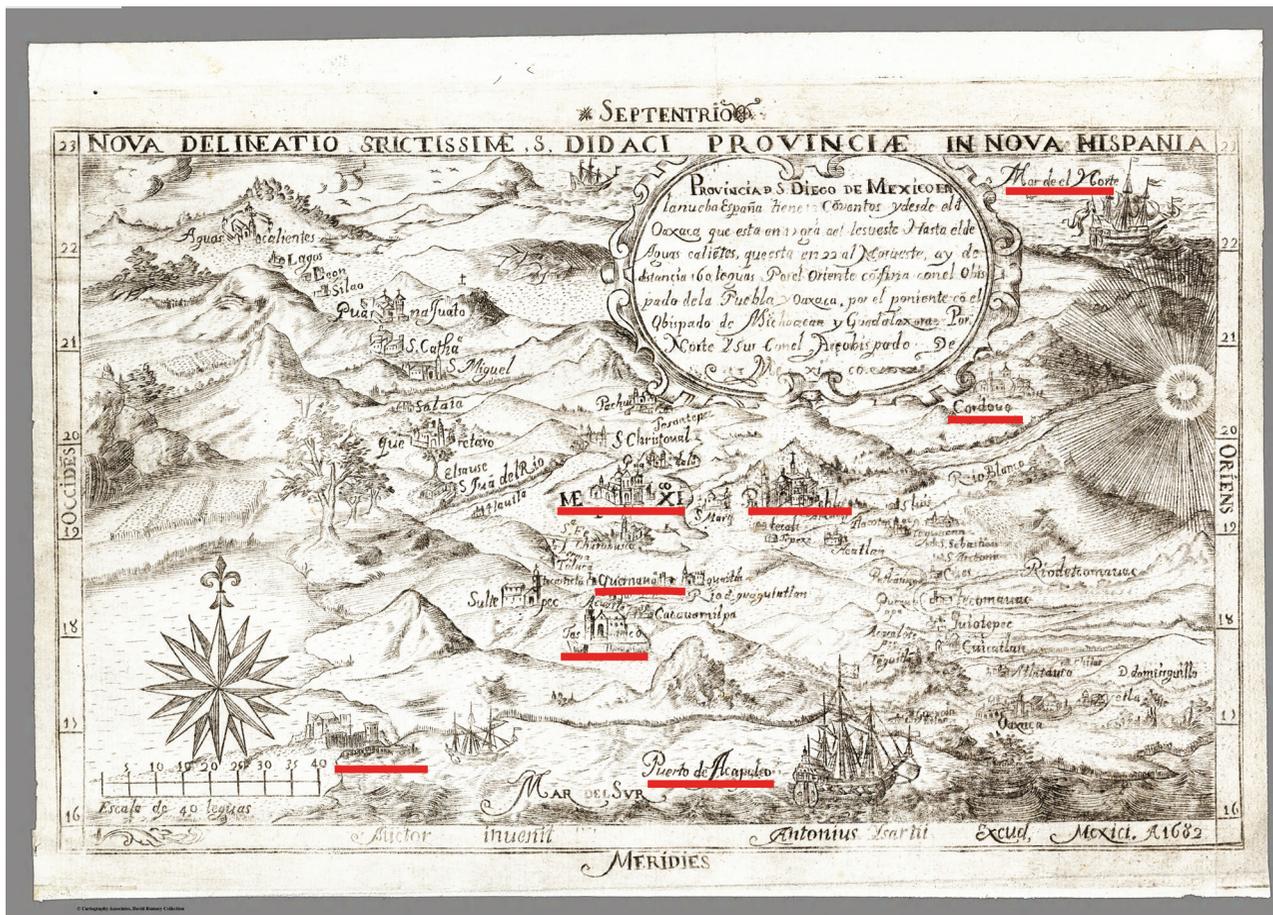


Figura 2. Antonio Ysarti y Baltasar de Medina, *Provincia de San Diego de México en Nueva España* (1682).
FUENTE: David Rumsey Map Collection, Reference Sabin 47336 (www.davidrumsey.com)

a los pertrechos, usualmente éstos eran remitidos desde establecimientos portuarios con mayor actividad. En el caso novohispano, el principal era Veracruz (véase figura 2).⁴⁶

Por ejemplo, en 1687 se informó sobre la presencia de navegantes ingleses en las costas del Pacífico, lo cual obligaba a preparar al menos dos bajeles que fueran a la California al encuentro del Galeón de Manila para darle aviso sobre la presencia enemiga. Para prepararlos se ordenó que desde Veracruz se enviaran los pertrechos marítimos necesarios.⁴⁷ Más tarde, en 1681, se ordenó a los oficiales de Real Hacienda, Athanasio Fernández Buendía y Miguel González de Figueroa, que compraran en Veracruz y enviaran a Acapulco 120 pipas con sus aros, duelas y fondos, así como 250 arrobas de breá para preparar el tornaviaje que se espera de la nao de Filipinas.⁴⁸ Situación similar se vio cuando, en 1717, el factor de Real Hacienda, Pedro Núñez de Aguayo y Bustamante, mandó relación de los géneros que era necesario remitir antes del arribo del galeón de Manila de ese año. En su listado, además de solicitar personal especializado —cabo de obra de tonelería, carpintero de ribera y reclutas diversos para Filipinas— y alimentos para sustentarlos, se incluyeron diversos pertrechos que, en su mayoría, se enviaron desde Veracruz y que también provenían de las navegaciones atlánticas (véase el cuadro 2).⁴⁹

Cada vez que se hacían estas remesas era preciso recordar que se llevaran las cuentas de los gastos realizados y, en caso de que éstos fueran para los galeones filipinos, que se hicieran los descuentos de

Coyuca, había familias mestizas que se dedicaban a la pesca y podían obtener el asiento para pescado salado, además de dedicarse a la producción de cultivos tropicales que también se destinaban al puerto. Por su parte, Pinzón (*Acciones...*, p. 276-281) menciona las remesas de bizcochos, cereales, quesos o petates para envolver que se hacían de establecimientos del interior.

⁴⁶ Este mapa, si bien refleja la provincia eclesiástica de San Diego, permite distinguir varias poblaciones por la que, hacia finales del XVII, transitaban los pertrechos marítimos enviados desde Veracruz hasta Acapulco.

⁴⁷ AGN, *Reales Cédulas Originales y Duplicadas*, v. D34, exp. 256, f. 652v. México, 26 de septiembre de 1687.

⁴⁸ AGN, *Indiferente virreinal*, caja 6549, exp. 1. México, 15 de octubre de 1681.

⁴⁹ AGN, *Indiferente virreinal* (Almacenes Reales), caja 5554, exp. 63. México, 8 de octubre de 1717.

Cuadro 2
PERTRECHOS ENVIADOS A ACAPULCO
PARA EL GALEÓN DE MANILA, 1717

70	arrobas de estopa de cáñamo de Castilla
6	arrobas de plomo tirado en hoja
2	zurrones de alquitrán
25	arrobas de fierro platinilla
3	mil clavos de barrote
3	mil clavos de media barrote
3	mil clavos de contablar
1	mil clavos de clavos de escora
1	mil clavos de media escora
12	libras de tachuelas de bomba
25	liras de acero coronilla
2	mil clavos de tonelería
300	clavos de reata
6	estoperoles
200	agujas de vela y empalomar
6	cerradillas de cuero curtido
150	pipas con las duelas, aros y fondos correspondientes
150	medianos para llevar dichas pipas

FUENTE: Archivo General de la Nación, *Indiferente Virreinal* (Almacenes Reales), caja 5554, exp. 63.

ellos del situado a enviar al archipiélago.⁵⁰ Pero al parecer esos gastos eran demasiado para Veracruz y tal vez también para el erario novohispano que se hacía cargo de financiar diversos situados en el Caribe.⁵¹ Seguramente por ello, en 1726 se ordenó que, para evitar

⁵⁰ AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 1242, libro 1, f. 74v-75. Nueva Veracruz, 31 de diciembre de 1717.

⁵¹ Para conocer sobre diversos situados que se instauraron en América y Filipinas, véase Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto*

gastos excesivos, los galeones de Manila viajaran con el doble de pertrechos, pues esos serían usados en sus propias reparaciones al llegar a Acapulco.⁵² Además, es posible que esto se debiera a que, por experiencias previas, se sabía que los materiales comprados en Veracruz y entregados en Acapulco no eran del todo confiables por estar envejecidos, mientras que géneros filipinos, como las mantas de algodón tejidas en Ilocos —y entregadas a través de tributo—, eran de mejor calidad y más baratos.⁵³ Tal vez por lo anterior esta ordenanza tuvo continuidad, pues en 1733 volvió a emitirse una real cédula en la que se informaba al castellano de Acapulco, Eusebio Gallo, sobre la orden de que los galeones de Manila llevaran sus propios pertrechos, los cuales debían ser usados para su carena al llegar a Acapulco.⁵⁴

Las remesas de pertrechos a Acapulco no se enviaban únicamente desde Veracruz o desde las mismas Filipinas, sino que también hubo envíos desde las costas de Guatemala. El tema había sido discutido en el marco de las licencias extraordinarias para intercambiar géneros vía marítima entre los puertos centroamericanos y los novohispanos. Por ejemplo, en 1734 desde Guatemala se ordenó informar sobre las distancias que había por tierra entre México, Sonsonate y Realejo para así mostrar las conveniencias de permitir los intercambios marítimos de forma más regular.⁵⁵ En una revisión similar, vinculada a una propuesta para crear una compañía comercial en Guatemala, el tema de los pertrechos fue discutido, pues géneros como hierro, plomo, cedros y otros maderos eran necesarios y “excelentes en ambas costas de mar para las construcciones navales”.⁵⁶ Además, si se permitían los intercambios marítimos, sería

del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII, México, Colmex/Instituto Mora, 2012.

⁵² AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 1242, libro 3. México, 10 de enero de 1726.

⁵³ Valdez-Bubnov, “Comercio...”, p. 243-244.

⁵⁴ AGN, *Indiferente virreinal* (Filipinas), caja 4370, exp. 21, 1733.

⁵⁵ En el informe se indicó que entre la bahía de Nuestra Señora de Trinidad y Sonsonate había cuarenta leguas, y de Sonsonate a Realejo ciento diez leguas. Archivo General de Centro América (en adelante AGCA), *A1*, libro 285, exp. 25801. Guatemala, 2 de septiembre de 1734.

⁵⁶ AGCA, *A3*, libro 123, exp. 2271. Guatemala, 29 de enero de 1744. Sobre licencias extraordinarias y la propuesta de compañía véanse Pinzón, “Frontera...” y

posible incrementar la fábrica de bajeles, como llegó a indicarse: “la compañía se obligará a fabricar en los astilleros de sus costas las embarcaciones de todos los portes que tuviere por convenientes y hará que naveguen de unos puertos a otros”.⁵⁷

Podría decirse que las remisiones de pertrechos a Acapulco fueron constantes y que se realizaron sobre todo cuando era necesario su uso, lo cual se relacionó con las reparaciones de los galeones de Manila, así como en algunas travesías extraordinarias que llegaron a realizarse desde el principal puerto novohispano de cara al Pacífico.

Comentarios finales

Si bien no se da cuenta de la salida del navío *El Buen Jesús* hacia Filipinas, la preparación de este viaje en 1648 fue un caso extraordinario que permite revisar los tipos de pertrechos que se remitieron a Acapulco, las redes que para ese momento ya se habían establecido por mar o tierra y, hasta cierto punto, la continuación que dichas prácticas tuvieron hacia la primera parte del siglo XVIII. Por un lado, puede verse tanto la dependencia de materiales e instrumentos del mundo atlántico (donde más navegaciones se practicaron para conectar a la metrópoli con los reinos americanos) como las redes que por el Caribe se fueron estableciendo y que permitieron contar con mayor experiencia marítima. Esto significó que el *hinterland* de Acapulco se extendiera hasta Veracruz. Por otro lado, se crearon distintas redes de intercambio a lo largo del Pacífico que también implicaron la remisión tanto de pertrechos como de embarcaciones. Esto significó que el *foreland* de Acapulco no incluyera únicamente a las Filipinas, sino también a las costas del occidente novohispano, de Guatemala e incluso del virreinato peruano.

“À plus vaste commerce, meilleure défense”. Un projet de compagnie commercial au Guatemala (1742)”, en Elsa Carrillo Blouin (coord.), *Espaces, temps, pratiques et représentations. Formation de la culture/formation des cultures*, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, Université de la Bretagne Occidentale-Brest, Université de Bretagne Loire, 2017, p. 179-200.

⁵⁷ AGCA 43, libro 123, exp. 2271. Guatemala, 29 de enero de 1744.

En el caso del Pacífico, las remesas de pertrechos o naves, si bien no fueron regulares, sí se insertaron en las redes de intercambio — legales o no— establecidas a lo largo de esas costas. Además, distintas regiones complementaron los trabajos realizados en Acapulco, los cuales se vincularon sobre todo con las travesías transpacíficas. Sin embargo, es importante notar que esto implicó la creación de una región marítima que se integró a partir de sus propias articulaciones y cuyos contactos dependieron en gran medida de sus propios intereses y posibilidades.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, México/Coruña, Instituto Mora/Universidade da Coruña, 2009.
- BARRIO, Miguel Ángel del, “Mejoras en el puerto y astillero de Cavite en la primera mitad del siglo XVIII: las Ordenanzas de 1738”, en José Quintero González, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *La economía marítima en España y las Indias. 16 estudios*, San Fernando, Exmo. Ayuntamiento de San Fernando, 2015, p. 115-141.
- BONALIAN, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México/Colegio Internacional de Graduados, 2012.
- BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- HERNÁNDEZ JAIMES, Jesús, “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de Historia Novohispana*, 39, julio-diciembre de 2008, p. 43-79.
- LOUREIRO, Rui Manuel, *Nas partes da China*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009.
- MARICHAL, Carlos, *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1999.
- MARICHAL, Carlos y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México/Instituto Mora, 2012.



PÉREZ BRIGNOLI, Héctor, *Breve historia de Centroamérica*, Madrid, Alianza Editorial, 1985.

PINTO SORIA, Julio César, *Historia general de Centroamérica. Tomo II. El régimen colonial (1525-1750)*, Madrid, Siruela, 1993.

PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011.

———, “Quinto real, licencias y asientos en torno a la extracción de perlas en el Pacífico novohispano”, en Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto Mantecón (eds.), *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, México, Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 139-164.

———, “Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales”, en Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 343-362.

———, “Un interinato contra las prácticas corruptas en Acapulco. El castellano Teodoro de Croix al arribo del galeón *San Carlos de Borromeo* (1766)”, en Christoph Rosenmüller y Stephan Ruderer (eds.), “*Dádivas, dones y dineros*”. *Aportes a una nueva historia de la corrupción en América Latina desde el imperio español a la modernidad*, Madrid, Iberoamericana, Vervuet, 2016, p. 88-112.

———, “‘À plus vaste commerce, meilleure défense’. Un projet de compagnie commerciale au Guatemala (1742)”, en Elsa Carrillo Blouin (coord.), *Espaces, Temps, Pratiques et Représentations. Formation de la culture/formation des cultures*, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, Université de la Bretagne Occidentale-Brest, Université de Bretagne Loire, 2017, p. 179-200.

———, “Las costas de la Nueva España en la cartografía náutica inglesa: del viaje de Basil Ringrose al atlas de William Hack (1680-1698)”, *Investigaciones Geográficas*, 95, abril de 2018.

RÍO, Ignacio del, *Vertientes regionales de México. Estudios históricos sobre Sonora y Sinaloa (siglos XVI-XVII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001.



_____, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003.

RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Comercio de y entre las provincias centroamericanas, tomo I, Guatemala, s/e*, 1973.

SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest, *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto Mora, 2013.

VALDEZ-BUBNOV, Iván, “Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)”, en Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén, *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017, p. 225-267.

_____, “Shipbuilding Administration under the Spanish Habsburg and Bourbon Regimes (1590-1834): a Comparative Perspective”, *Business History*, 60, 1, 2018, p. 105-125.

VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, Leuven University Press, 2001.

YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1700-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.

_____, “El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica”, en Cristina Barrón (coord.), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 199-222.

_____, “El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia”, en Lourdes de Ita (coord.), *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2012, p. 220-228.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



PIEZAS, TONELADAS, QUINTALADAS Y ARQUEO
EN EL PACÍFICO HISPANO

FUNDAMENTOS PARA UNA INTERPRETACIÓN TECNOLÓGICA
DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA EN ASIA
ENTRE LOS SIGLOS XVII Y XVIII

IVÁN VALDEZ-BUBNOV

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Introducción

El conocimiento sobre la presencia hispana en el Pacífico durante el período clásico de la navegación a vela y, sobre todo, sobre el comercio marítimo entre Filipinas, Nueva España y el Perú descansa sobre una tradición historiográfica longeva y altamente sofisticada.¹ En contraste, el estudio de la industria de construcción naval hispana en Asia sólo recientemente ha comenzado a abordar de manera científica sus aspectos estructurales. En este sentido, resulta evidente que los temas que han definido la percepción académica de la construcción naval atlántica durante los últimos treinta años apenas comienzan a permear la historiografía dedicada al Pacífico, en sus vertientes tanto mercantil como militar. Como he señalado en otros trabajos, existen dos razones por las que la construcción naval en el Pacífico necesariamente debe ser comprendida a partir de las prácticas desarrolladas en el Atlántico: la primera es que la legislación tecnológica expedida por la Corona para normar las prácticas de la

¹ El presente estudio fue producido como parte del proyecto de investigación PAPIIT IG400318 del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México, titulado: “Redes empresariales y administración estatal: la producción de materiales estratégicos en el mundo hispánico como escenario de la globalización temprana”.

construcción naval del Pacífico se derivaba directamente de ellas; la segunda es que los especialistas técnicos que dirigieron la concepción y fábrica de los buques del Pacífico estaban formados en las prácticas, tradiciones y usos del Atlántico español, aunque, una vez llegados a Filipinas, raramente obedeciesen la normativa oficial y las frecuentes órdenes expedidas para intervenir procesos industriales específicos. Esto no contradice la interpretación, difundida por los especialistas en la historia del comercio, que considera al Pacífico como un ámbito definido, al menos hasta la segunda mitad del siglo XVIII, por la interacción entre las economías desarrolladas de lejano oriente y los intereses económicos de las elites mercantiles novohispanas,² separándose del concepto de “lago español”, originalmente acuñado por Pierre Chaunu y desarrollado posteriormente por la historiografía angloestadounidense.³ Sin embargo, es precisamente el conocimiento de la normativa y las tradiciones del Atlántico español lo que hace posible, para el investigador contemporáneo, comprender el grado de peculiaridad tecnológica, administrativa y conceptual de las prácticas de construcción naval hispana del Pacífico. El ejemplo más contundente de esta apreciación es el concepto de *tonelada*, elemento fundamental para la valoración de las fluctuaciones mercantiles del Pacífico y, por ende, para las interpretaciones que han situado su centro de gravedad tanto en Europa como en la América hispana. También ha sido un elemento central para los escasísimos estudios que han intentado valorar las peculiaridades técnicas de la construcción naval en Filipinas, en particular el porte de los navíos de la carrera Manila-Acapulco. Este ensayo recoge una serie de elementos interpretativos presentes

² Carmen Yuste, “El galeón en la economía colonial”, en *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila, 1565-1815*, México, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, p. 91-112; y *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007. Véase también Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012.

³ Pierre Chaunu y Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, Éditions de l'IHEAL, 1955-1959, 11 v.; Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe XVIIIe siècles). Introduction méthodologique et indices d'activité*, París, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, 1960.

en mis publicaciones previas sobre este tema y otros derivados directamente de ellas, aunados a nuevos datos inéditos, y representa un nuevo esfuerzo por abordar de manera estructural una de las áreas menos comprendidas en la historia de la construcción naval, en general, y de la historia de la tecnología naval del Pacífico hispano, en particular.

Marco contextual

El estudio de la evolución técnica de la construcción naval española en Asia presenta dificultades que no son comparables a las de otros ámbitos geográficos del mundo hispánico. Éstas se derivan de las particularidades estratégicas —económicas y militares— de la presencia hispana en ese espacio geográfico, así como de la compleja relación entre la industria de construcción naval en las islas Filipinas, la administración imperial y las sociedades indígenas sujetas a régimen tributario. La existencia misma de las colonias españolas dependía directamente de subsidios pecuniarios —y, en una medida relativamente menor, también materiales— enviados desde Nueva España, los cuales hacían posible el financiamiento parcial de obras públicas de interés estratégico, entre las cuales la construcción naval ocupaba una posición siempre prioritaria.⁴ Estos recursos eran empleados para pagar insumos de importación asiática, usualmente herrajes y otras manufacturas industriales, así como salarios de especialistas técnicos y de diversos niveles de personal de maestranza española, indígena y extranjera. Esto, sin embargo, apenas representaba una parte de los procesos productivos de la construcción naval. La administración central española interactuaba también con las comunidades indígenas del archipiélago filipino en la movilización regular de mano de obra forzada para cortes madereros, a través de la intervención de la administración regional (alcaldías mayores y corregimientos) en colaboración directa con el régimen de

⁴ Luis Alonso, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México/La Coruña, Instituto Dr. José María Luis Mora, Universidad de la Coruña, 2009.



la encomienda, vinculado, a su vez, con las estructuras tradicionales de esas sociedades. La colaboración de la aristocracia indígena en la movilización de recursos operaba también en la apropiación, o compra forzosa, de insumos producidos por sus comunidades, usualmente alimentos para los trabajadores movilizados para una campaña de construcción naval, pero también manufacturas esenciales no obtenidas como parte de los subsidios de Nueva España ni de las importaciones de Asia: velamen de algodón, fibras de coco y abacá para calafateo, o jarcia de firme y de labor.⁵

Los distintos tipos de navíos y galeras producidos de esta forma eran empleados, como en otros ámbitos geográficos del imperio español, para la guerra intermitente contra rivales regionales, en este caso las poblaciones musulmanas de Joló y Mindanao, al sur del archipiélago filipino, así como contra la Compañía Holandesa de las Indias Orientales y la progresiva irrupción de corsarios, mercaderes y, finalmente, escuadras inglesas. Por otra parte, la construcción naval en Filipinas hizo posible la oleada expansiva que, entre 1593 y 1642, condujo a diversas intervenciones militares en los reinos de Camboya y Siam, así como al establecimiento de presidios en las Molucas y Formosa y, a partir de 1667, a la ocupación de las islas Marianas.⁶ De manera paralela, esta industria no sólo hacía posible el arribo relativamente regular de los subsidios de plata mexicana que aseguraban el funcionamiento de la administración pública a todos los niveles, sino que también constituía la condición de posibilidad de las operaciones de intercambio mercantil (legal o ilegal) entre las economías desarrolladas del lejano oriente —China, India, Japón y, en menor medida, Camboya, Siam y Tonkín— y las de Nueva España y Perú. De hecho, el comercio de importación entre los reinos asiáticos y la América española se hallaba inextricablemente ligado, en diversos niveles, a la industria de

⁵ Iván Valdez-Bubnov, “Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)”, en Antonio José Rodríguez González, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (comps.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla, 2017, p. 225-267.

⁶ Charles Boxer, “War and Trade in the Indian Ocean and the South China Sea, 1600-1650” *Mariner’s Mirror* 71, 1985, p. 417-436.

la construcción naval en Filipinas. Por un lado, la razón misma del establecimiento de la comunidad española en Manila se hallaba en su participación en este comercio. Por otro, ante la ausencia de agricultura intensiva o de otras industrias, uno de los principales motivos para la existencia de la encomienda en Filipinas era la movilización de recursos humanos y materiales para la fábrica de navíos, a partir de la posibilidad, abierta para los encomenderos, de acceder al espacio de carga en los galeones de la ruta Manila-Acapulco a través de la participación en esta industria. En este mismo sentido, es preciso tener presente también la importancia que los otros ejes mercantiles señalados tuvieron como estímulo para la fábrica de navíos.

En conjunto, esta peculiar combinación de intereses, de naturaleza económica o militar, es el punto de partida necesario para comprender las dificultades concretas de la investigación especializada en la historia de la construcción naval hispana en Asia. La naturaleza a un tiempo pública y privada de la movilización de recursos, vinculada con el régimen de la encomienda y con los intereses del comercio transpacífico y trasatlántico, aunada a la alta proporción de insumos y trabajo extraídos de las sociedades indígenas, tuvo por efecto que los registros documentales de la construcción naval fuesen sustancialmente diferentes a aquellos generados en otras regiones navieras del imperio. De manera crucial, existe evidencia que señala que la legislación de construcción naval promulgada para todo el imperio a partir de 1590 no fue seguida en las Filipinas, y probablemente tampoco en las costas americanas del Pacífico.⁷ Esto, aunado a la rareza de los registros de procesos industriales, introduce una serie de problemas metodológicos que permite comprender por qué, pese a la riqueza, solidez y sofisticación de los estudios dedicados al comercio transpacífico, la historia de la construcción naval continúa siendo poco conocida, pese a su condición de fundamento material, no sólo de la carrera de Filipinas y de los otros ejes mercantiles señalados, sino también de la presencia misma de la civilización hispana en Asia.

⁷ Iván Valdez-Bubnov, “Comercio, guerra y tecnología...”, p. 236-250.

Toneladas y arqueo en el Atlántico español

El primer problema metodológico para la comprensión de la evolución de la industria de la construcción naval hispana en Asia es el de la metrología y la legislación técnica expedida por la Corona a nivel imperial y, particularmente, su aplicación en el Pacífico. Se trata de un problema menos sencillo de lo que parece y que tiene implicaciones importantes desde las perspectivas militar y mercantil. El primer punto a considerar es que la legislación expedida por la Corona en ambos rubros, teóricamente válida desde fines del siglo XVI para todas las posesiones hispanas, se derivó de las prácticas de la industria de construcción naval atlántica. El estado del arte sobre esta cuestión es notablemente completo gracias al esfuerzo acumulado por generaciones de eruditos desde fines del siglo XVII hasta el día de hoy. Un estado detallado de la cuestión está fuera de los límites de este espacio, por lo que me limito a remitir al lector a los estudios fundamentales⁸ y a sintetizar de la manera más sucinta posible los conceptos básicos que nos permitirán aproximarnos a las peculiaridades del Pacífico hispano.

⁸ Juan Escalante de Mendoza, 1575, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, en Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, v. V, p. 413-515; Thomé Cano, *Arte para fabricar y aparejar naos de guerra y de merchante*, Sevilla, Luis Estupiñán, 1611; Anónimo, “Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves”, en Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, v. VI; Joseph de Veitia Linaje, *Norte de contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Iuan Francisco de Blas, 1672; Antonio de Capmany, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1779-1782; Abbot Payson Usher, “Spanish Ships and Shipbuilding in the 16th and 17th Centuries”, *Facts and Factors in Economic History*, Cambridge, Massachusetts, 1932; Pierre Chaunu, “La tonelada espagnole aux XVI et XVII siècles”, en Michel Mollat, *Le Navire et l'économie maritime du XV au XVII siècles*, París, SEVPEN, 1957; Frederic C. Lane, “Tonnages, Medieval and Modern”, *The Economic History Review*, XVII, n. 2, 1964, p. 213-233; Michel Morineau, “Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes”, *Cahiers des Annales*, n. 24, 1966; Colin Martin, “Spanish Armada Tonnages”, *The Mariner's Mirror*, 63, 1977, p. 365-637; Eduardo Trueba, “Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)”, *Revista de Historia Naval*, n. 20, 1988, p. 33-59; José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988; José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de la carrera de Indias*, 2 v., Málaga, Seyer, 1991.

Desde tiempo inmemorial los buques mercantes se han clasificado en función de su capacidad de carga, es decir, del volumen de su casco. En todos los teatros marítimos este volumen ha sido calculado en función de las unidades de medida en uso en el contexto cultural y mercantil en que operaba la nave. Esta forma de clasificar a los navíos mercantes fue transferido a los navíos de guerra, en la medida en que se trataba de mercantes convertidos temporal o permanentemente al servicio naval. En el contexto hispano, la capacidad de carga era calculada en función de la cantidad de barriles o *pipas* que era posible acomodar al interior del casco. En los puertos andaluces, las pipas tenían una capacidad de 27½ arrobas.⁹ Existen indicios de que, al menos desde mediados del siglo XIV, se hallaba en uso una medida conocida como *tonel*, y se sabe con certeza que, para fines del siglo XV, un tonel era equivalente al volumen de dos pipas.¹⁰ Durante la consolidación del sistema trasatlántico español, en la primera mitad del siglo XVI, el tonel era la unidad de volumen estándar en la carrera de Indias.¹¹ Hacia la segunda mitad de ese siglo, los portes de los navíos del Atlántico español eran consignados en *toneladas*. El manuscrito de Escalante de Mendoza, escrito en 1575, definió la tonelada como “dos pipas de 27½ arrobas, de las pipas que se hacen en el arrabal de la Carretería, en Sevilla”.¹² Sin embargo, tonel y tonelada no eran la misma cosa. El primer concepto, también frecuentemente consignado como *tonel macho*, hacía referencia al uso de los navegantes del Cantábrico, llamados genéricamente *vizcaínos*, y la historiografía ha demostrado, después de intrincados debates, que corresponde a la volumetría ya señalada. El segundo concepto comenzó a usarse después de 1557 y hacía referencia a una compensación pecuniaria para los navíos mercantes armados para el servicio naval. El procedimiento para calcular el volumen del casco se denominaba *arqueo* y se hacía estimando el número de toneles o toneles machos que cabían en su interior, añadiendo luego el 20% sobre ese número para obtener las toneladas, que representaban una medida de

⁹ José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones...*, v. 1, p. 98.

¹⁰ *Ibidem*, p. 101.

¹¹ *Ibidem*, p. 102.

¹² Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones...*, p. 102.

cuenta para definir la compensación monetaria, denominada *suel-do*, que el propietario del navío en cuestión recibiría por cederlo temporalmente a la Corona, a una tasa fija por cada tonelada, durante un período concertado. Es por ello que los registros de este período formativo consignaban las toneladas como *toneladas de cuenta* para diferenciarlas de los toneles, pero gradualmente se impuso una simplificación que consistía en definir el porte de los navíos de guerra directamente en toneladas, mientras que los antiguos toneles usados en el comercio eran denominados *toneladas de carga* o simplemente *toneladas*.¹³ De esto se deriva la importancia crucial del contexto para comprender, según el caso, el significado del término “tonelada”. Esto intersecta, a su vez, con el problema de la diversidad de sistemas de medida lineal en uso en distintas regiones de la península ibérica a lo largo del siglo XVI. Los astilleros de Cantabria (Santander, Vizcaya y Guipúzcoa) producían los buques de mayor porte, usualmente destinados al servicio de armada, y empleaban como medida básica el codo vizcaíno o cantábrico, también llamado *codo real o de ribera*, equivalente a dos pies, cada uno de doce pulgadas, y a dos terceras partes de la vara castellana. Esta última medida podía también dividirse en cuatro palmos de doce dedos cada uno. El codo de ribera era diferente a otros codos en uso en el Mediterráneo y en el Atlántico andaluz, en el sentido de que a los dos tercios de vara castellana se les sumaba un treintaidosavo o un dedo, quedando compuesto así por treinta y tres dedos.¹⁴ En contraste, el *codo castellano*, de uso en las fábricas de Andalucía, poseía únicamente la equivalencia de dos tercios de vara.¹⁵ Las diferencias en la definición del codo incidían directamente en el cálculo del volumen del tonel o tonelada de carga, pues el volumen de las dos pipas que componían una tonelada tenía una equivalencia de ocho codos cúbicos.¹⁶ Naturalmente, la diversidad de unidades lineales tenía un incidencia directa en la estimación de los tonelajes, tanto de guerra como de mercante.

¹³ José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 68-69.

¹⁴ *Ibidem*, p. 65-67.

¹⁵ Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones...*, p. 94.

¹⁶ *Ibidem*, p. 103.

Tras la campaña de 1588, la Corona dio un fuerte impulso a la construcción naval en la península ibérica. Por Real Cédula del 20 de agosto de 1590, el codo de ribera, real o cantábrico, quedó constituido como medida lineal básica para la construcción naval en todos los reinos hispanos. Como hemos señalado, la conexión entre esta medida y el cálculo del tonelaje radicaba en que las dimensiones de las pipas que constituían el tonel o tonelada eran medidas en codos, con una equivalencia volumétrica de ocho unidades cúbicas. Otra Real Cédula, fechada en ese mismo día, estandarizó los métodos de arqueo, o cálculo de tonelaje, en función de las medidas lineales ya señaladas. Para ello se expidió una fórmula matemática basada en las medidas básicas del casco del buque. El propósito de este primer reglamento de arqueo era terminar con la diversidad de métodos empleados para el cálculo de tonelajes, lo cual derivaba en toda suerte de fraudes directamente relacionados con el cálculo del sueldo. En efecto, un tonelaje nominalmente reducido hacía posible la introducción de mercancías fuera de registro, al reconocer solamente una porción del volumen de carga efectivo en el pago de aranceles, y permitía también reducir el pago de derechos portuarios. En contraparte, un tonelaje nominalmente elevado se traducía en mayores sueldos pagados a los dueños de navíos en servicio naval.¹⁷ Más aún, dado que los contratos de construcción de navíos de guerra para la Corona estipulaban una compensación pecuniaria basada en una tasa fija por tonelada, los contratistas tendían con frecuencia a incrementar las dimensiones del casco para aumentar sus utilidades. En conjunto, todo indica que la definición de los sistemas lineales y volumétricos es un elemento fundamental para apreciar la naturaleza de los fraudes tanto en el comercio como en la construcción de navíos, ya fueran éstos de guerra o mercantes.

La estandarización de los sistemas de medida lineal y volumétrica dio paso, entre 1607 y 1618, a la promulgación de reglamentos estandarizados para normar las características técnicas de todos los navíos construidos por súbditos de la Corona en todos sus dominios. En conjunto, el objetivo de la legislación de construcción naval

¹⁷ Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 93-94.



vigente a partir de 1618 era asegurar que a determinada capacidad de carga correspondiese una determinada compensación pecuniaria, en caso de que los buques construidos por empresarios privados fuesen empleados como navíos de guerra en una campaña naval al servicio del Estado, pero, también, que los buques presentasen características técnicas que los hiciesen apropiados tanto para la guerra como para el comercio.

La fórmula universal de arqueo aprobada en 1618, y vigente hasta 1738, puede sintetizarse de la manera siguiente:

$$(M) \times (\frac{1}{2} P) \times (E + Q \div 2) = X \text{ volumen en codos cúbicos.}$$

Donde E = eslora; M = manga; P = puntal; PL = plan; Q = quilla

El producto de esta operación, el cual se expresaba en codos cúbicos, debía ser dividido entre ocho para indicar así los toneles. Sin embargo, si PL era diferente a $\frac{1}{2} M$, entonces la diferencia en codos debía representar la base de la siguiente operación:

$$(\text{diferencia} \div 2) \times (\frac{1}{2} M) \times (E + Q \div 2).$$

El producto así obtenido debía ser añadido (si $PL > \frac{1}{2} M$) o restado (si $PL < \frac{1}{2} M$) con el producto total de la operación anterior.

También se incluía una variante de la fórmula, la cual puede ser sintetizada en los términos siguientes:

$$\text{Si } M > PL, \text{ entonces } M - (\frac{1}{2} M - PL \div 2) \times (\frac{1}{2} P) \times (E + Q \div 2)$$

$$\text{Si } M < PL, \text{ entonces } M + (\frac{1}{2} M - PL \div 2) \times (\frac{1}{2} PL) \times (E + Q \div 2)$$

Si PL variaba irregularmente en relación con $\frac{1}{2} M$, entonces

$$(\frac{3}{4} M + \frac{1}{2} PL) \times (\frac{1}{2} M) \times (E + Q \div 2)$$

Estas fórmulas estaban concebidas para arquear buques con la primera cubierta a la altura de la manga, tal como se señalaba en las especificaciones de las ordenanzas de construcción naval. En caso de que hubiera variación en este punto, debía sustraerse un 3% del producto final por cada codo de alteración, si la cubierta se encontraba por encima de la manga, o añadirse el mismo porcen-

taje si la cubierta se encontraba por debajo de la manga. Como procedimiento final, debía restarse el 5% del producto y añadirse el 20% sobre ese resultado para compensar los espacios comprendidos entre cubiertas y bajo los alcázares —en caso de existir éstos—, lo cual señalaría el volumen en codos cúbicos. Finalmente, la conversión a toneladas se obtendría dividiendo este volumen entre ocho, el número de codos cúbicos que constituía una tonelada volumétrica.¹⁸

Las ordenanzas de construcción naval permanecieron vigentes hasta 1721 (con diversas añadiduras), y las de cálculo volumétrico, hasta 1738, cuando se instituyó la siguiente fórmula:

$$(E + Q : 2) \times (\frac{3}{4} M + \frac{1}{2} PL) \times (\frac{1}{2} P) : 8 = X \text{ toneladas de arqueo}$$

Al producto debía sumarse el 14% en caso de que los entrepuentes no fueran menos de tres codos. En caso de serlo, se sumaría únicamente el 10% para la obtención de las toneladas.

Estos reglamentos fueron concebidos y actualizados en función de la práctica y las necesidades del Atlántico español, pero fueron promulgados explícitamente para todo el imperio, incluyendo, naturalmente, América y Asia. Sin embargo, los vestigios documentales de la construcción naval asiática indican de manera consistente que esta industria operaba en función de otros parámetros, y ciertamente en desapego, en ocasiones explícito, de la legislación tecnológica oficial. Es posible que este juicio pueda extenderse a la construcción naval americana. Ambas apreciaciones parecen coincidir con la tendencia de la historiografía contemporánea de considerar el Pacífico como un espacio fuertemente definido por los intereses económicos novohispanos, al menos hasta las reformas borbónicas de la segunda mitad del siglo XVIII. Sin embargo, desde el punto de vista específico de la política industrial, esta apreciación requiere algunas añadiduras.

¹⁸ Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011, p. 81-82.



¿Toneladas en el Pacífico? Hacia una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia

Durante la segunda mitad del siglo XX, la historiografía sobre el Pacífico hispano estuvo fuertemente marcada por interpretaciones de corte atlanticista (o euro-céntrico), derivadas de los monumentales estudios del volumen de tráfico de la carrera de Indias desarrollados por la Escuela de los Annales. El método cuantitativo y serial empleado para estudiar los ciclos del comercio trasatlántico tuvo como uno de sus elementos metodológicos fundamentales la definición del concepto de tonelada, y fue posteriormente transferido a los estudios del comercio transpacífico, en una interpretación que situaba sus ciclos mercantiles en directa dependencia de aquellos del Atlántico. Esta dependencia ha sido revisada desde los años ochenta del siglo XX por los especialistas de la historia del comercio novohispano, quienes han ofrecido nuevas perspectivas basadas en el nivel de autonomía económica de las elites americanas y de sus agentes en Filipinas.

En un estudio pionero y trascendental publicado en 1984, Carmen Yuste señaló que el objetivo de la legislación de construcción naval era controlar el volumen del comercio transpacífico, el cual, desde una etapa temprana, comenzó a ser percibido como una pernicioso competencia ante los intereses del comercio trasatlántico.¹⁹ Este propósito fundamental, implícito en los reglamentos de construcción naval del Pacífico, permite comprender la razón por la cual sus especificaciones técnicas eran comparativamente simples en relación con la legislación tecnológica promulgada en el Atlántico a partir de 1590. En efecto, la Real Cédula de 11 de enero de 1593, la cual ordenaba la presencia constante de tres galeones de hasta 300 toneladas para cubrir la ruta entre Acapulco y Manila, no presenta ninguna especificación técnica además del porte. El resto de la cédula estaba dedicado a normar el valor de las mercancías transportadas cada año de Manila a Acapulco (250 000 pesos de a ocho reales), y su retorno en plata americana (500 000 pesos). Dos navíos debían

¹⁹ Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984, p. 13.

estar regularmente empleados en la ruta, mientras que el tercero debía permanecer en puerto, armado en guerra.²⁰ En 1602 se ordenó que los tres buques sirvieran en la ruta, distribuyendo entre ellos la misma carga de 600 toneladas en dos buques permitida por la cédula de 1593. La única especificación técnica adicional estaba dedicada al armamento, con detalles sobre artillería e infantería, pero sin señalar ninguna medida, proporción o escantillones.²¹ En 1604 una tercera cédula incrementó a cuatro el número total de navíos en servicio permanente en la carrera, pero redujo el porte de cada uno de ellos a 200 toneladas.²² Los buques debían ser construidos y pertrechados por cuenta de la Corona, quedando siempre dos en puerto, armados en guerra, mientras otros dos hacían la carrera Manila-Acapulco.²³ Las especificaciones técnicas se limitaban a señalar que los buques debían ser de 200 toneladas, construidos con las medidas y fortaleza correspondientes a ese porte, así como a precisar su artillado, dotación, tripulación y salarios. Significativamente, la cédula de 1604 ordenaba que el volumen de la carga debía corresponder al tonelaje de los navíos: “las toneladas que se ubiere [*sic*] de cargar en los dichos navíos sean las que conforme al porte dellos se pudiere”.²⁴ Esto es importante, pues indica que el concepto de tonelada utilizado en la cédula es volumétrico, es decir, de carga y no de cuenta. Por otra parte, el citado estudio de Carmen Yuste nos ofrece la única interpretación vigente del concepto de “tonelaje” en el Pacífico hispano: la cantidad de dinero pagada sobre cada tonelada de repartimiento en el espacio de carga del buque.²⁵ Se trata de una acepción fiscal, análoga al concepto de tonelada de mar, también llamada tonelada de flete, consistente en la tasa pagada por un particular al dueño de un navío para el transporte de sus mercancías, en función del espacio de carga utilizado, definido éste en toneladas volumétricas.

²⁰ Archivo General de Indias (AGI), *Filipinas*, 1, n. 23.

²¹ Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, Madrid, Imprenta Estereotípica y Galvanoplastia de Aribau, 1891, v. VI, p. 283-284.

²² Valdez-Bubnov, “Comercio, guerra y tecnología...”, p. 234-235.

²³ *Ibidem*, p. 235.

²⁴ *Idem*.

²⁵ Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas...*, p. 18.



Estamos muy lejos de contar con una prosopografía de los constructores de barcos en el Pacífico hispano, pero la documentación relevante demuestra que los técnicos en servicio en los astilleros filipinos solían provenir del Cantábrico, específicamente de Vizcaya y Guipúzcoa. También existen datos aislados acerca del rechazo de la contratación de constructores andaluces, específicamente sevillanos, en lo que probablemente constituía un aspecto más de la rivalidad industrial entre ambas regiones. Así, una hipótesis plausible es que, desde el origen, el codo de ribera se hallaba en uso en los astilleros del Pacífico y, por ende, también la tonelada cantábrica, lo cual coincidiría con la estandarización imperial impuesta por las antes mencionadas cédulas de unidades lineales y tonelaje de 20 de agosto de 1590, posteriormente consolidadas por la cédula y ordenanzas de arqueo (1613 y 1614) e incorporadas a las ordenanzas de construcción naval de 1618. Por otra parte, es importante recordar que la legislación de construcción naval del Pacífico se hallaba concebida en función de las necesidades de la ruta Manila-Acapulco y no de los otros teatros navales de la región. Dado que los galeones de la carrera transpacífica eran buques de Estado, financiados por la Corona, armados en guerra y cumpliendo siempre una función oficial, aun cuando llevaban a cabo operaciones de transporte mercantil, no estarían sujetos al concepto de tonelaje definido a partir de 1590 para calcular el sueldo de propietarios privados cediendo sus buques para una campaña naval, aunque esto haya sucedido en algunas ocasiones. Así, es importante enfatizar que, en el caso de la carrera del Pacífico, el propietario del buque era el rey o, en otras palabras, el Estado, el cual cedía a un particular determinado espacio en un buque de guerra a cambio de un flete tasado en función del concepto de tonelada de carga. Bajo esta perspectiva, el concepto de tonelada de sueldo, desarrollado para normar la transferencia de buques privados al servicio naval en el contexto atlántico, no tiene el mismo sentido y refuerza la idea de que las toneladas referidas en la legislación del Pacífico, pese a la ambigüedad de su contenido, son toneladas volumétricas. Si la hipótesis esbozada hasta aquí es correcta, estas toneladas serían el tonel cantábrico (o tonel macho) con equivalencia de ocho codos cúbicos. Sin embargo, la documentación

correspondiente al siglo XVII conservada en los archivos dista mucho de ofrecer estas precisiones.

Los portes de numerosos navíos construidos en Asia durante el siglo XVII, conocidos a partir de la historiografía antigua y reciente, no siguieron las dimensiones ni los tonelajes estipulados por las ordenanzas de construcción naval de 1607, 1613 o 1618. Por otra parte, existe evidencia documental que indica que diversos navíos de mayor porte fueron empleados no solamente en la ruta transpacífica, sino también como buques de guerra en distintos teatros navales de la región. Los registros indican que, para la segunda década del siglo XVII, el porte de los navíos de guerra, o armados en guerra, era consignado en toneladas, sin que existiese ninguna alusión al significado de ese concepto o a los procedimientos efectuados para estimar o calcular el tonelaje. Esto puede significar que, tal como ocurrió en el contexto atlántico, la diferencia entre toneladas de carga y de cuenta dejó de ser un criterio relevante, perdurando la equivalencia volumétrica del primer concepto en la consignación del tonelaje de los buques, independientemente de los propósitos ulteriores de su arqueo, o de la mera estimación de su porte.

En síntesis, todos los elementos de la reflexión anterior convergen en que es muy probable que los sistemas lineales y volumétricos usados en los astilleros de Filipinas durante el período formativo de la construcción naval del Pacífico hayan sido, precisamente, los mismos consignados por la legislación tecnológica del Atlántico, pues pertenecían de hecho a la misma tradición constructiva. Esto contribuye a explicar el laconismo técnico de la legislación del Pacífico: probablemente el Consejo de Indias no consideró necesario añadir especificaciones, pues existía una legislación tecnológica universal previamente establecida, la cual, además, coincidía con la formación tradicional de los operarios técnicos de los astilleros filipinos. Naturalmente, el hecho de que la legislación fuera obedecida o no es una cuestión enteramente distinta. Habiendo señalado esto, no es posible excluir la posibilidad de que los codos castellanos, es decir, andaluces, y su correspondencia en toneladas, fuesen usados simultáneamente en otras regiones del imperio. Un ejemplo significativo es el del tratado de construcción naval de Diego García de Palacio, incluido en su compendio de arte de marear publicado en la ciudad de

México en 1587.²⁶ El tratado es relevante porque su autor estuvo a cargo de la construcción de dos galeones de 400 y 500 toneladas para la ruta transpacífica, botados en Realejo en 1582. Esto formaba parte de un proyecto más amplio para obtener privilegios sobre la ruta Manila-Acapulco y participar en la guerra en el archipiélago filipino.²⁷ El tratado ofrece datos precisos para la construcción de dos navíos, uno de 400 toneladas y otro de 150, pero las medidas lineales corresponden al codo castellano y no al cantábrico. Los eruditos que han estudiado el texto sugirieron la posibilidad de que García de Palacio hubiese utilizado fuentes manuscritas o asesoría de prácticos de la industria provenientes del cantábrico, convirtiendo posteriormente sus medidas a codos castellanos, que por alguna razón él utilizaba.²⁸ Lo relevante aquí es que esto muestra la presencia del codo castellano en un contexto americano y transpacífico o, en otras palabras, prueba la coexistencia de distintos sistemas de medidas lineales, con implicaciones potenciales sobre la definición del concepto de tonelada y de su uso en la construcción naval.

Pasemos ahora al principal tema del presente estudio. Resulta evidente que, al menos durante las primeras décadas de existencia de la ruta Manila-Acapulco, el concepto de tonelada y el tonelaje de los navíos no poseía una gran relevancia para las prácticas del comercio transpacífico, lo cual parece estar confirmado por la práctica mercantil de la *pancada*, introducida por el gobierno de Felipe II desde fines de la década de 1580 y vigente hasta aproximadamente 1600. Por otra parte, como hemos señalado, el sentido de la tonelada de cuenta como mecanismo para normar la transferencia de buques

²⁶ Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, México, Pedro Ocharte, 1587.

²⁷ José Antonio Cervera Jiménez, “Los planes españoles para conquistar China a través de Nueva España y Centroamérica en el siglo XVI”, *Cuadernos Intercambio*, v. 10, n. 12, 2013.

²⁸ Éric Rieth y René Bulet, “Essai de restitution d’un bâtiment de 400 toneladas, d’après Diego García de Palacio (1587)”, *Histoire & Mesure*, 3, 1988, p. 463-489; A. G. Mawer, “Ships of the Spanish Main: Palacio on Proportions and Burden”, *The Mariner’s Mirror*, 92, 2006, p. 88-93; Erika Elizabeth Laanela, *Instrucción náutica (1587) by Diego García de Palacio: An Early Nautical Handbook from Mexico*, tesis de maestría, Austin, A&M University, 2008; Ricardo Visiers Bañón, *Arqueología naval virtual: reconstrucción digital de la nao de 400 toneladas de la Instrucción náutica de Diego García de Palacio (1587)*, tesis doctoral, Madrid, ETSN, 2015.

privados al servicio naval tampoco debía ser un criterio relevante, dado que los galeones eran buques de Estado, regularmente empleados tanto para el comercio como para misiones de guerra. Ambos elementos contribuyen a explicar el ya mencionado laconismo de la legislación de construcción naval del Pacífico.

Sin embargo, desde 1621 el llamado *carguio*, o cargazón de los galeones transpacíficos, se reguló por “piezas”, embalajes o paquetes en los cuales se embarcaban las mercancías, y los fletes se tasaban en función de su número y no del valor de su contenido. Cuando menos a partir de este año (y probablemente desde mucho antes) se utilizaban piezas de carga denominadas *cajones*, *medios cajones*, *escribanías*, *escritorios*, *cajas de combés*, *cajas de tercio y de grumetes*. A lo anterior se añadieron, en un período temprano pero indeterminado, los *fardos*, *medios fardos*, *fardillos*, *petacas* y *marquetas de cera*.²⁹ El procedimiento concreto seguido para la tasación y el cálculo de fletes en esta etapa relativamente temprana era apenas comprendido por los fiscales novohispanos que colaboraron en las reformas mercantiles de fines del siglo XVII, y la documentación correspondiente se encuentra repleta de ambigüedades y sobreentendidos inescrutables. Sin embargo, resulta claro que, al menos desde 1621, y tal vez desde mucho antes, las tasaciones se realizaban en una junta general, con presencia de un contador de cuentas nombrado por el virrey y del fiscal de la Audiencia, en la cual se obtenía un acuerdo para deducir los derechos pagados por las mercancías. En 1637 se introdujo la práctica de dar un valor fijo a las piezas según sus tamaños, sin abrirlas, regulándose cuarenta *medios fardillos* (piezas pequeñas) por una tonelada, las cuales, a su vez, se pagaban a 12 pesos de flete de mar cada una. Ésta es la definición más temprana de la tonelada del Pacífico que he podido hallar hasta el momento en las fuentes documentales. Los otros tipos de pieza en uso, como *cajones*, *medios cajones* (y otros diminutivos), *tancales*, *tinajas* y otros más, se tasaban separadamente y se declaraban así en las partidas de la cuenta. Crucialmente, en este segundo caso “no se expresaba si la regulación [...] era respectiva a tonelada, y lo que se puede reconocer por ella es que sólo se atendía al tamaño (de la pieza), sin arreglarse al de la

²⁹ AGI, *Filipinas*, 210, n. 1.

tonelada”.³⁰ Esto significa que la tonelada de carga fue, en efecto, definida a partir de cierto número y tipo de piezas (cuarenta medios fardillos por tonelada), pero las dimensiones de éstas no fueron expresadas de manera explícita, ni tampoco existió reglamentación alguna al respecto. Por otra parte, la mención a los otros tipos de piezas, de indefinida forma y frecuencia de uso, indica que cuando menos una parte del *carguio* no correspondía a un concepto de tonelada establecido con precisión, sino que era resultado de una convención fluctuante y, posiblemente, de variación coyuntural.

Entre 1635 y 1640 tuvo lugar una crisis generada por una serie de multas impuestas por el visitador Pedro de Quiroga a los cargadores de Manila por exceder la permisión a Acapulco. El comercio de esa ciudad denunció que el visitador había realizado “un registro irregular e ilegal de los barcos y las mercancías”, resultando esto en crecidos avalúos. El episodio condujo a la primera manifestación política de los empresarios del Pacífico, quienes, al cesar el tráfico de la carrera, demandaron un incremento sustancial en el volumen de su comercio, y de su retorno en plata. Según la citada obra de Yuste, la Real Cédula de 1604 fue refrendada como resultado de este conflicto.³¹

En 1662, el Tribunal de Cuentas de México, por junta de 4 de julio, redefinió la denominación de las piezas de la siguiente forma: *fardillo, frangote, frangotillo, hachuelo, envoltorio, petaquilla, cuarterola, tercerola, marqueta de cera y cajón*, “y en cuanto a flete de mar regularon por una tonelada a 44 ducados”.³² Probablemente esto no fue refrendado por el Consejo de Indias, pues la Real Cédula de 31 de diciembre de 1667 señaló que debía “guardarse el estilo que antes se hubiese observado” en los avalúos, sin especificar cuál era aquél. El 12 de febrero de 1677, el Tribunal de Cuentas de México, por solicitud de su fiscal, licenciado Manuel de Soler, ordenó al comercio de Manila diese razón de cada pieza de que se componían los carguios “y que assí mismo ajustasen cuantas piezas de cada género hacían una tonelada [...]”. Esta orden no fue obedecida. Un documento posterior indica que “el no haber remitido razón de las piezas

³⁰ AGI, *Filipinas*, 203, n. 1.

³¹ Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas...*, p. 14.

³² AGI, *Filipinas*, 210, n. 1.

que hacían toneladas fue por no hacer acto contrario a la inmemorial posesión, en que la Ciudad estaba de no pagar fletes de Mar por la cuenta cúbica como se pretendía en México, y deberse estar al estilo, y costumbre [...]”.³³ Esto representa una confirmación documental de que, efectivamente, existía una correlación volumétrica, y no exclusivamente fiscal, entre las piezas embarcadas y el concepto de tonelada, y que los términos en que ésta correlación se utilizaba para definir los derechos de la Real Hacienda fueron trastocados, o reinterpretados, en distintos períodos, constituyendo el trasfondo técnico de las disputas mercantiles entre el comercio de Manila y el gobierno virreinal. También es un señalamiento de que el comercio de Manila consideraba un antiguo derecho no utilizar el concepto de tonelada volumétrica —es decir, la “cuenta cúbica”— para pagar su espacio de carga en los navíos del rey, sino que operaba en función de un elusivo “estilo y costumbre”.

Es preciso recordar, de manera paralela, que el comercio no era la única actividad que incidía en la industria de construcción naval en Filipinas. Durante este mismo período, diversos técnicos y administradores debatieron el porte ideal de los galeones desde un punto de vista estrictamente militar, lo cual confirma una vez más que eran concebidos para ambas funciones. En 1628, Juan Ruiz de Escalona criticó severamente el crecido porte de los galeones del Pacífico indicando sus escasas cualidades marineras, las dificultades y altos costos de su armamento en guerra, así como su escasa eficiencia económica en servicio mercante. Su propuesta al Consejo de Indias era autorizar únicamente la construcción de galeones de entre 500 y 700 toneladas.³⁴ Existen indicios que señalan que, durante la década de 1630, había galeones en servicio de portes muy elevados, y ciertamente diseñados fuera de ordenanza. Durante la década de 1650 se llevaron a cabo esfuerzos por cancelar las fábricas en Filipinas, debido a la inestabilidad social generada por los cortes madereros, y transferirlas a otros reinos asiáticos por contrata, aunque la construcción local no se detuvo. Existen datos que indican

³³ AGI, *Filipinas*, 210, n. 1.

³⁴ AGI, *Filipinas*, 30, n. 11.

que, para la década de 1670, el porte de los galeones se había estabilizado, tal como solicitaba Escalona, en 700 toneladas.³⁵

En 1682, el virrey de Nueva España, conde de Paredes, solicitó al comercio de Manila, por orden del Tribunal de Cuentas, que enviara a Acapulco las medidas precisas de todos los tipos de piezas en uso para el *carguio* de los buques, muchas de las cuales se tasaban bajo la misma denominación, aun siendo de tamaños diferentes. Éste era el caso del *fardillo*, *medio fardillo* y *hachuelo*, así como del *cajón*, *medio cajón* y la *petaca*. Se añadía que las piezas más grandes debían tener vara castellana y tercia de largo, media de alto y dos tercias de ancho. Finalmente, se añadió la primera definición concreta de la correlación entre la tonelada de flete y la tonelada volumétrica, a partir del número de piezas que constituían la segunda: “y para lo que toca a los fletes de Mar, se regulen nueve piezas de las referidas por una tonelada, y estas paguen 44 ducados”. Esto confirma la correlación entre el tipo de embalaje, es decir la pieza, y los conceptos de tonelada y tonelaje en el comercio transpacífico, en un sentido análogo al del atlántico español. En otras palabras, tal como la definición del tonelaje atlántico se obtuvo a partir de unidades volumétricas derivadas del uso de la pipa y el tonel, el tonelaje pacífico debía corresponder a una relación entre los conceptos de pieza y tonelada, lo cual, a su vez, tenía implicaciones fiscales. Resulta claro que, en la práctica, esto no comenzó a observarse sino hasta una etapa muy tardía. Este documento, que indica la equivalencia de nueve piezas por tonelada, fue endosado por Pedro de Labastida, fiscal de la Audiencia de México, el 2 de noviembre de 1684.³⁶ En ese mismo año se instituyó un indulto de 74 000 pesos a la arribada a Acapulco por concepto de almojarifazgo.³⁷

El método para calcular el flete endosado por Labastida fue utilizado por primera vez en 1685, cuando el galeón *Santo Niño* fue arqueado por *cuenta cúbica de toneladas*, “con prorrateo a las piezas, y en atención a sus tamaños”.³⁸ De esto resultó un total de 31 000 pesos, siete tomines y diez granos, cantidad que fue unánimemente

³⁵ AGI, *Filipinas*, 10, r. 1, n. 15.

³⁶ AGI, *Filipinas*, 201, n. 1.

³⁷ Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas...*, p. 17.

³⁸ AGI, *Filipinas*, 203, n. 1.

considerada elevada en relación con las prácticas del pasado, pues el fiscal de la Audiencia ordenó posteriormente devolver la diferencia al comercio de Manila, “siendo la razón el haber deducido los fletes de Mar por cuenta cúbica, sin exemplar hasta entonces [...]”.³⁹ Esto significa que podemos fechar el primer uso confirmado de la tonelada volumétrica para tasar los fletes, a partir de su equivalencia en piezas, en ese año de 1685. Por otra parte, el comercio de Manila seguía resistiéndose a la “cuenta cúbica” o, en otras palabras, a la estandarización de la tonelada imperial: el 15 de marzo de 1686, el conde de Paredes exigió nuevamente la remisión de las medidas de las piezas “a vista de haber llegado echando de menos, sólo el cotejo de toneladas, como en España se entendía”.

El siguiente paso de este litigio tuvo lugar con la Real Cédula de 5 de junio de 1697, la cual ordenaba “que los navíos de aquél tráfico [no] excediesen de 400 toneladas cada uno, habiendo de ser dos los que viniessen cada año al puerto de Acapulco”. Además, dictaba medidas precisas para los distintos tipos de piezas, sustituyendo a los usos tradicionales. Para que la orden fuese obedecida, se acuñaron patrones de la vara castellana en bronce, los cuales fueron enviados a Manila y Acapulco para ser utilizados como testigos. Los embalajes y las medidas estandarizadas por la cédula de 5 de junio de 1697 eran los siguientes (en unidades castellanas):

Fardo: vara y cuarta de largo, dos tercias de ancho y una tercia de alto.

Medio fardo: vara y cuarta de largo, dos tercias de ancho, y una sexta de alto.

Tercerola: vara y cuarta de largo, dos tercias de ancho, y cinco dedos y un tercio de dedo de alto.

Marqueta de cera: vara y octavo de largo, media de ancho, media de alto.

Media marqueta: vara y octavo de largo, media de ancho, cuarta de alto.

Cajones: vara y cuarta de largo, dos tercias de ancho, y una sexta de alto.

³⁹ AGI, *Filipinas*, 210, n. 1.

Cajas marineras o de combés: vara y media de largo, tres cuartas de ancho, una tercia de alto.

Biombos, baúles, escritorios, escribanías: sin precisar.

Balsas de loza: tres cuartas de largo, dos tercias de grueso o de circunferencia.

Tancales de loza: tres cuartas de largo, dos tercias de grueso o circunferencia.

Tancalillos: tres cuartas de largo, una de grueso.

El comercio de Manila resistió estas órdenes elevando un memorial a la Audiencia en el que indirectamente admitía haber rechazado las nuevas medidas y el cálculo de flete por tonelada volumétrica “porque habiéndose determinado por junta del Tribunal de Cuentas, el que los fletes de Mar se dedujesen por cuenta cúbica, sin haber sido citado, ni oído el comercio [...] estando en inmemorial posesión de lo contrario, y mandada guardar esta costumbre por la ley [...] no podrá exponerse el comercio al riesgo de que en ejecución de los determinado, se dedujesen los fletes de Mar por cuenta cúbica”.⁴⁰

Nuevamente, los filipinos consideraron que la Real Cédula de 1697 representaba un atentado contra un derecho inmemorial, asentado en la costumbre, pero la sustancia de esta percepción reside en el hecho de que los embalajes nuevamente definidos eran considerados demasiado pequeños a causa de los forros que debían cubrirlos para proteger la mercancía. Esto, argumentaban, aunado a la permisión limitada a 250 000 pesos y al pago del indulto, elevado a 100 000 pesos el 10 de abril de 1698,⁴¹ amenazaba con paralizar la ruta transpacífica, como había sucedido antes. Es importante señalar que el pago del indulto no eximía del flete de mar prorrateado por toneladas, como lo demuestran los registros que describen ambos rubros como columnas separadas, para después sumar ambas cantidades para obtener la cantidad total debida a la Real Hacienda.⁴² Por otra parte, los vecinos de Manila volvieron a discutir el porte

⁴⁰ *Ibidem.*

⁴¹ AGI, *Filipinas*, 203, n. 1.

⁴² *Ibidem.*

autorizado de los navíos, pidiendo la legalización de buques de 1200 toneladas, y que la carrera se hiciese en un sólo navío y no en dos.⁴³ De manera casi paralela, concretamente en el año de 1696, el gobernador Zabalburu dio órdenes para que en adelante sólo se construyesen galeones de 800 a 900 toneladas y que la ruta Manila-Acapulco se cubriera con dos de ese porte, en lugar de uno sólo. La Real Cédula de 1697, por otra parte, fue refrendada en 1699.⁴⁴

El ascenso de la dinastía borbónica dio inicio a un proceso de reforma en el comercio de ambos océanos, el cual tuvo consecuencias trascendentales para la construcción naval del Pacífico. En 1702, el nuevo rey Felipe V impuso una reforma que actualizaba las Reales Cédulas de 5 de junio de 1697 y 4 de mayo de 1699, las cuales establecían un porte máximo de 300 toneladas para los navíos de la carrera Manila-Acapulco. El nuevo reglamento incrementó la permisión a 300 000 pesos y su retorno en plata a 600 000, en dos navíos de 500 toneladas cada uno.⁴⁵ Sin embargo, la junta de fábricas del astillero de Bagatao, tras largos debates técnicos, decidió desobedecer las órdenes de restricción al tonelaje, estableciendo un porte de 800 toneladas, “y no menos” para las próximas fábricas.⁴⁶ El gobierno de Manila, por su parte, acusó recibo del reglamento de 1702 en dos ocasiones, el 21 de junio de 1705 y el 24 de mayo de 1708. Sin embargo, anunció también dificultades en obedecer la cláusula de construcción naval. Señalaba que no era posible iniciar la fábrica de los dos galeones de 500 toneladas, pues había dos en el puerto, así como un patache. De éstos, un galeón podía servir ocho años, el otro poco menos, y el patache cuatro. Por ello, se informó al Consejo que se había ordenado suspender toda nueva construcción hasta

⁴³ Anónimo, *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real, y Supremo de las Indias, a instancia de la Ciudad de Manila...*, Madrid, Juan de Ariztia, 1736, f. 194. Existe una versión de este impreso, editada y anotada por Carmen Yuste: Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, 2 v., introducción y notas de Carmen Yuste, México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1977.

⁴⁴ AGI, *Filipinas*, 204, n. 1.

⁴⁵ Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 36, 38.

⁴⁶ AGI, *Filipinas*, 127, n. 9.

consumirse los buques que servían.⁴⁷ Pero esto no fue así: en 1709 se botó al agua el *Nuestra Señora de Begoña*, de 600 u 800 toneladas, según la fuente, y en 1712 se construyó el *Santo Cristo de Burgos*, de 800 toneladas. El Consejo, respondiendo al acuse de recibo de 1708 y desconociendo las nuevas botaduras, autorizó, por Real Cédula de 12 de diciembre de 1712, el uso de las naves existentes, ordenando darlas al través cuando hubiesen terminado su vida útil, para poner entonces en ejecución la fábrica de los dos navíos de 500 toneladas estipulados por el reglamento de 1702.⁴⁸ De manera paralela, el virrey de la Nueva España, duque de Linares, inició una investigación acerca de las prácticas del comercio transpacífico. No resulta sorprendente que los excesos en el volumen del comercio apareciesen relacionados con el tamaño de los galeones. El límite de 500 toneladas impuesto por la legislación continuó siendo rebasado. En 1718, el gobernador Fernando de Bustamante y Bustillo botó al agua el *Sacra Familia*, de 800 toneladas.⁴⁹

La presión contra los intereses novohispano-filipinos continuó agudizándose. Por Real Cédula de 27 de octubre de 1720, el Consejo reiteró una prohibición contra el comercio de sedas chinas, originalmente expedida como parte de la cédula de 1697, pero que incluía esta vez la seda en rama, y limitó el valor de las mercancías en 300 000 pesos. En el rubro de la construcción naval, se ordenó que la carrera se hiciese en dos navíos de 500 toneladas cada uno (y no en uno sólo, como se había hecho), en atención a lo dilatado del viaje y a los espacios requeridos para bastimentos y pertrechos. También abordó otro controvertido tema de la cédula de 1697: las medidas de los embalajes de los productos embarcados en Manila. Aquí se mantuvieron las medidas dadas en aquel año, prohibiéndose los excesos de más de una cuarta parte, y se especificaba que no debía dárseles otros nombres que no fueran los de *fardos*, *medios fardos*,

⁴⁷ Anónimo, *Extracto historial del expediente...*, f. 30.

⁴⁸ *Ibidem*, f. 31.

⁴⁹ Iván Valdez-Bubnov, "Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)", en Antonio José Rodríguez González, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (comps.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla, 2017, p. 249-251.

tercerolas, marquetas y medias marquetas, cajones, cajas de combés, tancales de loza, balsas y escribanías. Finalmente, se especificaba que, a cambio de los derechos con que se gravaba el comercio (100 000 pesos o 17%), la fábrica de galeones seguiría siendo costeada por la Real Hacienda, así como las carenas, aprestos, tripulación, sueldos, víveres, pertrechos y municiones.⁵⁰

La cédula de 1720 generó una gran conmoción entre los comerciantes novohispano-filipinos, quienes nuevamente replicaron a través de un memorial, firmado por el fiscal Pedro de Bedoya el 15 de noviembre de 1722.⁵¹ Este texto contiene una lista de aspiraciones por parte del comercio de Manila, la mayor parte de orden mercantil. Estas incluían la derogación de las prohibiciones contra la seda, una permisión con valor de 500 000 pesos con un millón de retorno en plata, entre otras.⁵² Las aspiraciones de construcción naval consistían en que la carrera se hiciese en un sólo galeón y no en dos, como se había nuevamente mandado. El conocido argumento de la mayor economía en materiales, pertrechos y gente de los buques grandes, en relación con los pequeños, se esgrimió una vez más, pero las consideraciones propiamente navales recibieron una atención notable. En efecto, el documento indicaba que los navíos grandes no sólo eran más resistentes a los temporales, sino que portaban mayor artillería y eran más eficientes en combate. A partir de este razonamiento se elevó la súplica de que el galeón único de servicio en la carrera tuviese un porte de 800 a 900 toneladas,⁵³ es decir, el tonelaje promedio de los galeones construidos en los astilleros filipinos durante los últimos veinte años. Se aseguraba que todos los prácticos de la construcción para la carrera coincidían en aprobar este porte, el cual se hallaba, además, avalado por la experiencia. Finalmente, el documento señalaba que los oficiales reales de Manila apoyaban el dictamen de la superior economía de los buques grandes, llegando a afirmar que, si se obedecía la orden de 1720 al respecto de los dos navíos de 500 toneladas, “quedaría arruinada la

⁵⁰ Anónimo, *Extracto historial del expediente...*, f. 39, 44.

⁵¹ *Ibidem*, f. 47.

⁵² *Ibidem*, f. 48-49.

⁵³ *Ibidem*, f. 49.

Real Hacienda”.⁵⁴ El comercio de Andalucía, en contraparte, también elevó su propia súplica al Consejo de Indias, argumentando los muchos daños ocasionados por la cargazón de Filipinas, la cual supuestamente alcanzaba las 12 000 piezas por navío. Como resultado, Tomás de Gorostiaga, un apoderado del Comercio de Manila ante el Tribunal de Cuentas de México, presentó un reconocimiento de los registros de carga de los diez galeones que hicieron la carrera entre 1710 y 1720. Esto demostró que a lo largo de ese período se había desembarcado en Acapulco un total de 36 895 piezas, incluyendo 4 299 medios cajones con tejidos de seda, lo cual, dividido entre los diez navíos, daba un promedio de 3 660 piezas transportadas por galeón.⁵⁵

Mientras tenía lugar este debate, por Reales Cédulas de 13 de mayo y 8 de agosto de 1721, el Consejo de Indias aprobó, en sustitución de las Ordenanzas de 1618 y sus añadiduras, un nuevo reglamento técnico para normar la construcción naval en todas las regiones del imperio: las *Proporciones de las más esesmpciales* de Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza. Tal como las ordenanzas de construcción naval de los Habsburgo, el reglamento de Gaztañeta debía ser utilizado sin variación alguna en la construcción de navíos de guerra y de comercio en todos los astilleros hispanos, y fue recibido en Filipinas durante la primera mitad de 1723.⁵⁶

Como he señalado en publicaciones anteriores, el reglamento de Gaztañeta fue producido en el contexto de un conflicto administrativo entre las elites mercantiles de Sevilla y Cádiz por el control del comercio trasatlántico, cuyo argumento principal era la navegabilidad del río que conducía al puerto de la primera ciudad, en función del creciente porte de los navíos de la carrera del Atlántico y de los navíos de guerra de otras potencias. La aprobación del reglamento de Gaztañeta fue rebatida en el seno de una junta de ministros y representantes de ambas ciudades junto con la transferencia reciente, en 1717, del órgano rector del comercio trasatlántico, la Casa de Contratación, de Sevilla a Cádiz. La junta de ministros comenzó a

⁵⁴ *Ibidem*, f. 51-52.

⁵⁵ *Ibidem*, f. 74.

⁵⁶ Valdez-Bubnov, “Comercio, guerra y tecnología...”, p. 252-253.

reunirse en 1722, y emitió su resolución en 1723, es decir, precisamente cuando el reglamento de Gaztañeta era recibido en Manila. Esta resolución representó un triunfo total de la causa sevillana: se ordenaba el retorno de la Casa de Contratación de Cádiz a Sevilla, así como la suspensión de las *Proporciones de las más essempliales* como ordenanzas universales de construcción naval. Finalmente, se ordenaba a Gaztañeta elaborar otro sistema de medidas y proporciones para las capitanas y almirantas de la carrera del Atlántico. Estos puntos fueron confirmados por un Real Decreto emitido en 1725, pero, como sabemos, no se llevaron a la práctica.⁵⁷

Cabe preguntarse si el difícil proceso que condujo a la sustitución de las ordenanzas de 1618 y sus añadiduras por las *Proporciones de las más essempliales* de Gaztañeta puede enseñarnos algo al respecto de la evolución de la construcción naval en Filipinas. Por cédula de 17 de junio de 1724, el Consejo de Indias eliminó la prohibición de los tejidos de seda y ordenó el retorno a la práctica mercantil establecida por el reglamento de 1702, con la diferencia de que los avalúos de carga debían hacerse por facturas y no por reconocimiento directo de los fardos y cajones. En una medida trascendental para nuestro tema, la cédula de 1724 omitió la cláusula de los dos navíos de 500 toneladas presente en el reglamento de 1720, ordenando que la carrera se hiciese en uno solo, pero sin especificar el tonelaje.⁵⁸ El *carguio* debía ajustarse en función de un total de 4000 piezas por navío. En 1730, el gobierno de Manila autorizó la construcción de dos navíos del porte autorizado por el reglamento de 1724, los cuales, según Valle Gómez, fueron construidos siguiendo las normas de Gaztañeta: el *Nuestra Señora de Covadonga* y el *Nuestra Señora del Pilar*, ambos de 500 toneladas y botados en 1733.⁵⁹ El 8 de abril de 1734 se promulgó en el Buen Retiro una Real Cédula que permitía transportar sedas y manufacturas chinas por un valor de 500 000 pesos, con un retorno de un millón de pesos en plata. El avalúo debía ejecutarse

⁵⁷ Iván Valdez-Bubnov, "War, Trade and Technology: The Politics of Spanish Shipbuilding Legislation, 1607-1728", *International Journal of Maritime History*, XXI, n. 2, 2009, p. 75-102.

⁵⁸ Anónimo, *Extracto historial del expediente...*, f. 92-94.

⁵⁹ José García del Valle Gómez, *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, de la carrera de Manila-Acapulco (1733-1750)*, Madrid, Editorial Naval, 1993.

por medio de facturas y no por número de piezas: “excluyéndose absolutamente la regulación del permiso por piezas”.⁶⁰ Pese a esto, en la práctica se siguió ajustando la carga en función de las 4 000 piezas por navío autorizadas por el reglamento de 1724. El porte de los navíos debía mantenerse en 500 toneladas.⁶¹

Por otra parte, en ese mismo año de 1734, en Manila, salió de la imprenta el segundo tratado de construcción naval del Pacífico después de la obra de García de Palacio: la *Navegación especulativa y práctica* de Joseph González Cabrera Bueno.⁶² Como he señalado en otras publicaciones, este libro contiene —bajo el título *De las reglas, y medidas para fabricar navíos y otras cosas necesarias para su uso*— un total de 45 artículos dedicados a la descripción estructural del casco, tonelaje y arqueado de dos clases de navíos de 70 cañones, uno de guerra y otro de comercio. También contiene una definición de tonelada propia del Pacífico hispano: dos pipas de 40 arrobas. Esto nos conduce al concepto de arqueado, definido por González Cabrera Bueno de una manera propia del Pacífico y distinta de la legislación de arqueado ya discutida en las páginas anteriores.

En efecto, el autor definía el concepto de tonelada como el volumen equivalente a dos pipas de cuarenta arrobas cada una, con una equivalencia de veinte quintales. Cabe señalar que la tonelada atlántica también tenía un equivalente en peso de veinte quintales, pero, como hemos señalado, su volumen era equivalente a dos pipas de 27½ arrobas cada una. La definición de tonelada de González Cabrera Bueno precede a su explicación del arqueado del Pacífico, según una fórmula que no aparece en los registros documentales del comercio, lo cual, empero, no significa que no estuviese en uso. Esta fórmula es la siguiente:

$$(E + Q) \div 2 \times (\frac{1}{2} M) \times P - 5\% \div 8 + (\frac{5}{8} \text{ del total} \times 20) = X \text{ quintales}$$

Donde E = eslora; Q = quilla; M = manga; P = puntal

⁶⁰ Anónimo, *Extracto historial del expediente...*, f. 197.

⁶¹ Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas...*, p. 48.

⁶² Joseph de González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa y práctica...*, Manila, Convento de Nuestra Señora de los Ángeles, 1734.

La peculiaridad de este método es que ofrece un producto final en quintales en lugar de toneladas de arqueo. El quintal no era una medida de volumen, sino una antigua medida de peso castellana dividida en cuatro arrobas, o cien libras. Se utilizó antiguamente en el Mediterráneo como unidad para estimar el porte de los mercantes bajo la acepción de *quintalada* y, según O'Scanlan, se llegó a utilizar también en la primitiva carrera de Indias.⁶³ Por otra parte, Veitia Linage, escribiendo en el último tercio del siglo XVII, refiere la *quintalada* como una compensación de dos y medio por ciento del monto líquido de los fletes pagados en el comercio atlántico, concedida a marineros y grumetes de servicio destacado.⁶⁴ Finalmente, es preciso señalar que existe evidencia documental que señala que, hacia mediados del siglo XVIII, los portes de los navíos de la carrera del Perú eran estimados consuetudinariamente en quintales, y que el cálculo por toneladas respondió a casos concretos de intervención estatal para su transferencia a la carrera del Pacífico. En otro espacio he formulado la hipótesis de que el producto en quintales señalado por este autor, al ser dividido entre veinte (el número de quintales correspondiente a su propia definición de tonelada, así como de la tonelada atlántica), da como resultado una cifra que, plausiblemente, corresponde al tonelaje de los navíos de setenta cañones que tan meticulosamente describe en su tratado.⁶⁵ El hecho de que tanto el formato usado por Cabrera Bueno como parte de la información técnica hayan sido directamente copiados de la descripción del tipo de setenta cañones en las *Proporciones de las más esempciales* de Gaztañeta otorgan fuerza a este argumento, así como a la hipótesis de que su fórmula de arqueo requiere algo que no está señalado en el texto: que el producto final en quintales sea dividido entre veinte para obtener el número de toneladas. Finalmente, es importante señalar que el texto indica que existían otros métodos de arqueo en uso en el Pacífico, los cuales eran expresamente rechazados por el autor

⁶³ Timoteo O'Scanlan de Lacy, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 447.

⁶⁴ Joseph de Veitia Linage, *Norte de la contratación...*, libro II, n. 16, p. 116.

⁶⁵ Iván Valdez-Bubnov, "El navío de 70 cañones González Cabrera Bueno (1734): ¿un modelo tecnológico propio de la carrera de Filipinas?", en Jaime Olveda (ed.), *Relaciones intercoloniales. Nueva España y Filipinas*, Zapopan, El Colegio de Jalisco, 2017.

debido a los espacios ocupados por las cajas de permiso.⁶⁶ Es preciso considerar que, pese a que González Cabrera Bueno ocupaba el puesto de piloto mayor de la carrera del Pacífico, su obra no debe ser comprendida como un reglamento oficial, sino como un indicio de prácticas concretas. Más aún, debe recordarse que fue producida en el contexto de los intensos debates políticos generados en torno a los reglamentos de comercio de 1720 y 1734 y, tal vez lo más importante, en el contexto de la reiterada prohibición de construir buques mayores a 500 toneladas. En efecto, la obra de González Cabrera Bueno es un manifiesto tecnológico de la autonomía de los intereses novohispano-filipinos, los cuales, al mismo tiempo que acataban la legislación de 1734, con sus cláusulas restrictivas al tonelaje, producían un sofisticado tratado de construcción naval, detallando la fábrica de buques mucho mayores, y más aún, con su propia definición de tonelada, y con un método de arqueo fuera de ordenanza.

Por otra parte, es preciso considerar que, de manera casi paralela, se abrió una nueva controversia sobre las medidas de las piezas. En abril de 1730 el galeón *Sacra Familia* arribó a Acapulco con la carga arreglada de acuerdo al despacho de 15 de septiembre de 1726. Las piezas desembarcadas fueron medidas con el padrón conservado en la ciudad de México, encontrándose excesos en sus dimensiones, lo que fue denunciado por el fiscal Manuel Ángel de Cevallos. El 18 julio de 1731 el gobierno de Manila firmó una réplica remitiendo “la resolución del comercio” de seguir usando sus medidas antiguas, y ofreciendo pagar la diferencia en derechos cuando se encontrase aumento fuera de la ley por medio de confirmaciones sexenales. El 23 de abril de 1735 se refrendó el último reglamento de medidas para las piezas.⁶⁷ Finalmente, la diatriba se resolvió con el cobro de 162 000 pesos por concepto de los excesos en las medidas de las piezas, a partir de la permisión de 4 000 de ellas.⁶⁸

La siguiente generación de galeones, construidos después de la década de 1730 para sustituir a los navíos Gaztañeta de 500 tonela-

⁶⁶ Joseph de González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa y práctica...*, p. 284-285.

⁶⁷ AGI, *Filipinas*, 211, n. 1.

⁶⁸ AGI, *Filipinas*, 241, n. 1.

das, *Nuestra Señora de Covadonga* y *Nuestra Señora del Pilar*, registró un significativo incremento en sus dimensiones y tonelaje. En efecto, el *Nuestra Señora del Rosario* y *los Santos Reyes* fue botado al agua en 1745, y Schurz y Marley le han atribuido 94 codos de eslora, 78 de quilla y 28 de manga, con un porte de 1 710 toneladas. De ser correctas estas cifras, el porte de los navíos se triplicó después de la aprobación del reglamento de comercio de 1734. Cinco años después, en 1750, el galeón *Santísima Trinidad* y *Nuestra Señora del Buen Fin* se botó al agua en Bagatao. Este buque tenía 83 codos de eslora, poco más de 26 codos de manga⁶⁹ y un porte de 2 000 toneladas.⁷⁰

El caso del *Santísima Trinidad* es relevante desde el punto de vista de la construcción naval, pues su historial confirma que el porte de los navíos seguía siendo percibido por las autoridades novohispanas como una forma de controlar el volumen de mercancías introducidas en Acapulco, lo cual nos conduce de nuevo a la correlación entre el concepto volumétrico de tonelada y el *carguio* de los navíos de la carrera del Pacífico. En efecto, el 14 de noviembre de 1752, el rey Fernando VI, por medio de su secretario de Marina, marqués de la Ensenada, giró una orden para que el *Trinidad* fuera medido y arqueado en su arribada a Acapulco. Para Ensenada, el “desorden” experimentado en el comercio transpacífico tenía su origen en “el exceso de su buque”, es decir, de su porte, “transgrediendo las Leyes de la permisión con notorio perjuicio del Comercio de estos reynos”. La orden indicaba que el navío debía arquearse y medirse rigurosamente, “computando su buque con la carga permitida por Reglamentos, y Reales Cédulas, que estén en observancia”. Como remedio para futuros excesos, el marqués ordenó que el navío fuera reformado, para “reducir, y moderar el buque a la permisión”, y que se construyera otro nuevo, “reglado a medidas regulares y convenientes”, especificando que el espacio de carga debía ser correspondiente a la permisión, “y no más”, sin por ello reducir el volumen destinado a víveres y agua, así como a su armamento en guerra. También proponía el retorno a dos buques menores,

⁶⁹ Marley, “The Great Galleon: The *Santísima Trinidad* (1750-1765)”, *Philippine Studies*, v. 41, n. 2, 1993, p. 167-181, p. 171.

⁷⁰ AGI, *Filipinas*, MP. 41.

señalando de manera facultativa que podían construirse dos fragatas menores para cubrir la ruta Manila-Acapulco, lo cual, como hemos señalado líneas atrás, se había ejecutado durante la década de 1730, hasta la botadura del *Nuestra Señora del Rosario* en 1745.⁷¹

A partir de este período, el Consejo de Indias abrió un nuevo expediente acerca de los fraudes en el comercio de Filipinas, el cual tuvo por resultado una serie de adiciones al reglamento de 1734, promulgadas en 1769. La consulta fiscal tuvo dos vertientes, ambas centradas en el cobro de los derechos de almojarifazgo, una dedicada al comercio asiático en Filipinas y otra al comercio entre Filipinas y Nueva España.

Las embarcaciones mercantiles de diversos reinos asiáticos siempre estuvieron presentes en los puertos filipinos, constituyendo una importante y todavía poco comprendida faceta de la economía del Pacífico hispano. En 1718, el gobernador Bustamante y Bustillo había intentado formalizar el tráfico con los reinos de Siam y Tonkín por medio del envío de embajadas, pero sólo la primera condujo al establecimiento de un tratado formal. El 20 de julio de 1737 se expidió una Real Cédula normando el cobro de almojarifazgo sobre los productos asiáticos introducidos en Filipinas, y en 1748 se reactivó el comercio con el reino de Siam. Tras el arribo a Manila de un navío de aquél reino (el *San Francisco Xavier*, capitán Bartolomé de Oliveira), el gobernador obispo Juan de Archedera intentó, el 4 de julio de 1748, reactivar las cláusulas de mutua exención de almojarifazgos estipuladas en el tratado de 1718. Esto condujo a un prolongado litigio con los oficiales de la Real Hacienda, el cual terminó por cancelar el efímero libre comercio entre Filipinas y Siam. En este contexto, el marqués de Ovando, sucesor de Archedera, realizó un intento de transferir la industria de construcción naval a ese mismo reino por medio de la creación de una compañía por acciones. La reacción del Consejo de Indias fue adversa a ambos propósitos, y el proyecto fue cancelado por Real Cédula de 1 de julio de 1755, aunque el navío fue botado al agua y entró en servicio. En el contexto de estas cancelaciones, el problema de la tasación de las

⁷¹ Archivo General de la Nación (AGN), *Reales Cédulas (Originales)*, v. 53, exp. 9, f. 19-26.

mercaderías y su relación con el tonelaje volvió a emerger. El 24 de julio de 1757, el nuevo gobernador Arandia fijó los almojarifazgos cobrados a embarcaciones asiáticas en 8%, y la documentación correspondiente incluyó instrucciones precisas para que los navíos extranjeros fuesen visitados y medidos rigurosamente.

La vertiente novohispana de esta consulta produjo también un dictamen del fiscal de la Audiencia de Manila, Francisco Leandro de Viana, sobre el método de ajustar los derechos de almojarifazgo, la falsedad de los libros de sobordo y perjurios de los capitanes mercantes, firmado el 4 de mayo de 1760. Nuevamente, el problema del tonelaje y su relación con los derechos fiscales se convirtió en un punto relevante. En efecto, se definió una correspondencia entre los conceptos de pieza y de tonelada distinta las explicitadas en 1682 y 1684, las cuales, como hemos señalado, equivalían a nueve piezas por tonelada. Esta conclusión se deriva del documento expuesto en el cuadro 1.⁷²

Como es posible observar, este documento presenta las dimensiones básicas de *lanzamiento* (en este caso *eslora*), *quilla*, *manga* y *puntal*, para navíos desde 512 hasta 120 toneladas de arqueo, así como la correspondencia en piezas de cada tonelaje. La segunda parte del cuadro presenta el cómputo de almojarifazgos tasados a un peso por pieza, a un peso y cuatro reales, a dos pesos, dos pesos cuatro reales, tres pesos cuatro reales y cuatro pesos por pieza. Esto es importante porque confirma nuevamente la correlación entre el concepto de *pieza*, la tonelada volumétrica y el cobro de derechos reales.

Esta correspondencia entre dimensiones, toneladas y número de piezas es de una relevancia crucial para la confirmación de la existencia de una correlación entre la tonelada fiscal, establecida por la historiografía del Pacífico, y una tonelada volumétrica, no precisada hasta ahora, análoga a la del Atlántico y empleada en la construcción naval para la definición del porte de los navíos. Como indican tanto el título del documento como la correspondencia entre toneladas y piezas, para 1760 se hallaba en uso reglamentado un concepto de tonelada volumétrica definida a partir de una medida lineal equivalente a dos tercios de vara de Ávila, o castellana, más un treintaydozavo, lo cual no era otra cosa que el codo real, de ribera

⁷² AGI, *Filipinas*, 940, n. 1.



Cuadro 1

“PARTE DE LAS PROPORCIONES Y MEDIDAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES FINAS Y LAS SUFICIENTES PARA VENIR EN CONOCIMIENTO DE BUQUE POR TONELADAS Y POR PIEZAS DE A OCHO EN TONELADA, QUE ESTÁN CONCEDIDAS A ESTAS YSLAS POR S. M.: Y SE ADVIERTE QUE LAS TONELADAS SE ARQUEAN SOBRE LA MEDIDA DE DOS TERCIOS DE VARA DE ÁVILA, Y UNA DE LAS TREINTA Y DOS PARTES MÁS QUE SE AÑADEN DE LAS DOS TERCIAS, Y ES EL CODO REAL, QUE S. M. TIENE MANDADO QUE SE OBSERVE EN TODOS SUS ASTILLEROS”

<i>Lanzamiento</i>	<i>Quilla</i>	<i>Manga</i>	<i>Puntal</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Piezas</i>	<i>Alm. 1 peso/ pieza</i>	<i>Alm. 1 peso 4 rs/pieza.</i>	<i>Alm. 2 pesos/ pieza</i>	<i>Alm. 2 pesos 4 rs/pieza</i>	<i>Alm. 3 pesos 4 rs/pieza</i>	<i>Alm. 4 pesos/ pieza</i>
56	50	16	8	512	4096	4096	6 144	8 192	10 240	12 288	14 336
52	48	16	8	491	3 928	3 928	5 892	1 786	9 820	11 784	13 748
51	46	15	7	414	3 312	3 312	4 968	6 624	8 280	9 936	11 592
49	44	14	7	344	2 752	2 752	4 128	6 504	6 880	8 256	9 632
47	42	14	7	329	2 632	2 632	3 948	5 264	6 580	7 896	9 212
45	40	13	6	280	2 240	2 240	3 360	4 480	5 600	6 720	7 840
42	38	12	6	228	1 824	1 824	2 736	3 648	4 560	5 472	6 384
40	36	12	6	207	1 656	1 656	2 484	3 312	4 140	4 968	5 796
39	35	11	5	193	1 544	1 544	2 316	3 088	3 860	4 632	5 404
38	34	11	5	156	1 248	1 248	1 872	2 496	3 120	3 744	4 368
36	32	10	5	134	1 072	1 072	1 608	2 144	2 680	3 216	3 752
33	30	10	5	120	960	960	1 440	1 920	2 400	2 880	3 360

FUENTE: Archivo General de Indias, *Filipinas*, 940, n. 1.

o cantábrico, cuyo patrón se incluyó al final del documento. Esto significa que para esta fecha el concepto de *pieza* estaba claramente estandarizado en un volumen equivalente a un codo cúbico, lo cual hacía la correspondencia volumétrica de ocho piezas por tonelada de arqueo, unidad idéntica al concepto atlántico de tonelada estandarizado por la Real Cédula de 1590. Así, el sentido volumétrico de la pieza, establecido desde 1621, equiparado a cuarenta medios fardillos por tonelada en 1637, y a nueve piezas por tonelada en 1682, terminó por reducirse a ocho piezas de un codo cúbico por tonelada para mediados del siglo XVIII, en un paralelo directo con el uso del tonel macho de dos pipas de $27\frac{1}{2}$ arrobas, equivalente a ocho codos cúbicos, como unidad básica de los procedimientos de arqueo. En conclusión, el año de 1760 es la fecha más temprana en que me ha sido posible, hasta el momento, confirmar la plena incorporación del Pacífico hispano a la estandarización tecnológica desarrollada por la Corona a partir de 1590. Habiendo señalado esto, es preciso considerar la posibilidad de que el uso de ocho piezas por tonelada se haya generalizado antes de 1760, pero necesariamente en algún momento posterior a la correlación de nueve piezas por tonelada confirmada en 1682 y empleada por primera vez para el cálculo de fletes en 1685. Esto nos conduce de vuelta al punto de partida del presente estudio: para comprender la evolución de la construcción naval en el Pacífico es necesario abandonar el presupuesto de una correlación directa con las normas y prácticas del Atlántico y estudiar sus peculiaridades a partir de la intersección de sus propios contextos estratégicos, mercantiles y militares.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, Luis, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México/La Coruña, Instituto Dr. José María Luis Mora/Universidad de la Coruña, 2009.
- ÁLVAREZ DE ABREU, Antonio, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, 2 v., introducción y notas de Carmen Yuste, México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1977.



- Anónimo, *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real, y Supremo de las Indias, a instancia de la Ciudad de Manila...*, Madrid, Juan de Ariztia, 1736.
- Anónimo, “Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de Naves”, en Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, Madrid, Imprenta Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau, 1876-1891, v. VI.
- BONIALIAN, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012.
- , “La historia económica del Pacífico en su larga duración. Una revisión a *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos* de Pierre Chaunu”, *Illes i Imperis*, n. 19, 2017, p. 77-99.
- BOXER, Charles, “War and Trade in the Indian Ocean and the South China Sea, 1600-1650”, *Mariner’s Mirror*, 71, 1985, p. 417-436.
- CANO, Thomé, *Arte para fabricar y aparejar naos de guerra y de merchante*, Sevilla, Luis Estupiñan, 1611.
- CAPMANY, Antonio de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1779-1782.
- CASADO SOTO, José Luis, *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988.
- CERVERA JIMÉNEZ, José Antonio, “Los planes españoles para conquistar China a través de Nueva España y Centroamérica en el siglo XVI”, *Cuadernos Intercambio*, v. 10, n. 12, 2013 p. 207-237.
- CHAUNU, Pierre, “La tonelada espagnole aux XVI et XVII siècles”, en Michel Mollat, *Le navire et l’économie maritime du XV au XVII siècles*, París, SEVPEN, 1957.
- , *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe XVIIIe siècles). Introduction méthodologique et indices d’activité*, París, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, 1960.
- CHAUNU, Pierre y Huguette Chaunu, 11 v., *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*, París, SevPen, 1955-1959.
- ESCALANTE DE MENDOZA, J., *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, en Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, Madrid, Imprenta Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau, 1876-1891, v. V, p. 413-515.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Disquisiciones náuticas*, 6 v., Madrid, Imprenta Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau, 1876-1891.



- GARCÍA DE PALACIO, Diego, *Instrucción náutica*, México, Pedro Ocharte, 1587.
- GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ, José, *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, de la carrera de Manila-Acapulco (1733-1750)*, Madrid, Naval, 1993.
- GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de, *Proporciones de las medidas mas essempticiales...*, Madrid, Phelipe Alonso, 1720.
- GONZÁLEZ CABRERA BUENO, Joseph de, *Navegación especulativa y práctica...*, Manila, Convento de Nuestra Señora de los Ángeles, 1734.
- LAANELA, Erika Elizabeth, *Instrucción náutica (1587) by Diego García de Palacio: An Early Nautical Handbook from Mexico*, tesis de maestría, Austin, A&M University, 2008.
- LANE, Frederic C., "Tonnages, Medieval and Modern", *The Economic History Review*, XVII, n. 2, 1964, p. 213-233.
- MARLEY, D. F., "The Great Galleon: The *Santisima Trinidad* (1750-1765)", *Philippine Studies*, v. 41, n. 2, 1993, p. 167-181.
- MARTIN, Colin, "Spanish Armada Tonnages", *The Mariner's Mirror*, 63, 1977, p. 365-637.
- MAWER, A. G. "Ships of the Spanish Main: Palacio on Proportions and Burden", *The Mariner's Mirror*, 92, 2006, p. 88-93.
- MORINEAU, Michel, "Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes", *Cahiers des Annales*, n. 24, 1966.
- O'SCANLAN DE LACY, Timoteo, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta Real, 1831.
- RIETH ÉRIC, Burlet René, "Essai de restitution d'un bâtiment de 400 toneladas, d'après Diego García de Palacio (1587)", *Histoire & Mesure*, 3, 1988, p. 463-489.
- RUBIO SERRANO, José Luis, *Arquitectura de las naos y galeones de la carrera de Indias*, 2 v., Málaga, Seyer, 1991.
- TRUEBA, Eduardo, "Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)", *Revista de Historia Naval*, n. 20, 1988, p. 33-59.
- USHER, Abbot Payson, "Spanish Ships and Shipbuilding in the 16th and 17th Centuries", *Facts and Factors in Economic History*, Cambridge, Massachusetts, 1932, p. 182-213.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, "El navío de 70 cañones González Cabrera Bueno (1734): ¿un modelo tecnológico propio de la carrera de Filipinas?", en



- Jaime Olveda (ed.), *Relaciones intercoloniales. Nueva España y Filipinas*, Zapopan, El Colegio de Jalisco, 2017.
- , “War, Trade and Technology: The Politics of Spanish Shipbuilding Legislation, 1607-1728”, *International Journal of Maritime History*, XXI, n. 2, 2009, p. 75-102.
- , *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana Vervuert, 2011.
- , “Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)”, en Antonio José Rodríguez González, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén (comps.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla, 2017.
- VEITIA Linaje, Joseph de, *Norte de contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Iuan Francisco de Blas, 1672.
- VISIERS BAÑÓN, Ricardo, *Arqueología naval virtual: reconstrucción digital de la nao de 400 toneladas de la ‘Instrucción náutica’ de Diego García de Palacio (1587)*, tesis doctoral, Madrid, ETSIN, 2015.
- YUSTE, Carmen, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984.
- , “El galeón en la economía colonial”, en *El galeón del Pacífico. Aca-pulco-Manila, 1565-1815*, México, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, p. 91-112.
- , *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

<i>Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon</i>	7
El control del gasto militar en la monarquía española en la primera mitad del siglo XVIII, un negocio político <i>Anne Dubet</i>	23
Los negocios con la armada. Suministros militares y política mercantilista en el siglo XVIII <i>Rafael Torres Sánchez</i>	49
El comercio de maderas del Báltico Sur en las estrategias de suministros de la Marina Real, 1714-1795 <i>Rafal Reichert</i>	77
Detrás del asentista. Los contratistas militares de Felipe V en Cataluña, 1715-1720 <i>Eduard Martí</i>	95
La gestión de Julián de Arriaga. El presupuesto de la Armada en una etapa de restricción del gasto público, 1754-1759 <i>María Baudot Monroy</i>	129
El asiento general en la provisión del vestuario militar. La gestión de la Compañía de Bacardí, Mestres y Sierra entre 1763 y 1784 <i>Sergio Solbes Ferri</i>	163



El curso español. Política estatal y evolución legal durante el siglo XVIII <i>Vera Moya Sordo</i>	193
El financiamiento de las plazas militares del Gran Caribe Hispano en el largo siglo XVIII, 1698-1808 <i>Johanna von Grafenstein</i>	223
Presencia naval en el África subsahariana: armadas y flotas españolas, siglos XVI-XVIII <i>Germán Santana Pérez</i>	269
El abastecimiento estratégico de cáñamo durante el largo siglo XVIII, 1675-1830: entre el Báltico, Granada y las Américas <i>Manuel Díaz-Ordóñez y Antonio José Rodríguez Hernández</i> . . .	291
Cubriendo las necesidades de la ruta transpacífica. Abastos de embarcaciones y pertrechos navales para el puerto de Acapulco, siglos XVII-XVIII <i>Guadalupe Pinzón Ríos</i>	321
Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII <i>Iván Valdez-Bubnov</i>	345