



# ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019  
ISSN 1131-768X  
E-ISSN 2340-1400

# 32

SERIE IV HISTORIA MODERNA  
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED







# ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019  
ISSN 1131-768X  
E-ISSN 2340-1400

# 32

**SERIE IV HISTORIA MODERNA**  
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.32.2019>



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

SERIE I — Prehistoria y Arqueología  
SERIE II — Historia Antigua  
SERIE III — Historia Medieval  
SERIE IV — Historia Moderna  
SERIE V — Historia Contemporánea  
SERIE VI — Geografía  
SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

N.º 1 — Historia Contemporánea  
N.º 2 — Historia del Arte  
N.º 3 — Geografía  
N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA  
Madrid, 2019

SERIE IV · HISTORIA MODERNA N.º 32, 2019

ISSN 1131-768X · E-ISSN 2340-1400

DEPÓSITO LEGAL  
M-21.037-1988

URL

ETF IV · HISTORIA MODERNA · <http://revistas.uned.es/index.php/ETFIV>

DISEÑO Y COMPOSICIÓN

Carmen Chincoa Gallardo · <http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons  
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

**Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna (ETF/IV)** es la revista científica que desde 1988 publica el Departamento de Historia Moderna de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Está dedicada a la investigación en Historia Moderna y acoge trabajos inéditos de investigación, en especial artículos que constituyan una aportación novedosa, que enriquezcan el campo de estudio que abordan y que ofrezcan una perspectiva de análisis crítico. Va dirigida preferentemente a la comunidad científica y universitaria, tanto nacional como internacional, así como a todos los profesionales de la Historia Moderna en general. Su periodicidad es anual y se somete al sistema de revisión por pares ciegos. La revista facilita el acceso sin restricciones a todo su contenido desde el momento de su publicación en esta edición electrónica.

**Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna (ETF/IV)** (*Space, Time and Form. Serie IV*) is a peer-reviewed academic journal published from 1988 by the Department of Early Modern History at the School of Geography and History, UNED. It's devoted to the study of Early Modern History and is addressed to the Spanish and international scholarly community, as well as to professionals in the field of Early Modern History. The journal welcomes previously unpublished articles, particularly works that provides an innovative approach, contributes to its field of research, and offers a critical analysis. It is published annually. The journal provides open access to its content beginning with the publication of the present online issue. The journal is indexed in the databases and directories enumerated above.

**Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna** está registrada e indexada entre otros, por los siguientes Repertorios Bibliográficos y Bases de Datos: REDIB, LATINDEX, DICE, ISOC (CINDOC), RESH, IN-RECH, Dialnet, e-spacio UNED, CIRC 2.0 (2016), MIAR 2015, ERIH PLUS, CARHUS 2014, Fuente Academica Premier, Periodicals Index Online, Ulrich's, FRANCIS, SUDOC, ZDB, DULCINEA (VERDE) y en el Directory of Open Access Journals (DOAJ).

#### **EQUIPO EDITORIAL**

**Edita:** Departamento de Historia Moderna, Universidad Nacional de Educación a Distancia.

**Editores:** Julio Arroyo Vozmediano (UNED), David Martín Marcos (UNED), Antonio José Rodríguez Hernández (UNED).

#### **CONSEJO DE REDACCIÓN**

**Benedetta Albani**

Max Planck Institut, Alemania

**Ángel Alloza Aparicio**

Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC

**Julio Arroyo Vozmediano**

Departamento de Historia Moderna, UNED

**Eva Botella Ordinas**

Departamento de Historia Moderna, Universidad Autónoma de Madrid

**Alicia Esteban Estríngana**

Departamento de Historia y Filosofía, Universidad de Alcalá

**Manuel Herrero Sánchez**

Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Universidad Pablo de Olavide

**José María Iñurritegui Rodríguez**

Departamento de Historia Moderna, UNED

**Davide Maffi**

Università degli Studi di Pavia, Italia

**David Martín Marcos**

Departamento de Historia Moderna, UNED

**Saúl Martínez Bermejo**

Departamento de Historia Moderna, UAM

**José Antonio Martínez Torres**

Departamento de Historia Moderna, UNED

**Antonio José Rodríguez Hernández**

Departamento de Historia Moderna, UNED

**Juan Antonio Sánchez Belén**

Departamento de Historia Moderna, UNED

**Rafael Valladares Ramírez**

Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC

#### **COMITÉ CIENTÍFICO**

**Joaquim Albareda i Salvadó**

Universitat Pompeu Fabra

**Marina Alfonso Mola**

UNED

**Francisco Andújar Castillo**

Universidad de Almería

**Francisco Bethencourt**

King's College of London

**Fernando Bouza Álvarez**

Universidad Complutense de Madrid

**Pedro Cardim**

Universidade Nova de Lisboa

**Josefina Castilla Soto**

UNED

**Declan M. Downey**

University College Dublin

**John H. Elliott**

University of Oxford

**Pablo Fernández Albaladejo**

Universidad Autónoma de Madrid

**Carlos Garriga Acosta**

Universidad del País Vasco

**Xavier Gil Pujol**

Universitat de Barcelona

**Serge Gruzinski**

École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris

**Carlos Martínez Shaw**

UNED

**João Paulo Oliveira e Costa**

Universidade Nova de Lisboa

**Diogo Ramada Curto**

Universidade Nova de Lisboa

Ofelia Rey Castelao  
Universidad de Santiago de Compostela

Luis Antonio Ribot García  
UNED

Joan-Pau Rubiés  
Universitat Pompeu Fabra

Jean-Frédéric Schaub  
École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris

Christopher Storrs  
University of Dundee

#### **DIRECTORA DE ETF SERIES I–VII**

Yayo Aznar Almazán  
Decana Facultad de Geografía e Historia, UNED

#### **SECRETARIO DE ETF SERIES I–VII**

Julio Fernández Portela  
Departamento de Geografía, UNED

#### **GESTORA PLATAFORMA OJS**

Carmen Chincoa Gallardo

#### **COMITÉ EDITORIAL DE ETF SERIES I–VII**

Julio Arroyo Vozmediano, Departamento de Historia Moderna, UNED; Carlos Barquero Goñi, Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, UNED; Enrique Cantera Montenegro, Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas, UNED; Virginia García-Entero, Departamento de Prehistoria y Arqueología, UNED; Patricia Hevia Gómez, Departamento de Prehistoria y Arqueología, UNED; Ángeles Lario González, Departamento de Historia Contemporánea, UNED; M.<sup>a</sup> Luisa de Lázaro Torres, Departamento de Geografía, UNED; José Manuel Maíllo Fernández, Departamento de Prehistoria y Arqueología, UNED; David Martín Marcos, Departamento de Historia Moderna, UNED; Irene Mañas Romero, Departamento de Historia Antigua, UNED; Alberto Mingo Álvarez, Departamento de Prehistoria y Arqueología, UNED; Joaquín Martínez Pino, Departamento de Historia del Arte, UNED; Antonio José Rodríguez Hernández, Departamento de Historia Moderna, UNED; Inmaculada Vivas Sáinz, Departamento de Historia del Arte, UNED.

#### **CORRESPONDENCIA**

Revista *Espacio, Tiempo y Forma*  
Facultad de Geografía e Historia, UNED  
c/ Senda del Rey, 7  
28040 Madrid  
e-mail: [revista-etf@geo.uned.es](mailto:revista-etf@geo.uned.es)





## SUMARIO · SUMMARY

- 11 **Monográfico · Special Issue**  
**Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII**  
**Imperial Policy and Strategic Industry Administration: the Spanish Navy in the Long Eighteenth Century**
- 13 **MARÍA BAUDOT MONROY, MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ & IVÁN VALDEZ-BUBNOV**  
Introducción / Introduction
- 19 **AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO**  
Estado y empresa en la provisión de armas de fuego en el Siglo XVIII  
State and Enterprises in the Supply of Firearms in the Eighteenth Century
- 45 **MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ**  
El abastecimiento militar de cáñamo para el imperio español (1665-1808): globalización, estado y empresarios en el largo Siglo XVIII  
Providing Hemp for Military Purpose for the Spanish Empire (1665-1808): Globalization, State and Entrepreneurs in the Long Eighteenth Century
- 73 **RAFAL B. REICHERT**  
¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795)  
How did Spain Tried to Recover his Naval Power? An Approach to the Strategies of the Royal Navy on the Supply of Forest Raw Materials from Baltic Sea and New Spain (1754-1795)
- 103 **JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ LIJÓ**  
Servir en la marina de Aranjuez en el Siglo XVIII: un destino deseado  
Serving in the Navy in Aranjuez in the 18<sup>th</sup> Century: A Desirable Destination
- 123 **IVÁN VALDEZ-BUBNOV**  
Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834)  
Warships for a Global Empire: Shipbuidling and the Maritime Registry in Spain, America and the Philippines during the Long Eighteenth Century (1670-1834)
- 161 **MARIA BAUDOT MONROY**  
La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII  
Constructing the Spanish Royal Navy in the Philippines. Navy Officers in Manila during the Second Half of the Eighteenth Century

- 191 **Miscelánea · Miscellany**
- 193 **IVÁN LÁZARO URDIALES**  
Las relaciones entre España y Rusia durante el reinado de Felipe V (1722-1742)  
Relationships between Spain and Russia during the Reign of Philip V (1722-1742)
- 221 **LEOPOLDINA LANDEROS DE CASOLARI**  
Controversias sobre el cosmógrafo Andrés García de Céspedes  
Controversies about the Cosmographer Andrés García de Céspedes
- 239 **AINOA CHINCHILLA GALARZO**  
Portugal y la fallida paz con Francia: mediación española y corrupción francesa (1796-1800)  
Portugal and the Failed Peace with France: Spanish Mediation and French Corruption (1796-1800)
- 263 **MARCOS RAFAEL CAÑAS PELAYO**  
De una compañía comercial a la inserción en la élite cordobesa: los Fernández de Carreras (S. XVI-XVIII)  
From a Trade Company to the Insertion in the Cordovan Elite: Fernández de Carreras's Lineage (16<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> Centuries)
- 289 **RUMEN SOSA MARTÍN**  
La sustitución lingüística del guanche en las Islas Canarias, un caso excepcional en la historia del mundo bereber  
The Language Shift of Guanche Language in the Canary Islands, an Exceptional Case in the History of the Berber's World
- 303 **AITOR DÍAZ PAREDES**  
Fidelidad, fueros y negociación. Las Cortes de Sangüesa en la defensa de la Corona de Aragón (1705)  
Loyalty, *Fueros* and Negotiation. The Cortes of Sangüesa in the Defense of the Crown of Aragon (1705)
- 327 **Taller de historiografía · Historiography Workshop 1**  
Ensayos · Essays
- 329 **DAVID MARTÍN MARCOS**  
La otra mirada de António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam*  
An Alternative Gaze: António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam*
- 333 **GABRIEL ASTEY**  
*Virtud de la retorsión*  
*Nobility of Contortion*

## Reseñas · Book Review

- 345 Burke, Peter, *Hybrid Renaissance. Culture, Language, Architecture*. Budapest y Nueva York, Central European University Press, 2016, 271 pp. ISBN: 978-963-386-087-8 (ANTONIO URQUÍZAR HERRERA)
- 351 Olds, Katrina B., *Forging the past. The invented histories in Counter-Reformation Spain*, Yale, Yale University Press, 2015, 314 pp., ISBN: 978-0-300-18522-5 (por JOSÉ JAVIER RODRÍGUEZ SOLÍS)
- 357 Bolufer Peruga, Mónica, *mujeres y hombres en la Historia. Una propuesta historiográfica y docente*, Granada, Editorial Comares, 2019, 135 pp., ISBN: 978-84-9045-780-1 (por JULIO ARROYO VOZMEDIANO)
- 361 Mira Caballos, Esteban, *Francisco Pizarro. Una nueva visión de la conquista del Perú*, Barcelona, Crítica, 2018, 412 pp., ISBN: 978-84-17067-66-3 (por BEATRIZ ALONSO ACERO)
- 367 Esteban Estríngana, Alicia (ed.), *Decidir la lealtad. Leales y desleales en contexto (siglos XVI-XVII)*, Aranjuez, Ediciones Doce Calles, 2017, 344 pp., ISBN: 978-84-9744-224-4 (por JOSÉ MIGUEL ESCRIBANO PÁEZ)
- 371 Gaudin, Guillaume, *El Imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII*, (Prefacio de Thomas Calvo y Epílogo de Óscar Mazín), Madrid, Fondo de Cultura Económica-El Colegio de Michoacán, Madrid, 2017, 409 pp., ISBN: 978-84-3750-790-3 (por JOSÉ JAVIER RUIZ IBÁÑEZ)
- 375 Pasolini, Alessandra y Pilo, Raffaella (eds.), *Cagliari and Valencia during the Baroque Age. Essays on Art, History and Literature*, Valencia, Albatros, 2016, 239 pp., ISBN: 978-84-7274-331-1 (por FERNANDO CIARAMITARO)
- 381 Sánchez-Montes González, Francisco, *El viaje de Felipe IV a Andalucía en 1624. Tiempo de recursos y consolidación de lealtades*, Granada, Universidad de Granada, 2018, 383 pp., ISBN: 978-84-338-6274-7 (por FRANCISCO PRECIOSO IZQUIERDO)
- 385 Alimento, Antonella & Stapelbroek, Koen (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, Palgrave, Macmillan, 2017, 472 pp., ISBN: 978-3-319-53574-6 (por FIDEL J. TAVÁREZ)
- 393 Marchena Fernández, Juan y Cuño Bonito, Justo (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 3 vols, 2.148 pp., ISBN: 978-84-9744-180-3 (por PABLO ORTEGA DEL CERRO)
- 399 **Normas de publicación · Authors Guidelines**



# MONOGRÁFICO · SPECIAL ISSUE

POLÍTICA IMPERIAL Y ADMINISTRACIÓN DE  
INDUSTRIAS ESTRATÉGICAS: LA ARMADA  
ESPAÑOLA EN EL LARGO SIGLO XVIII

IMPERIAL POLICY AND STRATEGIC INDUSTRY  
ADMINISTRATION: THE SPANISH NAVY IN  
THE LONG EIGHTEENTH CENTURY



# POLÍTICA IMPERIAL Y ADMINISTRACIÓN DE INDUSTRIAS ESTRATÉGICAS: LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL LARGO SIGLO XVIII. INTRODUCCIÓN

## IMPERIAL POLICY AND STRATEGIC INDUSTRY ADMINISTRATION: THE SPANISH NAVY IN THE LONG EIGHTEENTH CENTURY. INTRODUCTION

María Baudot Monroy<sup>1</sup>, Manuel Díaz-Ordóñez<sup>2</sup> & Iván Valdez-Bubnov<sup>3</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.24381>

El presente número monográfico de *Espacio, tiempo y forma* tiene por objetivo es ofrecer al lector especializado en historia moderna una síntesis actualizada de algunas de las principales líneas de investigación sobre el desarrollo administrativo, corporativo y material del sistema naval español durante el largo siglo XVIII (1665-1808). Este propósito se deriva del extraordinario desarrollo de la historiografía especializada durante las últimas décadas. En efecto, la investigación profesional ha transitado desde el predominio de metodologías tecno-céntricas, derivadas de la teoría de la Revolución Militar, hacia el enfoque eminentemente económico presente en el concepto de Estado Fiscal-Militar. Actualmente, la causalidad inherente de ambas metodologías ha dado paso al concepto más flexible de *Contractor State*, o Estado Contratante, el cual enfatiza la importancia de la movilización de recursos para comprender la interacción entre la iniciativa privada y el Estado. Esta metodología de vanguardia ha sido aplicada, desde hace algunos años, a la interpretación del Estado imperial borbónico, a través de la actividad del grupo internacional de investigación Red Imperial *Contractor State Group*, en cuya trayectoria se inserta el presente monográfico. Así, el presente número número reúne una serie de artículos temáticos, dedicados a las principales áreas de la producción de armamentos y materiales estratégicos, por una parte, y por otra, a la movilización y constitución corporativa de la oficialidad naval en áreas todavía muy poco tratadas por la historiografía. Estas contribuciones incluyen, de manera estructural, una puesta al día del conocimiento y líneas interpretativas más recientes, además de los resultados de investigación de sus respectivos autores, y se encuentran estructuradas a partir de una serie de principios metodológicos

- 
1. Universidad Nacional de Educación a Distancia. C. e.: [mbaumon@gmail.com](mailto:mbaumon@gmail.com)
  2. Universidad de Sevilla. C. e.: [mdiazord@us.es](mailto:mdiazord@us.es)
  3. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México. C. e.: [ivanvaldezbubnov@yahoo.com](mailto:ivanvaldezbubnov@yahoo.com)

concebidos para cumplir el triple objetivo de actualización historiográfica, síntesis narrativa, e investigación original propuesto por la coordinación del monográfico.

El primero de estos principios es el marco cronológico definido por el concepto de un «largo siglo XVIII», comprendido entre fines del siglo XVII y principios del siglo XIX. Este concepto, desarrollado por la historiografía imperial reciente, apunta a modificar una percepción fuertemente influida por la aparente ruptura generada por el cambio dinástico ocurrido en 1700, y todavía presente en diversas manifestaciones de la historia militar y naval especializada. Esta dimensión temporal permite, en contraste, enfatizar las continuidades administrativas, financieras y tecnológicas entre los sistemas de movilización de recursos estratégicos empleados bajo el gobierno del último de los Austrias, y la naturaleza de las reformas borbónicas en cada una de las industrias y corporaciones estudiadas. De igual forma, en su etapa final, permite comprender su situación respectiva en el ocaso del antiguo régimen y durante los albores de la crisis de principios del siglo XIX. El segundo principio, definitorio en el caso de las industrias de armamentos, es la dimensión imperial, es decir, el análisis estructural de cada línea temática desde una perspectiva global e inter-regional, incluyendo Europa, América y las posesiones españolas en Asia. El propósito de esta dimensión interpretativa es enfatizar las conexiones entre la política exterior de la monarquía y los sistemas de gestión de recursos estratégicos a nivel regional, tanto como la interacción e inter-dependencia productiva de sus diversos componentes. El tercer principio, también fuertemente aplicado a las industrias estratégicas, es la dimensión técnica, es decir, la descripción de cada producto estratégico desde una perspectiva material, con el objeto de comprender su evolución a lo largo de la cronología definida y explicar las demandas políticas, administrativas y financieras de su producción y distribución a nivel imperial, o inter-regional. En el caso de los recursos humanos, esta perspectiva se enfoca a comprender los mecanismos de reclutamiento, promoción o transferencia, la composición social de las corporaciones estudiadas, su preparación profesional, así como la utilización de cuerpos profesionales de militares como agentes de la Monarquía para la introducción de reformas centralizadoras a lo largo y ancho del Imperio. El cuarto principio metodológico es la interacción entre las élites regionales y la infraestructura administrativa del Estado borbónico, en la forma de los métodos empleados para la producción y/o movilización de recursos estratégicos (asientos/contratación privada o administración estatal). El propósito de esta línea de análisis es comprender las conexiones entre los objetivos estratégicos de la monarquía y el desarrollo de la iniciativa privada regional; el nivel de participación empresarial en la producción de armamentos o pertrechos navales y, finalmente, la evolución de la capacidad del Estado para intervenir procesos productivos. En el caso específico de los recursos humanos, esta perspectiva apunta a comprender la interacción entre las élites regionales, la estructura administrativa de la Armada, tanto desde el punto de vista de su movilización para el servicio, como los efectos concretos de su transferencia a diversas regiones y contextos estratégicos.

El primer artículo, obra del profesor Agustín González Enciso, está dedicado a la producción de artillería naval, municiones y, en menor medida, armas portátiles. Su principal línea de análisis se centra en la relación entre la iniciativa privada y



la administración estatal desde el punto de vista del mercado. En este sentido, el artículo sintetiza las conclusiones de diversos estudios previos por parte del autor, las cuales añaden importantes perspectivas al debate historiográfico acerca de las implicaciones que la dicotomía asiento/administración directa tuvo para la transición entre los sistemas administrativos de las casas de Habsburgo y de Borbón. Las continuidades en los mecanismos de provisión de este tipo de armamentos aparecen claramente demostradas, así como la preeminencia del Estado como regulador del mercado y su tendencia a preferir la concentración de contratos en grupos empresariales consolidados, creando verdaderos monopolios, especialmente en aquellos períodos en que las demandas de la política exterior imponían un incremento en la movilización de recursos, a nivel imperial. El impacto de estas condiciones en la capacidad productiva de la iniciativa privada se convierte, así, en el eje analítico de una detallada prosopografía empresarial, basada en documentos de archivo, que demuestra la continuidad de determinadas familias o grupos empresariales privilegiados. La generalización de la administración directa a partir de la segunda mitad del siglo XVIII señala, por otra parte, una notable congruencia con la política industrial seguida en otras áreas de producción estratégica, así como un significativo paralelo con la solución de recurrir a los mercados internacionales para suplir el déficit en la producción interna. Ambos procesos, por otra parte, conducen al relevante tópico de la distribución del armamento a nivel imperial, así como a la evolución –o altibajos– de su calidad técnica, vinculados, a su vez, con la introducción de nuevas tecnologías en los procesos productivos.

Por su parte, el profesor Manuel Díaz Ordóñez nos presenta una visión integral de las políticas estatales para el fomento de la producción de cáñamo para la industria naval, en las dimensiones temporales y espaciales definidas por la metodología del monográfico. A lo largo de toda la Edad Moderna, el cáñamo representó una de las materias primas fundamentales, no sólo en la construcción naval, sino también en los sistemas de armamento marítimos y terrestres. Su producción fue fomentada por todas las potencias marítimas y navales del período, y el artículo de Díaz Ordóñez ofrece una visión integral de la interacción entre la gran estrategia de la monarquía española y las políticas estatales para el cultivo de este insumo estratégico. El artículo demuestra la estrecha conexión entre las demandas técnicas de la producción, las políticas económicas definidas por los reformadores borbónicos, y los procesos de toma de decisión referentes a la alternativa entre la administración directa y la provisión a través de los mercados internacionales. Tal como en el artículo anterior, la creciente intervención estatal a partir de la segunda mitad del siglo XVIII es considerada como un punto de inflexión en la política industrial, la cual, como en otras áreas de interés estratégico, demostró los límites de la capacidad interventora del Estado. Este elemento enfatiza la importancia de la interacción con las élites empresariales del imperio, así como de otras potencias, analizada, en ambos casos, a partir de una sólida base documental.

El artículo del profesor Rafal Reichert se encuentra dedicado a las políticas estatales para la obtención de madera para la Armada en el largo siglo XVIII, partiendo del temprano interés de los monarcas de la casa de Habsburgo para asegurar la provisión de este insumo estratégico. Bajo la dinastía borbónica, este estudio señala la

existencia de tres ciclos definidos de políticas estatales para la provisión de maderas novohispanas a los astilleros del Caribe y de la España peninsular, iniciando en los albores mismos del siglo XVIII y concluyendo, de manera prácticamente simultánea, con la centuria. La naturaleza de las relaciones contractuales con la iniciativa privada regional son detalladas a partir de numerosas fuentes de archivo, estableciendo una clara correlación entre los períodos de incremento en la demanda por parte del Estado, la capacidad empresarial, y la búsqueda de acceso a los mercados internacionales. Así, la enorme documentación manejada por Reichert, así como su sistematización estadística y presentación gráfica, confirman la naturaleza verdaderamente global del sistema de provisión de la construcción naval española, vinculando recursos, mercados y grupos empresariales, de diversas regiones, desde el Caribe hasta el Báltico.

El artículo del profesor Iván Valdez-Bubnov ofrece una interpretación de la política de construcción de buques de guerra desde una perspectiva imperial, comprendida entre 1670 y 1834. Esta interpretación se basa, en términos contextuales, en la integración de la vertiente asiática de la construcción naval como un componente fundamental y prioritario del reformismo borbónico en las industrias estratégicas. En este sentido, la historia de la construcción naval en el Pacífico español aparece directamente relacionada con las reformas estructurales dedicadas al Atlántico, demostrando, así, que la política industrial de la corona en este rubro poseía una dimensión auténticamente global, y no meramente atlántica. A diferencia de otras interpretaciones previamente producidas por el mismo autor, la principal línea de análisis se basa, en este caso, en la importancia de la Matrícula del Mar como marco normativo de la relación entre el Estado y la iniciativa empresarial, por un lado, y la mano de obra especializada en trabajos de astillero, por otro. Esta línea interpretativa intersecta con el debate historiográfico dedicado a la alternativa entre el asiento y la administración directa, como clave para comprender la importancia de esta industria en el proceso de construcción del Estado borbónico. Sus conclusiones apuntan a que la política administrativa de la corona, en este sector clave de las industrias de armamentos estuvo basada en la militarización de la mano de obra especializada, por medio de la inclusión en la matrícula y, posteriormente, en la concentración de los contratos de construcción naval exclusivamente en individuos matriculados. Esto representa un indicador concreto de la transformación de las relaciones contractuales de la construcción naval durante la primera y la segunda mitad del siglo XVIII, señalando una importante transformación en el significado empresarial del asiento a finales del segundo período, todavía no aprehendido por la historiografía especializada. El artículo ofrece, de manera paralela, una lectura estructural de las medidas administrativas dedicadas específicamente a normar la industria de la construcción naval en el Pacífico español, en los parámetros cronológicos del largo siglo XVIII.

El siguiente artículo, obra de José Manuel Vázquez Lijó, aborda uno de los aspectos menos conocidos de la historia de las corporaciones navales de la España borbónica: el servicio de oficialidad, marinería y maestranza en la marina recreativa del Tajo, en la corte de Aranjuez. Partiendo de la existencia paralela de otras escuadras navales recreativas en el contexto de otras cortes europeas, el autor aborda los

procesos formativos de la Marina de Aranjuez, a partir del siglo XVII, hasta detallar, con base en una documentación escasamente conocida, la estructura operativa de esta peculiar fuerza naval, pasando desde la tipología técnica de los buques, hasta su dimensión corporativa, administrativa y financiera. Se trata de un estudio micro-histórico que ofrece una estructura comparativa entre diferentes escalas de observación: la específicamente local, y la propiamente estructural del desarrollo de las corporaciones navales en el siglo XVIII, ofreciendo al lector una serie de sugerentes e informadas reflexiones acerca de las particularidades del servicio para la Real Armada, en una dimensión concreta, humana y tangible.

Las contribuciones sobre el tema de la movilización de recursos humanos son completadas y extendidas por la perspectiva asiática ofrecida por el artículo que cierra el presente monográfico, obra de la profesora María Baudot Monroy, el cual aborda el también muy poco conocido tema de la construcción de la Real Armada borbónica en el Pacífico español a través del desarrollo de la oficialidad naval. Su marco contextual parte de la constitución de la Carrera de Filipinas, y conduce a la presentación de detallados resultados de una vasta investigación original sobre la estructura y funcionamiento de esta corporación, hasta principios del siglo XIX. El artículo analiza la interacción de las élites regionales –en este caso, la oligarquía mercantil mexicano-filipina– con los esfuerzos centralizadores de la monarquía borbónica, demostrando la enorme importancia que la presencia de la Real Armada (y particularmente de su oficialidad) tuvo en los puertos y astilleros del archipiélago, así como en las reformas mercantiles del Pacífico hispano durante la segunda mitad del siglo XVIII. Una sólida base documental permite a la autora describir la articulación de las diversas fuerzas navales activas en las islas, la conexión de su oficialidad con la oligarquía local, y la naturaleza de su resistencia ante la presencia de la Real Armada, y a los esfuerzos centralizadores y estandarizadores de la Monarquía. De igual forma, el artículo ofrece información novedosa al respecto de los planes estratégicos para el Pacífico español durante diversos ministerios y ciclos políticos, la legislación promulgada en función de ellos, y los retos enfrentados durante su puesta en práctica. La escala de observación se reduce, en cada uno de estos casos, a una detallada interpretación del funcionamiento de la estructura de mando prevista para las fuerzas navales del Pacífico, al nivel operativo de la navegación, los navíos individuales, y los astilleros y puertos de las Filipinas. De esta forma, la autora logra trazar un detallado panorama de la interacción entre la gran estrategia de la monarquía para la América y el Asia españolas, marcando el pulso de los conflictos internacionales, el curso de las reformas borbónicas, y los procesos de negociación con las élites regionales del Pacífico hispano.

En síntesis, el tema de la movilización de los recursos necesarios para la defensa del sistema imperial hispánico del largo siglo XVIII, eje articulador del presente número monográfico, constituye un relevante paradigma contextual para las futuras discusiones historiográficas sobre la historia naval y marítima del período clásico de la navegación a vela.



# ESTADO Y EMPRESA EN LA PROVISIÓN DE ARMAS DE FUEGO EN EL SIGLO XVIII

## STATE AND ENTERPRISES IN THE SUPPLY OF FIREARMS IN THE EIGHTEENTH CENTURY

Agustín González Enciso<sup>1</sup>

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 14/09/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22241>

### Resumen

Este trabajo trata de la provisión de armas de fuego, en particular las fabricadas con hierro colado, como son los cañones y su munición, en España, en el largo siglo XVIII. También se hará referencia a armas portátiles. Se estudia la continuidad entre los siglos XVII y XVIII, una cronología de los sistemas de provisión y la dimensión imperial de las necesidades. Se dedica atención a la importación de cañones y municiones, y a las limitaciones tecnológicas y de calidad que afectaron a los cambios en los modos empresariales de provisión. Se trata de una síntesis, unas líneas generales de lo que hoy sabemos.

### Palabras clave

Cañones y municiones; hierro colado; asentistas; España siglo XVIII; *contractor state*.

### Abstract

This article deals with supply systems for cannons and ammunitions, those made of cast iron in particular, for the Spanish state in the eighteenth century. There is also a short reference to personal arms. Main subjects discussed are the continuity between seventeenth and eighteenth centuries, the chronology of changes in the supply systems, and the imperial dimension of needs. Other topics are the import of cannons and ammunition, and technology failures as a factor for quality production and changes in supply methods. It is mainly and overview of present knowledge of the subject.

### Keywords

Cannons and ammunition; cast iron; contractors; eighteenth century Spain; contractor state.

\*\*\*

---

1. Universidad de Navarra. C. e.: [agenciso@unav.es](mailto:agenciso@unav.es)

Este trabajo se enfoca desde la perspectiva de las formas empresariales de la provisión. La exposición sigue las líneas metodológicas propuestas para este monográfico: la provisión de armas en el largo siglo XVIII, con sus cambios y continuidades; la dimensión imperial, la tecnología como condicionante de la calidad y de la demanda de la Monarquía y finalmente, la relación de la actividad con el entorno.

## 1. ESTADO Y ASENTISTAS, ¿UN DOBLE PODER?

Hablar de la provisión de armas, o de cualquier otro producto, exige la comparación del proveedor. La pregunta básica es la ya clásica sobre si el Estado compraba, o fabricaba por sí mismo<sup>2</sup>. En términos generales, durante el largo siglo XVIII el Estado español compró la inmensa mayoría de los productos y servicios que necesitaba, como lo hacían todos los Estados<sup>3</sup>; es decir, recurría a los asentistas contratados para los abastecimientos habituales, lo que no impedía la compra eventual a otros proveedores por necesidades urgentes. Estamos ante un claro ejemplo de *contractor state*<sup>4</sup>, en el que el Estado actúa con autonomía, eligiendo el comprador según sus necesidades inmediatas.

Frente al poder de compra del Estado estaba la capacidad oferente de los asentistas; ambas partes perseguían su diferente beneficio, lo que nos obliga a hablar de un doble poder cuyas partes necesitan entenderse. Si se mira el *contractor state* desde la perspectiva de los asentistas, lo que se ve es un mundo de posibilidades de negocio que los comerciantes escrutaban con interés y ambición. Pero había un problema, la capacidad del Estado de imponer sus condiciones y limitar el mercado. Para algunos productos, la demanda estatal suponía un monopsonio, pues no había otros compradores. El Estado limitaba así las posibilidades de los asentistas. Por ello, siempre era necesario «allanarse»<sup>5</sup> a sus exigencias; además, el Estado podía cambiar las condiciones de la compra en cualquier momento. Por otro lado, en la elección de los asentistas primaban los procedimientos políticos<sup>6</sup>.

La capacidad que el Estado tenía para elegir el modo de abastecerse e imponer condiciones al mercado, es el trasfondo de lo que vamos a tratar. No se jugaba con las cartas del mercado, que los asentistas dominaban, sino con otras; era más bien otro juego. El «doble poder» del Estado y de los asentistas condiciona un juego asimétrico en el que domina el Estado. En su lógica se mueven las relaciones entre las necesidades públicas y los intereses privados<sup>7</sup>. Se ha dicho que en la España del siglo XVIII se asistió a un crecimiento del mercado y del Estado<sup>8</sup>. No siempre

2. TORRES SÁNCHEZ, 2000.

3. BOWEN, 2013. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 18 y ss. Para una comparación internacional, GONZÁLEZ ENCISO, 2017a: 234 y ss.

4. GONZÁLEZ ENCISO, TORRES SÁNCHEZ Y SOLBES FERRI, 2013.

5. «Allanarse» era el término que se usaba para indicar que el asentista, una vez concedido el asiento, aceptaba unas condiciones peores que las firmadas.

6. TORRES SÁNCHEZ, 2002b.

7. Ver el monográfico de *Mélanges*, 2016.

8. PÉREZ SARRIÓN (ed.), 2011.

fue así. A veces el mercado, incluso privilegiado, tendía a desaparecer ante condiciones muy restrictivas. Aunque el Estado necesitaba entenderse con los particulares, a veces los anulaba.

No es la primera vez que señalamos esto<sup>9</sup>. La explicación reside en el carácter mercantilista-monopolista que el Estado dio a la provisión de armas, un sector que no ofrecía alternativa: o el Estado compraba la provisión y pagaba, o el fabricante perdía su producto. Además, la provisión de cañones y municiones es específica, exigía inversiones fijas que podían perderse. Esto hace de sus proveedores un tipo de empresario peculiar. Aquí la colaboración se descompensa y la suerte del asentista queda ligada al poder del Estado, que puede encumbrarlo o destrozarlo<sup>10</sup>.

## 2. EL LARGO SIGLO XVIII Y LA PROVISIÓN DE ARMAS: UNA CRONOLOGÍA

Consideramos un «largo» siglo XVIII, incluidas algunas décadas del siglo anterior<sup>11</sup>. ¿Hay continuidad o ruptura en 1700? Es tentador suponer que la nueva dinastía trajo cambios inmediatos; pero, si fue así en algunos aspectos, no lo fue en los sistemas de provisión de armas. Antes de 1700 había una única fábrica de cañones de hierro colado en Liérganes y La Cavada, dos empresas en una<sup>12</sup>, y una fábrica de municiones en Eugui. Después, también. Liérganes, establecida en 1622 por el flamenco Curcio<sup>13</sup>, siguió haciendo lo mismo, cañones de hierro colado para la Marina, con sus correspondientes municiones<sup>14</sup>.

La fábrica de Eugui, Navarra, databa de 1689<sup>15</sup>. También marca la continuidad con el siglo XVII<sup>16</sup>. De alguna manera se puede presentar como sustituta de Corduente (Molina de Aragón), que había funcionado durante las décadas centrales del siglo XVII<sup>17</sup>. Su actividad es la misma y muestra el aumento de las necesidades de balería en 1689, una coyuntura diferente a la que años antes había hundido la de Corduente por falta de demanda. Además, estaban las fábricas de pistolas y fusiles, localizadas en dos zonas, en Guipúzcoa (Placencia y Tolosa), y en varios lugares de Cataluña. También en este caso existía total continuidad con el siglo anterior.

9. GONZÁLEZ ENCISO, 2012a: 423 y ss.

10. TORRES SÁNCHEZ, 2013.

11. GONZÁLEZ ENCISO, 2017a: 5-7.

12. En adelante diremos solamente Liérganes, para abreviar.

13. ALCALÁ-ZAMORA, 2004.

14. Algún detalle sobre estos productos en BARTOLOMÉ MARCOS y DÍAZ GARCÍA, 2017: 68 y ss.

15. No tiene nada que ver, salvo la localización, con la antigua ferrería que desde 1534 fabricaba corazas y otros artefactos de hierro. La historia de la nueva empresa, hasta 1760, en GONZÁLEZ ENCISO, 2010.

16. Según ALCALÁ-ZAMORA (1974, p. 178), Eugui se especializaría en pelotería para el ejército. Pero su larga historia –hasta 1794– y el que sus producciones se dirigieran a Tortosa, para alcanzar otros puertos, hace pensar que las balas se emplearían también en la Marina. De hecho, constan peticiones para la Marina en algunos momentos del siglo, que no debieron ser puntuales.

17. ALCALÁ-ZAMORA, 1999: 212-13.

La continuidad se mantuvo en los modos de producción, de organización y de contratación con el Estado. La fábrica de Liérganes era una empresa concentrada, que fundía en altos hornos. Era propiedad de un empresario (la misma familia desde 1630 hasta 1769, una saga de asentistas, herederos de Jorge de Bande<sup>18</sup>), que contrataba su producción con el Estado mediante asientos renovables. Era la única empresa del ramo, en teoría tenía el monopolio de producción; pero, de hecho, el Estado se abasteció también de compras en el extranjero. El caso de Eugui es similar. Una empresa concentrada, ubicada junto a las minas y bosques necesarios. Fundía también en altos hornos. Era propiedad de un empresario, Aldaz, luego marqués de Monte Real, quien perdería la concesión (no la propiedad), por la competencia de intereses locales. Otros asentistas se sucedieron en la explotación de los asientos con el rey hasta 1766<sup>19</sup>.

Los mismos elementos de continuidad encontramos en el abastecimiento de armas de mano<sup>20</sup>, un sector organizado gremialmente, cuya producción contrataba el Estado por mediación de algún comerciante. Los asentistas variaron, pero no el sistema. Es decir, con la nueva dinastía nada cambió en cuanto a los procedimientos de abastecimiento de armas de fuego, siguió el sistema de asientos para las provisiones. Ese sistema demostraba la capacidad del Estado para controlar sus abastecimientos y hacerlo a su modo<sup>21</sup>.

La continuidad fue desapareciendo a medida que los tiempos exigieron cambios. De ese proceso se puede extraer una cronología. Aparece alguna novedad a partir de 1715 y en los años veinte. No cambia el sistema, pero varía algo. La razón es la política expansionista de Alberoni y la renovación de la Marina<sup>22</sup>, que exigían aumentar los recursos bélicos. La relación del sector con la Marina es fundamental, porque era la principal compradora de cañones: sin barcos, los cañones de hierro no son estrictamente necesarios<sup>23</sup>. Salvo las fortalezas, el grueso de la demanda lo ejercía la Marina, pues un solo navío de línea tenía más cañones que varias fortalezas.

Las necesidades exigieron aumentar la producción, lo cual introdujo una cierta competencia. La fábrica de Eugui dejará de ser, por un tiempo, la única específica, y aparecerán otras. En todo caso, se trata de una competencia limitada, pues sigue el Estado como único comprador. Sí habrá una cierta emulación entre estas empresas, que de hecho son complementarias.

Un síntoma de la expansión de la oferta puede observarse en el precio pagado por los productos fabricados en Liérganes. En el asiento de 1715, vigente hasta 1726, se elevó el precio de la artillería. Pero el precio subiría más en la renovación de 1726 (efectiva en 1727), como vemos en la tabla 1.

18. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 108.

19. GONZÁLEZ ENCISO, 2010: 175 y ss.

20. MARTÍ, 2004.

21. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 13-15.

22. Sobre los planes de reconstrucción naval, PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1982. MERINO NAVARRO, 1986: 87 y ss. VALDEZ-BUBNOV, 2011.

23. Es significativo este comentario: «La flota de guerra [al final del siglo XVII] no era insignificante, de otra forma, Liérganes hubiera desaparecido». ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 107.



AÑOS	PRECIO CAÑONES	PRECIO MEDIO DE CAÑONES Y MUNICIÓN
1709-1715	44	48,5
1715-1726	46	48,5
1727-1738	59	60,3

TABLA 1. PRECIOS PAGADOS AL ASENTISTA DE LIÉRGANES EN CADA ASIEN TO (REALES DE VELLÓN POR QUINTAL)

Fuente: Elaboración propia con datos de Alcalá-Zamora, 2004, 105-06, n. 247

No pasa lo mismo con las municiones. El precio pagado por este ramo no debió de elevarse en 1715, pues el precio medio por quintal de artillería y de munición, no subió respecto al asiento anterior. Por otra parte, en el asiento que comienza en 1727 ese precio subió (11,8 rs/quintal), pero algo menos que el de la artillería sola (13 rs/quintal). Seguramente, los precios reflejan la competencia en el suministro de municiones. En tanto el rey necesitara más municiones, podía pedir las a otros fabricantes; por eso pudo bajar el precio a las fabricadas en Liérganes.

Así, después de 1715 aumentarán los empresarios interesados en la fabricación de municiones. Eugui empezó a tener problemas porque Hacienda no pagaba con puntualidad, aunque Aldaz cumpliera<sup>24</sup>. Los problemas no impidieron que otros quisieran gozar el asiento. Los vecinos de Eugui, con Pedro Loperena al frente, perjudicados en el corte de maderas para los hornos, pusieron pleito a Aldaz y consiguieron arrebatarle el asiento en 1719<sup>25</sup>. Loperena y Compañía renovarían su asiento en 1725 y lo disfrutarían hasta 1735, cuando lo consiguió Mendinueta<sup>26</sup>.

Los asientos de Loperena se desarrollaron con muchos problemas, tanto por la guerra de 1719, como porque los impagos se mantendrían en los años posteriores. Pero además, le salió una nueva competencia con Arizcun y Mendinueta. Norberto Arizcun había intentado vender armas y munición a la Corona, fabricadas en Baigorri, Francia, ya en 1718<sup>27</sup>, pero la guerra de 1719 le impidió seguir adelante. Después, en 1722, firmaba un asiento para fabricar balas en su ferrería de Asura y en 1723, con su sobrino Miguel, transformaban la vieja ferrería en una fábrica moderna capaz de fabricar balas y bombas y firmó el correspondiente asiento<sup>28</sup>. En 1726, su pariente y socio, Mendinueta, firmaba un asiento para explotar otra fábrica en Iturbieta<sup>29</sup>.

Como puede observarse, antes de 1718 a Aldaz le habían salido unos cuantos competidores, que siguieron la oportunidad que él abrió. Todos firmarían asientos con el Estado en los años veinte, lo que manifiesta la competencia aludida. La apertura no era fruto de una política general, sino de las necesidades del sector. Lo prueba el que en los suministros de víveres al Ejército la tendencia fue la contraria, la concentración:

24. HERNÁNDEZ ESCAYOLA, 2004: 250-51.

25. ANDUEZA, 2007: 104-05.

26. HERNÁNDEZ ESCAYOLA, 2004: 253.

27. Archivo General de Navarra (en adelante A.G.N.), Fábricas (A.F.), caja 1, carpeta 6.

28. OTAZU, 1970. AQUERRETA, 2000. GONZÁLEZ ENCISO, 2010: 200-01.

29. GONZÁLEZ ENCISO, 2010: 204-05.

donde hubo muchos asentistas<sup>30</sup>, se pasó primero, a uno solo (Urbán Ruiz Velarde, en 1726); a partir de 1730, el abastecimiento se hizo por administración, de modo similar al *Victualling Board* de Gran Bretaña<sup>31</sup>.

Los problemas de Loperena se fueron agudizando; Mendinueta vio la ocasión de dar el asalto a Eugui y cerrar Asura e Iturbieta. Su influencia en la corte y el que ya disfrutara algunos asientos<sup>32</sup>, le dieron influencia para conseguir el de Eugui. Lo retendría treinta años<sup>33</sup>. Con su capacidad de negociación demostró al gobierno que la causa del fracaso de Loperena había sido el bajo precio que el Estado pagaba: la producción no podía prosperar sin una mejora en el precio, cosa que consiguió<sup>34</sup>.

Así pues, la provisión de municiones volvió a un proveedor único en 1735 y tomó la forma que la mayoría de los asientos estaban tomando en los años treinta, algunos antes: la concesión de las provisiones importantes a un solo asentista. Ello convertía tales asientos en un verdadero monopolio, dependiente del monopsonio estatal. Aquí sí se ve una tendencia política orientada a reducir el número de asentistas, a la vez que se les fortalece, para asegurar la provisión. Entre 1735 y 1760, el sector presentó una estructura reducida: una sola empresa de cañones de hierro y una sola fábrica específica de municiones, para un solo demandante.

También hubo modificaciones en las armas portátiles de Placencia. En 1705, un superintendente general sustituía al antiguo veedor, para fortalecer el control estatal de la producción<sup>35</sup>. El control cedió en 1721, cuando se firmó un asiento con Martín de Isasi-Isasmendi, quien lo disfrutaría hasta 1735. El asentista sería el único comprador de los gremios, que luego vendía la producción al Estado. Los problemas de Isasi-Isasmendi con la Administración y con los gremios, y las deudas de la Compañía de Caracas con la Administración, llevaron a la Corona a pasar el asiento a la Guipuzcoana. El asiento se financiaría con cargo a los derechos de navegación devengados por la Compañía<sup>36</sup>. El asiento de 1735 se renovarían cada diez años, incluida la fabricación en Tolosa, hasta 1785<sup>37</sup>. Ese año, la Compañía de Filipinas, heredera de la de Caracas, recogería el asiento<sup>38</sup>.

Aunque la fecha de firma de los asientos de Eugui y Placencia, 1735, dependió de la expiración de los asientos anteriores, coincide con los deseos de los gobernantes del momento. En el caso de las armas portátiles, dadas sus características<sup>39</sup>, la producción era gremial, en talleres dispersos; pero la política de la Administración fue similar. La elección de una compañía privilegiada, la Guipuzcoana, como asentista, es otra forma de la línea de acción del Gobierno de apoyarse en asentistas fuertes, que

30. DEDIEU, 2011.

31. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 58-62. En 1739 se volvería a un solo asentista.

32. TORRES SÁNCHEZ, 2002. GONZÁLEZ ENCISO, 2012c.

33. Algunos asientos de Mendinueta en Archivo General de Simancas (en adelante A.G.S.), Secretaría de Guerra (S.G.), leg. 440.

34. GONZÁLEZ ENCISO, 2018.

35. CALVO POYATO, 1989: 58. GÓMEZ RIVERO, 1999.

36. GÁRATE OJANGUREN, 1990: 291, 344-45, 520 y ss.

37. GÁRATE OJANGUREN, 1990: 524-30. Para los asientos a partir de 1770, A.G.S., Dirección General del Tesoro (D.G.T.), Inv. 25, leg. 17-2.

38. GÁRATE OJANGUREN, 1990: 532-33.

39. MUSCIARELLI, 2017: cap. 6.

tuvieran más vínculos de negocio con la Administración, de modo que unos negocios se compensaran con otros. Esto convenía al Estado. Lógicamente, los empresarios agraciados buscaban una preeminencia que les proporcionara beneficios, aunque también comportara riesgos.

La evolución a largo plazo muestra nuevos cambios con la llegada de Carlos III. Según la mentalidad del nuevo monarca, el Estado debería ejercer un control total de los sectores estratégicos. En consecuencia, se procedió a la estatalización de las empresas de cañones y municiones<sup>40</sup>. El proceso comenzó en 1760, con la intervención directa en la fábrica de Liérganes y terminó con la expropiación definitiva de las fábricas de Eugui y de Liérganes en 1766 y 1769<sup>41</sup>. Así, 1760 marca un nuevo hito en la evolución de los sistemas de aprovisionamiento del sector, donde sólo habrá desde entonces, fábricas de propiedad y gestión estatal.

Dentro del nuevo paradigma seguiría una sola fábrica de cañones de hierro, pero la balería se amplió con la creación de nuevas fábricas y el aumento de la producción<sup>42</sup>. El crecimiento implicó mayor inversión de la Real Hacienda. Desde 1768 comenzó a instalarse la fábrica de San Sebastián de la Muga (Gerona); se suponía que en esa zona el mineral era mejor que en Eugui<sup>43</sup>. Otras fábricas vendrían después, como Ximena de la Frontera, cuya creación se estipuló en 1777 -duraría menos de una década<sup>44</sup>- y Orbaiceta, cuyas obras comenzaron en 1784<sup>45</sup>. En Ximena de la Frontera se había previsto fabricar también cañones de hierro<sup>46</sup>. En todos los casos la idea era ampliar la producción de balería para abastecer las plazas americanas, donde se suponía que la tensión bélica crecería después de 1763.

A pesar de la deriva estatista, no se descartaban posibles asientos con particulares. Por ejemplo, en 1773, por intermediación de la Compañía de Caracas, se encargó a Manuel de Anciola la fabricación de palanquetas de hierro batido, en Tolosa. La Armada compraría esas palanquetas. Hubo otro intento más interesante, de Anciola, la fabricación de cañones de hierro, pequeños y ligeros, para armar naves de corso, o lanchas cañoneras<sup>47</sup>. La relación con Anciola no fue fructífera porque su técnica resultaba mucho más cara que la de los altos hornos de Liérganes<sup>48</sup>. En el caso de Ximena, también se consideró la posibilidad de «poner el establecimiento en asentistas»<sup>49</sup>. En ese caso, los asentistas tendrían la obligación de pagar al duque de Medina Sidonia el alquiler que el Estado había pactado por la finca donde se establecería la fábrica.

La balería pública entró en decadencia súbita con la destrucción de las empresas ubicadas en el Pirineo (Eugui, Orbaiceta y San Sebastián de la Muga), por las tropas

40. GONZÁLEZ ENCISO, 2013.

41. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 114. GONZÁLEZ ENCISO, 2013.

42. ALCALÁ-ZAMORA, 1974: 178-79.

43. RABANAL YUS, 1990: 219 y ss.

44. ALCALÁ-ZAMORA, 1999: 250, 260.

45. GÓMEZ CAMPELO, 1991.

46. A.G.S., D.G.T., Inv. 45, leg. 51.

47. GÁRATE OJANGUREN, 1990: 533-34.

48. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 78-79, n. 174 y 176.

49. A.G.S., D.G.T., Inv. 45, leg. 51. En Eugui se había empleado también la fórmula del alquiler. Ver *Infra*, n. 167.

de la Convención, en 1794. La fabricación se trasladaría a Trubia, Asturias, lejos de la frontera francesa. Pero mientras se organizaba el nuevo establecimiento, hubo que recurrir para el abastecimiento a una empresa particular, la del marqués de Sargadelos, que desde los años noventa abasteció de balería al Estado<sup>50</sup>.

Por lo tanto, el sector presenta una cronología particular: primero, continuidad entre los siglos XVII y XVIII (1622/1689 a 1715), sin cambios especiales por la Guerra de Sucesión; segundo, un período de apertura y cierta competencia en las municiones (1715-1735); tercero, concentración de los abastecimientos en empresarios fuertes y fiables (1735-1760); cuarto, período de estatalización (1760-1794) y finalmente, un período de decadencia y nuevo cambio hacia particulares, a partir de 1794. La decadencia podría alargarse hasta la desaparición de la fábrica de Liérganes en 1834, período que incluye el desarrollo de Trubia y algunos intentos de revitalización de Orbaiceta.

### 3. LAS COMPRAS EN EL EXTERIOR

Comprar las armas a los asentistas españoles, o fabricarlas en empresas del Estado, eran opciones que se valoraban desde el interior de un mercantilismo teórico, nacional y proteccionista; tales opciones no incluían la compra exterior. Era el planteamiento ideal de Uztariz, quien daba por supuesta la abundancia «de materiales, artillería, armas y demás pertrechos en España»; según esto, se debería aprovechar tal abundancia y asegurar las «provisiones dentro de los mismos dominios de su Majestad, sin estar pendientes del inconstante arbitrio de potencias extranjeras». También se evitaría la extracción del dinero que costaría comprarlas fuera<sup>51</sup>. Tal planteamiento tenía algún sustento realista en el caso de los cañones. De hecho, la fábrica de Liérganes, con Corduente a partir de 1642, bastó para el abastecimiento de la Monarquía durante el siglo XVII<sup>52</sup>. Quizás, en los momentos álgidos de la guerra se consiguió entonces el ideal mercantilista de la autarquía en este sector. Pero la guerra se perdió y la atonía bélica de fin de siglo rebajaría la demanda estatal, aunque desde 1689 se tuviera el refuerzo de Eugui.

Aunque quepa razonar así para el siglo XVII, la insuficiencia del planteamiento es palmaria para el XVIII. Como contraste a la continuidad entre siglos antes señalada, es preciso estudiar ahora un elemento importante de discontinuidad, la necesidad de comprar cañones de hierro y municiones en el exterior. Esto negaba en la práctica el ideal mercantilista. El nuevo paradigma comenzó en el conflicto sucesorio; pero no se limitó a él, sino que se mantuvo todo el siglo. La Guerra de Sucesión manifestó la debilidad armamentística ante un conflicto de mayores dimensiones que los últimamente librados. Hacia 1702 el ejército era débil y estaba

50. GONZÁLEZ ENCISO, 2017b; 2018.

51. UZTARIZ, 1968: 215, 217.

52. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 101-02; 1999: 125 y ss.

mal asistido<sup>53</sup>; faltaba armamento y material vario<sup>54</sup>, y las compras externas se hicieron necesarias. Habrá abundantes compras de armas y material militar a Francia. Casi todas las referencias a estas compras hablan de armas de mano<sup>55</sup>, o no precisan nada. Pero España no estaba desprovista de esas armas. La guerra fue de hecho un acicate para revitalizar esa industria<sup>56</sup>, aunque quizás de modo insuficiente.

Quedan dudas respecto a la artillería. Kamen afirma que Felipe V «dependió de Francia completamente para sus distintas clases de artillería»<sup>57</sup>, pero no hace mayores precisiones. Se puede referir a cañones de bronce para el Ejército, pues señala que España sólo era capaz de suministrar un número limitado de morteros, lo que coincide con la decadencia de la fábrica de Sevilla desde 1680<sup>58</sup> y con la afirmación de que España tenía entonces insuficiente número de cañones de bronce para el ejército de tierra<sup>59</sup>. Dependería, por lo tanto, de los cañones franceses. Kamen menciona también la fábrica de cañones de bronce de Pamplona<sup>60</sup>, pero sólo tenemos otras noticias de ella posteriores a la guerra<sup>61</sup>.

Respecto a posibles cañones de hierro, Kamen sólo hace una alusión indirecta a que «la artillería comprada por el Gobierno entre 1713 y 1716 procedió de las fábricas de Cantabria»<sup>62</sup>. Para el sitio de Barcelona, llegaron cañones de Tolón<sup>63</sup>. No obstante, también se usó allí artillería de Liérganes: el asiento firmado en 1715 con los proveedores de esa fábrica menciona los géneros que habían entregado el año anterior para el sitio de Barcelona, tanto balería, como piezas de artillería<sup>64</sup>. Por lo demás, antes de esas fechas en Liérganes se fabricaron al menos 800 cañones de hierro, entre 1700 y 1715<sup>65</sup>. Esta cantidad es coherente con las necesidades en tiempo de guerra.

Terminada la Guerra de Sucesión cambiaron los escenarios de compra, pues Francia dejó de ser el único proveedor<sup>66</sup>. Alberoni realizó un esfuerzo sorprendente de producción y organización<sup>67</sup>, pero insuficiente. Es la fase que hemos mencionado antes de apertura en la búsqueda de suministros, que negaba las visiones en exceso optimistas de Uztariz. Se recurrió al exterior para artillar los navíos que se construyeron en Vizcaya. Se firmaron al menos, dos asientos para comprar cañones ingleses y franceses en 1718. Uno lo firmó Norberto Arizcun<sup>68</sup>, para su empresa en Baigorri, Francia. Se comprometía a entregar 80 piezas de artillería de a 8<sup>69</sup>. Por su parte, Pablo Antonio Gozani, de Madrid, ajustó el envío de 280 piezas, desde

53. RIBOT GARCÍA, 2006: 222.

54. KAMEN, 1974: 74-75. CALVO POYATO, 1989: 55-56.

55. CALVO POYATO, 1989. CASTRO, 2004: 185-94. DUBET, 2008: 153-54.

56. CASTRO, 2004: 185.

57. KAMEN, 1974: 76.

58. AGUILAR ESCOBAR, 2010: 90 y s. La fábrica estaba activa, aunque a bajo rendimiento. *Ibid.*, 94.

59. VEGA VIGUERA, 1992: 100-101.

60. KAMEN, 1974: 76.

61. Fabricó 88 piezas, cañones y morteros, entre 1717 y 1719. A.G.S., S.G., leg. 704.

62. KAMEN, 1974: 80.

63. *Ibid.*: 79.

64. La documentación no indica la cantidad. A.G.S., D.G.T., inv. 7, leg. 1-40-2.

65. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 107.

66. GONZÁLEZ ENCISO, 2016.

67. ALONSO AGUILERA, 1977: 61 y s.

68. Sobre Arizcun, AQUERRETA, 2000.

69. A.G.S., D.G.T., inv. 7, leg. 1-40-4.

Inglaterra a Pasajes<sup>70</sup>. También en 1718 se compraron 50 cañones suecos de hierro a un comerciante francés<sup>71</sup>.

En los años siguientes, el aumento de producción en Liérganes no evitó comprar cañones fuera. Era el efecto de la demanda de una marina en crecimiento, la reactivación de la construcción naval<sup>72</sup>, y la recuperación económica, que generó mayores recursos para la guerra<sup>73</sup>. Hubo que comprar cañones fuera, al menos a partir de 1728, como los 400 que se pidieron a Pedro Dufau<sup>74</sup>. Aunque no llegaran todos<sup>75</sup>, es interesante constatar la alta cantidad de cañones que solicitaban las autoridades españolas. Se puede comparar con la media de producción de Liérganes en todo el siglo XVIII: unos 210 cañones por año (promedio secular mayor que en el siglo anterior: 100 cañones de promedio entre 1630 y 1650)<sup>76</sup>. En el período 1715-1740, en el que se encuadra la compra a Dufau, el promedio fue de 120 cañones por año<sup>77</sup>. Las compras exteriores se repitieron después, una justo antes del mayor conflicto de la primera mitad del siglo. Son dos propuestas de venta por Juan Pablo Gozani, en 1739 y 1741. Se trataba de cañones ingleses que el comerciante tenía en Cádiz, unos 181 en total<sup>78</sup>. Se aprobó al menos, una de las dos ofertas, una parte de los cañones ofrecidos.

Estas compras exteriores no serían las últimas. Se repetirían en la segunda mitad del siglo cuando las necesidades acuciaron de nuevo<sup>79</sup>. Destaca, entre todas, la operación que Alcalá-Zamora llamó «gigante», la compra de cañones, a partir de 1773, a la Carron Co., de Escocia: en total, 4.498 piezas, de las que 1.366 serían rechazadas<sup>80</sup>. Según los promedios de producción antes mencionados, los 3.132 cañones finalmente adquiridos a Carron Co., significaron la producción de más de una década de la fábrica de Liérganes en sus mejores momentos<sup>81</sup>.

Tampoco la producción de balería nacional bastó para las necesidades. La falta se notaba ya al terminar la Guerra de Sucesión. Un papel de Montemar, seguramente de 1739, indicaba que, desde hacía 39 años, «con motivo de las guerras» (alusión a la de Sucesión), «se apeló en diferentes ocasiones a comprar fuera», porque las fábricas

70. A.G.S., D.G.T., leg. 1-40-7. Pertenece a una familia de comerciantes italianos establecidos en Madrid. En otra propuesta de 1739, se decía que los Gozani habían tenido diferentes contratos de municiones de Inglaterra y Holanda «desde 1716 en adelante». A.G.S., S.G. Suplemento, 8.

71. GIL OSSORIO, 1974: 101.

72. «La actividad de los astilleros peninsulares en la época de Alberoni fue casi triplicada en el quinquenio 1726-1730». ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 110.

73. Sobre la reactivación económica, en general, para la guerra, GONZÁLEZ ENCISO, 2017c.

74. Pedro Dufau puede ser pariente de Noel Dufau, negociante francés que había importado armas de Francia en 1711. KAMEN, 1974: 79. CASTRO, 2004: 281.

75. Al final sólo se compraron 200, en 1731. Pedro Dufau, 19 de febrero de 1731. A.G.S., S.G. Suplemento, 9.

76. Según se deduce de las cifras de Alcalá-Zamora: 19.300 cañones en 92 años. Alcalá-Zamora, 2004: 99, 107, n. 253 y gráfico p. 268.

77. Las cifras son aproximadas porque el gráfico de ALCALÁ-ZAMORA (2004, gráfico p. 268), no da años concretos, sino períodos ligeramente imprecisos.

78. A.G.S., S.G. Suplemento, 8. GIL OSSORIO, 1974: 101. La oferta de 89 cañones también la cita ALCALÁ-ZAMORA (2004: 119), sin señalar el nombre del comerciante.

79. Una visión general en GONZÁLEZ ENCISO, 2012b. GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, 2010: 559-60.

80. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 119. GIL OSSORIO, 1974: 93-103. TORRES SÁNCHEZ, 2008.

81. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: gráfico p. 268. Para algunos cálculos valorativos de las compras externas respecto a la producción ver GONZÁLEZ ENCISO, 2012b.

de España no producían lo suficiente<sup>82</sup>. El problema seguía existiendo cuando el autor escribía. En este contexto hay que entender las compras de balería de las que tenemos noticias durante la primera mitad del siglo. En 1715, Juan de Capdeviella «condujo» bombas compradas en Francia<sup>83</sup>. En 1718, Gozani consignó para España gran cantidad de municiones de Holanda, con destino a Cádiz<sup>84</sup>. También se compraron bombas en Francia en el período 1732 a 1736<sup>85</sup>, y seguramente Gozani compró más balas en Holanda, después de las mencionadas<sup>86</sup>.

Las compras exteriores reflejan la parquedad de la producción nacional, como se decía en el informe antes citado. En 1739, Ensenada también se quejó de ello desde el Almirantazgo, como lo prueba una nota enviada en noviembre por Villarias a Montemar. Alude a las quejas de Somodevilla (así le llama, aunque ya era marqués)<sup>87</sup>. Decía Villarias, entre otras cosas, que las fábricas de Iturbieta y Asura ya habían cerrado, que Somodevilla había pedido su restablecimiento, «pero no hay nada», y que «para todo lo que se ofrezca del servicio de tierra hay solamente la fábrica de Eugui»<sup>88</sup>. En Eugui se fabricaban entonces 8.000 quintales al año, una producción corta para las necesidades. El remedio señalado era pedir al asentista una provisión extraordinaria<sup>89</sup>; seguramente fue así, porque al liquidar el asiento de 1735-1745, el Tribunal de la Contaduría Mayor dictaminó que Mendinueta había provisto de más<sup>90</sup>.

El siguiente asiento de Mendinueta para Eugui, firmado en 1745, preveía una provisión de 10.000 quintales anuales<sup>91</sup>, un aumento de producción que pudo haber facilitado la provisión nacional de balería en los años siguientes. No tenemos noticias de más compras en el exterior a partir de entonces. Los años de paz serían un descanso en el problema del abastecimiento de municiones.

La cuestión reverdecería a propósito de la invasión de Portugal en 1762. En el frente luso coincidieron diferentes personas que, desde la llegada de Carlos III al trono, veían mal el asiento de Mendinueta. Sus adversarios observaron la mala calidad de las balas de Eugui. En el frente de guerra se encontraba el conde de Rostaign, comandante de artillería que formaba parte del contingente francés allí destacado. Casualmente, Rostaign era también un industrial, fabricante de balas y bombas, que compartía la opinión sobre la mala calidad de los productos de Eugui<sup>92</sup>.

82. Informe, sin fecha, ni firma, entre papeles de 1739. En otra nota se dice que ese informe es de Montemar, lo que concuerda con su contenido. A.G.S., S.G., leg. 438.

83. A.G.S., Secretaría de Marina (S.M.), leg. 660, «Noticias sobre balería», fechadas en 1728. No sabemos quién es Capdeviella, ni su función, ni se indica la cantidad de bombas, sólo su precio: a 12 libras, moneda de Francia (12 libras tornesas, unos 48 reales de vellón).

84. A.G.S., S.M., leg. 660. «Noticias sobre balería», 1728. Fueron 46.477 balas de a 24, a 42 reales quintal, más 103.643 balas, del mismo calibre, a 37 reales quintal. Además, 2.791 bombas a 80 reales quintal.

85. A.G.S., S.G., leg. 950. Sólo en 1734-1735, fueron 8.000 bombas. A.G.S., S.M., leg. 660.

86. A.G.S., S.M., leg. 660, «Noticias sobre balería». En este caso, a 32 reales quintal.

87. Para la biografía de Ensenada, GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: p. 67.

88. También se fabricaba balería en Liérganes. Es posible que la balería de Liérganes fuera siempre para la Marina, mientras que Villarias aquí se refiere a los ejércitos de tierra.

89. Villarias a Montemar, noviembre, 1739. A.G.S., S.G., leg. 5809.

90. GONZÁLEZ ENCISO, 2010: 197.

91. A.G.S., S.G., leg. 440.

92. HELGUERA, 2012: 159.

Estos hechos contribuirían a la posterior estatalización de la empresa<sup>93</sup>. De momento, el resultado fue que Rostaing se convirtió en abastecedor de municiones del rey de España, de sus productos de Uza (sur de Francia), por asiento firmado a finales de 1765<sup>94</sup>. La cantidad pactada era la misma que había tenido Mendinueta, 10.000 quintales al año. A la vez que se firmaba este asiento, se formaba una comisión, dirigida por el mismo Rostaing, para inspeccionar las fábricas de Eugui. Sus informes serían decisivos para la inminente nacionalización<sup>95</sup>. La proliferación posterior de nuevas fábricas de municiones, pudo haber evitado a partir de los años setenta, hacer compras de balería en el exterior, pero no lo sabemos con certeza.

#### 4. LA DIMENSIÓN IMPERIAL DEL SECTOR

Afirmar que las armas y municiones tienen una dimensión imperial no necesita mayor explicación, sobre todo en los siglos XVII y XVIII, cuando los conflictos se mundializaron definitivamente<sup>96</sup>. No sólo era necesario artillar los barcos que defendían el imperio, y armar a sus marineros; era necesario, también, proveer de artillería las plazas fuertes, así como armar a los soldados que formaban las guarniciones de las colonias.

Como las armas tenían que llegar a su destino colonial, la primera cuestión que se nos plantea es el transporte. En el imperio español los transportes de armas se organizaron sectorialmente: a) el interior de la Península, con transportes por tierra y río; b) las costas peninsulares y su conexión marítima, y c) el transporte oceánico. El transporte de armas dentro de la Península estaba contratado con asentistas; entre 1718 y 1795 lo disfrutó la familia Goyeneche-Mendinueta-Leguía. Se lo traspasarían vía tío-sobrino; los apellidos cambian, pero fue la misma familia<sup>97</sup>.

Respecto al transporte por las costas peninsulares, Uztariz había propuesto que armas y otros pertrechos se transportaran por escuadras de la Armada<sup>98</sup>. Fue así sólo en parte, también se recurriría a mercantes particulares, españoles o extranjeros. Conocemos varios ejemplos. En 1739, 20 cañones de Liérganes viajaron de Santander a La Coruña en un patache español; otros 32 llegaron al puerto gallego en diferentes embarcaciones; finalmente, sabemos que otros cañones destinados a la ría de Ferrol –sin especificar número–, llegaron en barcos de la Armada<sup>99</sup>. En 1741, entró en San Lucar un navío francés con 40 cañones, con destino a Cádiz; en cambio, un bergantín español, con 40 cañones y balería, fue apresado por los ingleses. En noviembre se esperaba en Guarnizo una embarcación francesa que venía de Laredo, para llevar a San Sebastián 50 cañones<sup>100</sup>. Menciono estos casos como muestra, los ejemplos

93. GONZÁLEZ ENCISO, 2013.

94. A.G.S., D.G.T., Inv. 25, leg. 17.

95. A.G.S., S.G., leg. 441.

96. Una perspectiva general en ANDRADE, 2017.

97. GONZÁLEZ ENCISO, 2012c.

98. UZTARIZ, 1968: 224-25.

99. Noticias de 26 de agosto, 23 de octubre y 16 de noviembre, de 1739. A.G.S., S.G., leg. 5809.

100. Noticias de 11 y 27 de abril y de 28 de noviembre de 1741. A.G.S., S.M., leg. 661.



podrían aumentarse. Como se ve, los modos son variados. Aquí no se puede hablar de un asiento fijo, sino de contratos que se harían *ad casum*, aprovechando el continuo paso de embarcaciones mercantes a lo largo de las costas peninsulares.

El abastecimiento a las colonias es más complejo. Para empezar hay que plantearse si las armas se fabricaron allí, o no. La respuesta es negativa; no porque la fabricación de armas estuviera prohibida; no consta que así fuera, aunque a veces se afirme<sup>101</sup>. Un ejemplo son los intentos de fabricar cañones de bronce, tanto en América como en Filipinas<sup>102</sup>. Si no se fabricaron armas de hierro en la América española fue por otras razones: bastaba el monopolio de un solo fabricante en la Península (tampoco había más fábricas en España), o por cuestiones técnicas. Tampoco se trabajó el hierro, a pesar de la abundancia de minas (al menos en México); incluso para la fabricación de las herramientas para otras actividades, el hierro se importaba de España<sup>103</sup>. Por la razón que fuere, todo se llevaba desde la metrópolis<sup>104</sup>.

Las necesidades del sistema defensivo americano obligaron a desarrollar una estrategia de abastecimiento de armas; en concreto de cañones, cuyo transporte era más complicado. La lejanía mutua de las plazas fuertes americanas, que impedía que se apoyaran unas a otras, obligó a que el abastecimiento se vinculara en cada caso, con la Península. Hay ejemplos en caso de urgencia, como la ayuda a Cartagena de Indias tras el ataque de Pointins en 1697. Fue urgente enviar desde España todo tipo de pertrechos para la reconstrucción de la plaza, incluida artillería<sup>105</sup>. Urgencias aparte, en los envíos ordinarios existía el problema del tiempo que transcurría entre las peticiones y la llegada del material<sup>106</sup>. Bien por cuestiones burocráticas, bien por falta de provisiones, o dinero, los encargos se retrasaban. Por ejemplo, en diciembre de 1720, Patiño, intendente del ejército de Andalucía, pidió que se fundieran en Sevilla 30 pedreros de bronce para dos galeotas que se estaban fabricando en La Habana. Para mayo de 1721 aún no se había tramitado la orden<sup>107</sup>.

En general, parece que en los envíos de armas hubo cierto desorden. En 1721 y 1722, en un ambiente de peticiones generales para América, el guardalmacén de Marina en Cádiz se hacía eco de las necesidades de fusiles, bombas, granadas de mano, pólvora, espadas, etc. Del ministerio suponían que tales pertrechos estarían en los almacenes de Cádiz o de Sevilla, pero no era necesariamente así<sup>108</sup>. En todo caso, los géneros se buscaban donde se encontraran. Cuando la necesidad de cañones de hierro en América creció, hubo peticiones habituales a los almacenes de la fábrica de Liérganes. En 1726 Patiño pedía que se enviaran a Cádiz, para los navíos de la Armada, 100 cañones de los que sabía estaban en Tijero<sup>109</sup>. En noviembre de 1728,

101. Tampoco la actividad industrial. A veces se extrapola al imperio español lo que pasaba en el británico.

102. GALLEGOS RUIZ, 2015, cap. 3. En 1733 se consideraba difícil lograr la fundición de artillería de bronce en Filipinas. A.G.S., S.M., 660, noticia de 3 de julio de 1733.

103. BAKEWELL, 1976: 110, 207.

104. GÓMEZ PÉREZ, 1992: 105 y s.

105. GÓMEZ PÉREZ, 1985. MARCHENA FERNÁNDEZ, 1982: 381. FLORES MORÓN, 1997: 102.

106. MARCHENA FERNÁNDEZ, 1982: 403-04.

107. Diversos expedientes en A.G.S., S.G., leg. 5808.

108. *Ibid.*

109. Patiño a Castelar, 21 de junio de 1726. A.G.S., S.G., leg. 5808.

había en los almacenes de La Carraca 137 cañones de hierro de diferentes calibres, todos destinados a los navíos de la Armada, o a plazas de Indias<sup>110</sup>.

Otros envíos posteriores incluyen piezas de bronce y de hierro. En 1737 se preparaban para enviar a América dos pedidos, de 11 y 30 pedreros, todos de bronce; pero la partida incluía piezas de hierro<sup>111</sup>. La elección entre las piezas de bronce o de hierro era, a veces, aleatoria. Por ejemplo, en 1740 se pidieron 26 piezas de bronce para La Guaira y Puerto Cabello, pero como no había, se enviaron de hierro. Como justificación se decía que el hierro era «de tan buena calidad como está experimentado»<sup>112</sup>. En la respuesta suena la disputa entre preferencias por uno u otro metal, que venía de atrás<sup>113</sup>. Con independencia de ello, prevalecía atenerse a la realidad: hay lo que hay. Otro ejemplo de realismo, de diferente naturaleza, es el fracasado envío de armas a Cartagena por la Compañía de Caracas, en 1741. El envío, planeado antes del ataque de Vernon, fue un desastre. La expedición zarpó un año más tarde de lo previsto, no salieron todos los navíos y otros naufragaron en Puerto Rico, tras un ataque inglés. Casi todo se perdió<sup>114</sup>.

Para valorar la eficacia de los envíos, podemos ver el caso de Cartagena de Indias, un ejemplo significativo por la importancia de la plaza. Marchena realizó un recuento de las peticiones hechas desde Cartagena y los envíos hacia allá, en el período 1737-1779. Interpreta que la llegada de material tardaba entre dos y cuatro años, plazo largo para las necesidades de una plaza estratégica<sup>115</sup>. Hubo un aumento de envíos en los años cincuenta, que muestra el ascenso del nivel militar de la plaza y refleja la nueva política defensiva, de mayor atención a América, desde 1750<sup>116</sup>. Es el momento de dos acuerdos importantes, el Tratado de Límites con Portugal, y la terminación del Tratado del Asiento con Inglaterra, así como el comienzo de la llamada «paz de los siete años»<sup>117</sup>. Hacer valer más el comercio español exigía fortalecer las defensas<sup>118</sup>, por eso aumentaron los envíos de cañones<sup>119</sup>.

En cuanto a los transportes, se pueden clasificar en tres tipos: contratos con particulares, contratos con compañías privilegiadas y envíos en barcos de la Armada<sup>120</sup>. Hasta 1740, domina el contrato con particulares. La rentabilidad del negocio estaba en las posibilidades abiertas a los comerciantes, que podían pactar con la Corona envíos variados, incluyendo armas y artillería. Lo dicho para el abastecimiento a Cartagena en 1697 con comerciantes sevillanos, se repetiría luego desde Cádiz.

110. Esteban Fanales a Patiño, 28 de noviembre de 1728, A.G.S., S.M., leg. 660.

111. «Relación de piezas...», 23 de mayo de 1737. A.G.S., S.G., leg. 5808.

112. Villarias a Montemar, 5 de junio de 1740. A.G.S., S.G., leg. 5810.

113. En la carrera de Indias costó aceptar los cañones de hierro, porque estaban acostumbrados al bronce. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 100, n. 234.

114. FLORES MORÓN, 1997: 103.

115. MARCHENA FERNÁNDEZ, 1982: 381-83 y 404-07.

116. ENCISO RECIO, 1991: 586.

117. DELGADO RIBAS, 2007: 174.

118. La cuestión la recogería CAMPOMANES, 1988.

119. A partir de 1755 también aumentó el número de cañones de hierro, mientras fueron desapareciendo los de bronce. MARCHENA FERNÁNDEZ, 1982: 381-84.

120. FLORES MORÓN, 1997: 102.

Cuando aparecieron las compañías privilegiadas se contrató el transporte con ellas. El cambio a estas compañías beneficiaba a ambas partes, pues el Estado podía confiar en un asentista poderoso, mientras que la compañía se aseguraba contrapartidas como privilegios fiscales y compensación por otras deudas. La Compañía de Caracas significaba también una opción estratégica desde una perspectiva logística. Los cañones de hierro se fabricaban en Liérganes; los fusiles en Placencia y el puerto de embarque de la Guipuzcoana era Pasajes. En un espacio pequeño se concentraban tres servicios fundamentales. Como la Guipuzcoana tenía el asiento de armas de Placencia, se encargaba también de su traslado a América.

En 1737 se pensó encargar a la Guipuzcoana el transporte de herrajes a América. Se trata de herrajes para la construcción naval, demandados por el arsenal de La Habana; pero no llegó a realizarse, o se hizo por poco tiempo. De tal cometido se encargaría la Compañía de La Habana, creada en 1740. En su Cédula de creación se especificaba, en efecto, que debería realizar los transportes a Cuba de pertrechos necesarios para la construcción naval, incluidos los herrajes; también se mencionaba el transporte de cañones y balas<sup>121</sup>. Un factor de la Habanera en San Sebastián compraba la producción férrea de la zona<sup>122</sup> y la enviaba a Cádiz, o directamente a Cuba<sup>123</sup>. Era un asiento sólo de transporte, la producción y su abastecimiento corrían a cargo de otros asentistas<sup>124</sup>.

Se supone que los asientos de transportes de hierro cesarían al terminar el asiento de construcción naval en La Habana, en 1749. No obstante, después de 1778, tanto por los cambios anteriores en la organización de la compañía, como por la modificación del sistema mercantil con América, la Habanera volvió a enviar herrajes, ahora de Guipúzcoa, si bien como un producto de su variado comercio, no por asiento con el Estado<sup>125</sup>.

En todo caso, el Gobierno prefirió, siempre que era posible, el transporte con navíos de la Armada, sobre todo en el envío de cañones a América, por seguridad y para abaratar los costes<sup>126</sup>. Hay noticias de los que se hacían desde Tijero, o Ferrol, antes de 1740<sup>127</sup>.

## 5. LA INFLUENCIA DE LA TÉCNICA Y DE LA CALIDAD

En la producción de armas de hierro la calidad no era fácil de alcanzar, pues dependía de factores de difícil control. Uno resultaba insuperable, como era la condición de las venas de hierro<sup>128</sup>, que daban materia prima de distintas

121. GÁRATE OJANGUREN, 1990: 534-35.

122. Hasta los años setenta se prefirió hierro de Vizcaya. Después, por el aumento de precios, se usó hierro de Guipúzcoa. Informes en A.G.S., S.M., legs. 609 y 610.

123. GÁRATE OJANGUREN, 1993: 65-67.

124. Sobre el asiento de herrajes, GONZÁLEZ ENCISO, 2019.

125. GÁRATE OJANGUREN, 1993: 200.

126. MARCHENA FERNÁNDEZ, 1982: 405-07.

127. Ver casos en A.G.S., S.G., legs. 5.808 a 5.810.

128. Había diferencia de calidad del hierro vizcaíno, respecto al de provincias cercanas. Ver noticias en expedientes sobre fabricación de herrajes, en A.G.S., S.M., leg. 609.

características, incluso estando cercanas<sup>129</sup>, con diferentes resultados de calidad en la fusión<sup>130</sup>. Otros elementos eran atendibles, como el dominio de las técnicas de fundición, pero no era fácil hacerlo con éxito<sup>131</sup>. Se trata de un problema, la calidad, que no era tan complicado en el abastecimiento de otros productos.

En los cañones, la calidad estaba relacionada con la seguridad: que no reventaran, o que se rompieran limpiamente, sin peligro para los servidores<sup>132</sup>. Superado ese punto básico, de la calidad dependían otras cuestiones como la potencia, alcance y precisión de los disparos; también la capacidad de frecuencia de los mismos, sin que el arma se recalentara en exceso. Las balas también tenían que ajustarse a las ánimas de los cañones, y las bombas ser eficaces. No todas lo eran.

Nuestro objetivo no es estudiar la tecnología en sí misma. Dado que el tema de fondo de este trabajo es el modo empresarial de la provisión, señalaremos la incidencia de la calidad en el modo de provisión de los productos, puesto que el sector del hierro fundido es uno de los pocos en el que la provisión pasó a estatalizarse. En este caso, el dilema de comprar o producir se decantó por lo segundo, que el Estado produjera sus cañones y municiones. En esa decisión tuvo mucho que ver la calidad de lo producido por los asentistas.

Pero el cambio de modelo empresarial no se produjo hasta 1760. ¿Podemos preguntarnos si hasta entonces se había considerado que cañones y municiones eran de buena calidad? En el caso de los cañones aparecen dudas al final de los cincuenta, pero ya antes hubo debates sobre la calidad. Durante la primera mitad del siglo, el asunto se relacionó con los calibres y longitud de los cañones, factores de la potencia de fuego<sup>133</sup>. También se comparaba la calidad española con los estándares extranjeros, en particular los expuestos por teóricos ingleses<sup>134</sup>. En todo caso, se consideró que la mayoría de las piezas (aprobadas tras comprobaciones exigentes), alcanzaban un nivel suficientemente razonable. Es más, hay afirmaciones relativas a la excelente calidad y rendimiento de la producción española antes de 1750, en general<sup>135</sup>.

En el caso de las municiones el debate es anterior. A finales del siglo XVII se empezaron a fabricar en Liérganes morteros y bombas según los adelantos técnicos de las municiones europeas, con refuerzos, brocal y asas de hierro<sup>136</sup>. No eran fáciles de realizar y es posible que la cuestión fuera, en parte, motivo del establecimiento de Aldaz en Eugui en 1689. Pero el problema de la calidad seguiría en Eugui, sobre todo a la hora de adaptarse a los estándares europeos<sup>137</sup>. La calidad preocupó también durante los años treinta<sup>138</sup>.

129. CEBALLOS CUERNO, 2001: 69 y ss. BARTOLOMÉ MARCOS y DÍAZ GARCÍA: 2017: 47.

130. VÁZQUEZ DE PRADA, 2000: 166.

131. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 78 y ss. MAZA USLÉ, 2007. BARTOLOMÉ MARCOS y DÍAZ GARCÍA, 2017: 135 y ss.

132. Ese aspecto se mencionó para alabar los cañones de Liérganes. A.G.S., S.M., leg. 679.

133. GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, 2010: 61-62.

134. *Ibid.*, p. 81.

135. Para los cañones, ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 110. Para balas de Eugui, GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, 2010: 428.

136. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 108.

137. Una referencia de 1731 en A.G.N., A.F., caja 1, c. 8.

138. Algunos expedientes en A.G.S., S.G., leg. 439.

Desde luego, en el proceso de estatalización, a partir de 1760, no contó solamente la calidad, también incidió un *a priori*, la mentalidad del nuevo monarca y sus consejeros respecto a los asentistas y sus privilegios<sup>139</sup>. No obstante, la calidad fue un elemento clave. En el caso de Liérganes, los años cincuenta, último asiento de Olivares, marcaron un hito en la cantidad producida<sup>140</sup>. Pero la necesidad de aumentar la producción tuvo efectos negativos. Por un lado, los nuevos privilegios concedidos a Olivares para aprovechar los montes, levantaron la enemiga de los dueños de ferrerías de la zona<sup>141</sup>. Por otro, el aumento productivo fue contra la calidad; lo muestran asuntos como las resistencias a las comprobaciones ordenadas por Aranda, Director General de Artillería, el problema de los cañones enviados a Nápoles, a petición de su monarca, futuro Carlos III de España<sup>142</sup>, o las informaciones del propio Olivares en 1758<sup>143</sup>.

Aunque no todas las evidencias son contrarias, a partir de entonces las opiniones negativas sobre los cañones de Liérganes se generalizaron. No es extraño que con esos antecedentes, Carlos III desconfiara de la empresa. Lo interesante del caso, de todos modos, es que la intervención directa no mejoraría la cuestión, sino que la empeoraría. Recordaremos algo de ese fracaso de la renovación tecnológica. Por un lado tenemos las producciones fallidas. Así, en el período 1764-1781, bajo la dirección del Cuerpo de Artillería del Ejército, se elaboraron más de 6.000 cañones, pero sólo se dieron por buenos 3.700<sup>144</sup>; es decir, un 62 por ciento, un porcentaje elevado de fallos.

Esos fracasos obligaron a hacer la mencionada compra «gigante» a la Carron Co., a partir de 1773; pero tampoco Carron demostró ser muy eficaz. Al probar los cañones en España, se desechó un 30 por ciento de toda la partida, como vimos más arriba. No es extraño. Conviene señalarlo, no a favor de la gestión de quien hizo el pedido. La empresa escocesa se ha ganado justa fama con las llamadas carronadas; pero estos pequeños cañones empezaron a experimentarse en 1778. Antes, la empresa había tenido serios problemas. En 1771 tuvo dificultades económicas y fallos productivos. En 1773, el *Board of Ordnance* británico canceló el contrato que tenía con ella y retiró de los barcos toda su producción<sup>145</sup>. Es decir, cuando España contrató su compra, la empresa estaba en situación de fracaso (lo que no impide que luego resurgiera), y sus cañones largos se rompían con más frecuencia de lo deseable.

La gestión estatal de Liérganes tampoco renovó la tecnología. Hacía tiempo que en Europa se había extendido la fabricación en sólido: el cañón sale de la fundición de un bloque compacto, cuya ánima se perfora mediante una barrena y posterior torneado<sup>146</sup>. El ánima queda más homogénea y mejora el alcance. El método

139. ALCALÁ-ZAMORA, 2004:113-14. GONZÁLEZ ENCISO, 2013.

140. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 112.

141. Entre ellos estaba Fernández de Isla, quien también acabaría cayendo en desgracia con la llegada de Carlos III. MAISO GONZÁLEZ, 1990.

142. Noticias sobre estos asuntos en A.G.S., S.M., legs. 663 y 679.

143. GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, 2010: 115.

144. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 119.

145. GONZÁLEZ ENCISO, 2017a: 239.

146. JACKSON y DE BEER, 1973.

tradicional era fundir en hueco: echar la colada en dos moldes, por cada mitad, que luego se juntaban. Seguía un barrenado para afinar. A partir de 1764, los técnicos del Ejército implantaron la fundición en sólido<sup>147</sup>; pero los cañones salían defectuosos. En 1781 el Gobierno traspasó la empresa al Ministerio de Marina y se volvió a fundir por el método tradicional. Así se hizo el resto de la producción hasta el siglo XIX<sup>148</sup>. Desde 1786 no hubo más problemas y la producción retomó las cifras y calidad anteriores, hasta 1793, cuando inciden ya otros factores. Los últimos cañones de Liérganes eran tan buenos como antes, pero más caros que los ingleses por falta de renovación tecnológica<sup>149</sup>.

También la calidad fue la excusa final de la estatalización de Eugui. Ciertamente, los militares que constataron problemas de calidad en las bombas durante la guerra con Portugal, tenían razón<sup>150</sup>. No obstante, para entenderlo hay que tener en cuenta varios factores, como los problemas económicos del asentista<sup>151</sup>, o que al finalizar la campaña portuguesa llegó la inactividad. El asiento de Mendinueta terminaba en 1765 y las últimas peticiones habían sido en 1763.

Interesa señalar esto porque los informes de la comisión enviada a Eugui a finales de 1765, insisten en el abandono de la empresa<sup>152</sup>. Era normal. Dado que no había un mercado civil de municiones, los fabricantes dependían de las peticiones del Estado; si no las había, la fábrica paraba y los hornos se deterioraban. Además, ahora no había futuro: el asiento terminaba en 1765 y el Gobierno no daba síntomas de renovarlo; es más, Mendinueta había sido perjudicado por Esquilache en el asiento de víveres al ejército, que perdió en 1763, casi en estado de ruina por las exigencias del ministro sobre el precio<sup>153</sup>. Lógicamente, la fábrica de Eugui estaba abandonada. No obstante, lo más interesante de los aludidos informes es el tono: el abandono se interpretaba como signo del poco interés del asentista, que se preocupaba solamente de sus beneficios; un prejuicio que justificaba la decisión, ya tomada, de la estatalización. La deficiente calidad era real, pero no parece, en todo caso, el único motivo de las decisiones; tampoco la estatalización era la única solución posible.

## 6. LAS CONDICIONES DEL ENTORNO LOCAL

¿Hasta qué punto, la fabricación de cañones y municiones entroncaba con la economía y con las élites locales? Parece que la relación era pequeña. Esa producción estaba en manos de personas que en su origen eran ajenas al lugar, o se alejaron de él. Pocos asentistas implicados tienen relación permanente con las estructuras productivas locales. En Liérganes, Curcio y Bande son extranjeros; sus herederos no se implicaron en la política local. En Eugui, sólo Loperena y compañía se presentan

147. Los intentos de implantación de la fundición en sólido en la tesis doctoral inédita de HELGUERA QUIJADA, 1987.

148. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 122.

149. GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, 2010: 571.

150. GONZÁLEZ ENCISO, 2013.

151. GONZÁLEZ ENCISO, 2010: 2012a, TORRES SÁNCHEZ, 2002.

152. A.G.S., S.G., leg. 441.

153. TORRES SÁNCHEZ, 2002: 132.

como valedores del «lugar de Eugui». Ciertamente, Aldaz, Arizcun y Mendinueta son navarros, pero sus negocios miran fuera de Navarra. Sus conexiones locales les sirven para instalar sus empresas; a veces se ayudaron de una tradición familiar –Aldaz, Arizcun–, como entronque inicial, pero son navarros «en salida», hacia fronteras económicas que se alejan de Navarra y se abren a la Monarquía. Si vuelven a Navarra es por la materia prima.

No comparten con las élites locales sus preocupaciones y problemas<sup>154</sup>. Les importa la Corte; triunfaron allí. No viven en Navarra, sus otros negocios no tienen relación con Navarra, tampoco son navarros los socios en otros asuntos y si lo son, tampoco se orientan a Navarra. Sus inversiones locales son suntuarias, religiosas o benéficas<sup>155</sup>. Las fábricas de balería y cañones sirvieron solamente al consumo militar; desaparecida la demanda estatal, no queda nada.

Eso no quiere decir que estas empresas no ofrecieran trabajo local<sup>156</sup>, o realizaran gastos en el entorno. Por ejemplo, gastos de mineral. Había que comprar la materia prima para los altos hornos, por lo que se necesitaba firmar acuerdos de abastecimiento con algún empresario minero<sup>157</sup>. En Liérganes se compraba mineral local, mezclado con vena de Somorrostro<sup>158</sup>. Las fábricas ejercían una demanda dentro del mercado; eran un comprador más, probablemente el mayor. Es obvia la incidencia positiva que esta demanda pudo generar en la minería y carboneo, pero los efectos de arrastre fueron temporales.

Tampoco la tecnología de estas empresas se identificaba con la local. Los altos hornos suponían una tecnología diferente de las herrerías tradicionales. De hecho, no existían en España antes de la llegada de Curcio y Bande. Después de Liérganes-La Cavada, y Corduente (cinco altos hornos en el siglo XVII), los siguientes se establecieron en Eugui a partir de 1689<sup>159</sup>. La nueva tecnología no se relacionó con los procedimientos directos de la metalurgia local, predominantes durante todo el siglo XVIII<sup>160</sup>. Aunque los altos hornos pudieron beneficiarse de los recursos naturales de la zona, o de la mano de obra «experta en oficios complementarios»<sup>161</sup>, los procesos eran diferentes, y también los objetivos y los mercados, por lo que la relación entre ambos mundos parece débil.

La mayor interrelación entre las fábricas con altos hornos y su ámbito local, se refiere al uso de la madera de los bosques, pues el único combustible era entonces el carbón vegetal. El carbón mineral se utilizó más tarde, solamente para los hornos de reverbero. La fuerte necesidad de combustible exigió que las fábricas, como todas las herrerías por cédula particular<sup>162</sup>, tuviesen una parte de bosque reservada

154. Hay diferencia con Fernández de Isla, a quien preocupaba el desarrollo económico de la provincia. MAISO GONZÁLEZ, 1990.

155. Ver el libro colectivo, *Juan de Goyeneche y el triunfo de los navarros...*

156. Para el caso de Liérganes, BARTOLOMÉ MARCOS y DÍAZ GARCÍA, 2017.

157. Un ejemplo en ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 190-92.

158. BARTOLOMÉ MARCOS y DÍAZ GARCÍA, 2017: 46-47.

159. ALCALÁ-ZAMORA, 1974: 170-73.

160. BILBAO y FERNÁNDEZ DE PINEDO, 1982: 137 y ss. FERNÁNDEZ DE PINEDO y URIARTE AYO, 2005: 152-56.

161. ALCALÁ-ZAMORA, 1974: 170.

162. BARTOLOMÉ MARCOS y DÍAZ GARCÍA, 2017: 52.

para ellas. Por eso, los asientos incluían la concesión de una parcela de monte. El problema surgió con el crecimiento de la producción a largo plazo, pues los altos hornos consumían mucho más y más rápido, que las ferrerías. Eso supuso un aumento de coste, por transportar el carbón cada vez desde más lejos, y el peligro de agotamiento del monte<sup>163</sup>; pero sobre todo, produjo un enfrentamiento permanente con los intereses locales. Veamos dos ejemplos significativos.

En Liérganes no hubo una concesión durante el siglo XVII y los asentistas tuvieron que arreglarse comprando montes. Luego, al menos desde 1718, hubo concesión<sup>164</sup>. El terreno adjudicado fue aumentando en siguientes momentos, lo que provocó las protestas de los dueños de ferrerías y de otros intereses relacionados con el aprovechamiento maderero. La oposición llegó a un punto máximo en el último asiento de Olivares<sup>165</sup>. Precisamente la oposición de los dueños de ferrerías y los exorbitantes privilegios del asentista, influirían en el ánimo del nuevo monarca y en la posterior expropiación. En Eugui, la cesión de la vieja armería a Aldaz, que él transformaría en una moderna fábrica, incluía una legua acotada<sup>166</sup>. Ello no impidió que se presentaran conflictos por el uso del monte. Algunos empresarios, liderados por Loperena, protestaron con el lugar de Eugui, a la vez que ofrecieron al rey encargarse de la provisión con una rebaja del precio<sup>167</sup>. En 1719 consiguieron el asiento, pero no la propiedad, por la que pagarían un alquiler<sup>168</sup>.

No eran cuestiones ecológicas, sino conflictos de intereses. En Liérganes, los propietarios de ferrerías no defendían el monte, sino su derecho a explotarlo; temían quedarse sin madera. También en Eugui hubo una interferencia de los negociantes de Pamplona, que vieron una oportunidad por el crecimiento de la demanda estatal. Los conflictos del lugar de Eugui con Aldaz, a propósito de los montes, sólo fueron una excusa: Loperena y sus socios explotarían el monte igual que lo había hecho Aldaz.

## 7. CONCLUSIONES

El trabajo muestra que, para el abastecimiento de armas y municiones, el Estado contó siempre con la colaboración de empresarios particulares, si bien estos tuvieron que someterse a las condiciones planteadas por el comprador único. En este sentido, existe una continuidad intersecular (XVII-XVIII) en el modo de contratación de los abastecimientos: el asiento domina como recurso a los particulares tanto en la fabricación, como en los transportes de armas en España y para el abasto colonial.

Esa continuidad fue dando paso, en torno a 1730, a un modelo más concentrado: primero, el recurso a asentistas fuertes, únicos para cada producto; a partir de 1760,

163. Una de las razones para establecer la fábrica de Orbaiceta fue que en Eugui el bosque estaba esquilado.

164. CEBALLOS CUERNO, 2001: 114.

165. ALCALÁ-ZAMORA, 2004: 54. MAISO GONZÁLEZ, 1990: 197, 201, 214 y ss.

166. ANDUEZA, 2007: 100.

167. ANDUEZA, 2007: 104-05.

168. La propiedad y el alquiler fueron objeto de un largo pleito que se subsanó a favor de la viuda de Aldaz en 1730. Desde 1735, Mendinueta seguiría pagando el alquiler. ANDUEZA, 2007, 107-09. El asiento de Mendinueta en A.G.S., S.G., leg. 440.



la estatalización en algunos casos (cañones y municiones de hierro), así como la preferencia por el transporte en barcos de la Armada.

En las diferentes modalidades empresariales el sistema rozó siempre su techo, como muestra la importancia de las compras exteriores, que indican las limitaciones de la producción nacional en cantidad y en calidad, así como la ineficacia del mercantilismo oficial.

El nivel tecnológico fue empeorando a lo largo del período: adecuado hasta los años treinta –fruto de una herencia pionera–, fue mostrando luego sus carencias. Ello llevó a la estatalización, expresión del deseo de buena gestión; pero la administración directa no pudo resolver los problemas básicos de calidad, ni consiguió renovar seriamente la tecnología, aunque lo intentara.

Las fundiciones de hierro colado tuvieron una relación escasa y relativamente breve con la economía local. Proporcionaron puestos de trabajo y estimularon el consumo de materias primas; pero, dadas su naturaleza y su orientación al mercado estatal, no consiguieron estimular la economía local, ni resistieron la crisis final del Estado.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR ESCOBAR, Antonio, *Cañones de bronce para el ejército. Historia de la Real Fundición de Sevilla en el siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.
- ALCALÁ-ZAMORA, José, «Producción de hierro y altos hornos en la España anterior a 1850», *Moneda y Crédito*, 128 (1974): 117-218.
- ALCALÁ-ZAMORA, José, *Altos hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1999.
- ALCALÁ-ZAMORA, José, *Liérganes y La Cavada. Historia de los primeros altos hornos españoles (1622-1834)*, Santander, Estudio, 2004.
- ALONSO AGUILERA, Miguel Ángel, *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1977.
- ANDRADE, Tonio, *La edad de la pólvora. Las armas de fuego en la historia del mundo*, Barcelona, Crítica, 2017.
- ANDUEZA UNANUA, Pilar, «De padre cerero a hijo marqués: José de Aldaz y Aguirre, marqués de Monte Real», en Agustín González Enciso (Ed.): *Navarros en la Monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona EUNSA, 2007: 89-122.
- AQUERRETA GONZÁLEZ, Santiago, «La casa de Arizcun, 1725-1742: las estrategias financieras de un hombre de negocios en el Madrid de la Ilustración» en José Antonio Ferrer Benimeli (dir.) y E. Sarasa y Eliseo Serrano (coords.), *El Conde Aranda y su tiempo, I*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2000: 659-678.
- BAKEWELL, P. J., *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas (1546-1700)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1976.
- BARTOLOMÉ MARCOS, Luis y DÍAZ GARCÍA, María del Pilar, *Chicas de hierro. El trabajo de las mujeres en la Reales Fábricas de Artillería de Liérganes y La Cavada (Cantabria): 1759-1837*, Santander, Ediciones Universidad de Cantabria, 2017.
- BILBAO, Luis María y FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano, «Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)», en Pedro Tedde (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen. II. Manufacturas*, Madrid, Alianza, 1982: 133-228.
- BOWEN, HUW V. «Forum: The Contractor State, c. 1650-1815», *International Journal of Maritime History*, XXV, 1 (2013): 239-74.
- CALVO POYATO, José, «La industria militar española durante la Guerra de Sucesión», *Revista de Historia Militar*, 66, (1989): 51-71.
- CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Reflexiones sobre el comercio a Indias*, Edición y estudio preliminar de Vicente Llombart, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988.
- CASTRO, Concepción de, *A la sombra de Felipe V. José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- CEBALLOS CUERNO, Carmen, *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Santander, Universidad de Cantabria, 2001.
- DEDIEU, Jean-Pierre, «Les groupes financiers et industriels au service du roi. Espagne fin XVIIe-début XVIIIe siècle », en Anne Dubet y Jean-Philippe Luis (dirs.), *Les financiers et la construction de l'État. France, Espagne (XVIIe-XIXe siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011: 87-104.
- DELGADO RIBAS, José María, *Dinámicas imperiales, 1650-1796*, Barcelona, Bellaterra, 2007.

- DUBET, Anne, *Un estadista francés en la España de los Borbones. Juan Orry y las primeras reformas de Felipe V (1701-1706)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2008.
- DUBET, Anne & SOLBES FERRI, Sergio (Coord.), Monográfico: *La construcción de la hacienda hispánica en el largo siglo XVIII. Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série*, 46-1, (2016, abril): 9-136.
- ENCISO RECIO, Luis Miguel, *Los Borbones en el siglo XVIII (1700-1808)*, Madrid, Gredos, 1991.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano y URIARTE AYO, Rafael, «British Technology and Spanish Iron Making during the Nineteenth Century», en Chris Evans y Göran Rydén (eds.), *The Industrial Revolution in Iron. The Impact of British Coal Technology in Nineteenth-Century Europe*, Aldershot, Ashgate, 2005:151-72.
- FLORES MORÓN, B. L., «Hacia una evaluación de los costos de la artillería americana en el siglo XVIII», *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 10 (1997): 95-104.
- GALLEGOS RUIZ, E., *Fuerzas de sus reinos. Instrumentos de la guerra en la frontera oceánica del Pacífico hispano (1571-1698)*, México, Palabra de Clío, 2015.
- GÁRATE OJANGUREN, María Montserrat, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1990.
- GÁRATE OJANGUREN, María Montserrat, *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1993.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique, *La artillería naval española en el siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.
- GIL OSSORIO, F., «Artillería británica para la Marina española del siglo XVIII», *Revista de Historia Militar*, 37 (1974): 93-103.
- GÓMEZ CAMPELO, Raquel, «El envío de municiones navarras a América. Las fábricas de Eugui y Orbaiceta», *Príncipe de Viana*, Anejo 13, LIII (1991): 311-19.
- GÓMEZ PÉREZ, Carmen, *El Consulado de Sevilla y la formación de las oligarquías en Cartagena de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985.
- GÓMEZ PÉREZ, Carmen, *El sistema defensivo americano. Siglo XVIII*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- GÓMEZ RIVERO, Ricardo, *El gobierno y administración de las fábricas de armas (siglo XVII). La familia Zavala*, San Sebastián, Fundación Casa Zavala, 1999.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «Empresarios navarros en la industria del armamento del Estado. La fábrica de Eugui», 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: 159-211.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (ed.), *Un Estado militar: España, 1650-1820*, Madrid, Actas, 2012a.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «Buying cannons outside: when, why, how many? The supplying of foreign iron cannons for the Spanish Navy in the Eighteenth Century», en Richard Harding, y Sergio Solbes Ferri, (coords.), *The Contractor State and its Implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas, 2012b: 135-58.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «La renovación del asiento de transporte de municiones y armas en 1793 y el protagonismo de una familia navarra», *Memoria y Civilización*, 15 (2012c): 51-69.
- 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): 455-80.

- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «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: 127-44.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *War, Power and the Economy. Mercantilism and state formation in 18<sup>th</sup>-century Europe*, Londres, Routledge, 2017a.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «Les usines d'artillerie en Espagne et les problèmes des guerres révolutionnaires», en A. de Mathan, Pierrick Pourchasse y Philippe Jarnoux (dirs.), *La mer, la guerre et les affaires*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2017b : 69-81.
- GONZÁLEZ ENCISO, AGUSTÍN, «Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)», *Revue d'Histoire Maritime*, 22-23, (2017c): 117-36.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «War contracting and artillery production in Spain», *Business History*, 60, 1 (2018): 87-104.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «Herrajes para la Marina. La concesión del asiento de 1760», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 65, (2019): 1013-46.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, TORRES SÁNCHEZ, Rafael y SOLBES FERRI, Sergio, «Spain as a Contractor State», en Huw V. Bowen, «Forum: The Contractor State, c. 1650-1815», *International Journal of Maritime History*, XXV, 1(2013): 239-74.
- HELGUERA QUIJADA, Juan, *El estado y la modernización de la industria metalúrgica española en el siglo XVIII: las fundiciones de artillería*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Valladolid, 1987.
- HELGUERA QUIJADA, Juan, «De La Cavada a Trubia. Intervencionismo estatal y cambio tecnológico en las fundiciones de artillería del norte de España (1760-1800)», en Joaquín Ocampo Suárez-Valdés (ed.), *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*, Gijón, Trea, 2012: 153-81.
- HERNÁNDEZ ESCAYOLA, Concepción, *Negocio y servicio: Finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2004.
- JACKSON, M. H. y DE BEER, C., *Eighteenth Century Gunfounding*, Surrey, David and Charles, 1973.
- Juan de Goyeneche y el triunfo de los navarros en la Monarquía hispánica del siglo XVIII, Pamplona, Fundación Caja Navarra, 2005.
- KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión en España, 1700-1715*, Grijalbo, Barcelona, 1974.
- MAISO GONZÁLEZ, JESÚS, *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear*, Santander, Estudio, 1990.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, *La institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982.
- MARTÍ, R., *Cataluña armería de los Borbones. Las armas y los armeros de Ripoll, Barcelona, Manresa, Igualada...de 1714 a 1794*, Barcelona, Salvatella, 2004.
- MAZA USLÉ, J. M., *La Real Fábrica de Artillería de La Cavada. Liérganes, La Cavada, Valdelazón*, La Cavada, Asociación de Amigos de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada y Gobierno de Cantabria, 2007.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, «La Armada en el siglo XVIII», en Mario Hernández Sánchez-Barba y Miguel Alonso Baquer (dirs.), *Historia social de las fuerzas armadas españolas*, Madrid, Alhambra, 1986: 87 y ss.
- MUSCIARELLI, L., *Storia delle armi da fuoco dalle origini al Novecento*, Brescia, Odoia, 2017.
- OTAZU y LLANA, Alfonso, *Hacendistas navarros en América*, Bilbao, Gráficas Ellacuría, 1970.
- PÉREZ SARRIÓN, Guillermo (ed.), *Más Estado y más mercado. Absolutismo y economía en la España del siglo XVIII*, Madrid, Sílex, 2011.

- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.
- RABANAL YUS, Aurora, *Las Reales Fundiciones españolas del siglo XVIII*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1990.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, *El arte de gobernar. Estudios sobre la España de los Austrias*, Madrid, Alianza Editorial, 2006.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Producir o comprar. La demanda de la Corona española de productos industriales en el siglo XVIII», en Luis Antonio Ribot García y Luigi de Rosa (dirs.), *Industria y Época Moderna*, Madrid, Actas/Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, 2000: 95-131.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «El gran negocio de la época, la provisión de víveres al ejército por Francisco Mendinueta (1744-1763)», en Santiago Aquerreta (coord.), *Francisco Mendinueta: Finanzas y mecenazgo en la España del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2002a: 101-134.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Cuando las reglas del juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII», *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 20 (2002 b): 487-511.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Velas sin cañones. La eficacia de las reformas artilleras tras la Guerra de los Siete Años», en Francisco Morales Padrón (coord.), *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2008: 1717-25.
- 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): 155-99.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- UZTARIZ, Gerónimo de, *Theorica y practica de comercio y de marina*, editado por Gabriel Franco, Madrid, Aguilar, 1968.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma, 2011.
- VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, *Aportaciones a la Historia Económica y Social: España y Europa, siglos XVI-XVIII*, 2 vols., Pamplona, EUNSA, 2000.
- VEGA VIGUERA, Enrique de la, *Sevilla y la Real Fundación de Cañones*, Sevilla, Guadalquivir, 1992.



# EL ABASTECIMIENTO MILITAR DE CÁÑAMO PARA EL IMPERIO ESPAÑOL (1665-1808): GLOBALIZACIÓN, ESTADO Y EMPRESARIOS EN EL LARGO SIGLO XVIII<sup>1</sup>

## PROVIDING HEMP FOR MILITARY PURPOSE FOR THE SPANISH EMPIRE (1665-1808): GLOBALIZATION, STATE AND ENTREPRENEURS IN THE LONG EIGHTEENTH CENTURY

Manuel Díaz-Ordóñez<sup>2</sup>

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 23/07/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.2019.22239>

### Resumen

El cáñamo se convirtió en un insumo estratégico de primer orden para los imperios marítimos durante la Edad Moderna, porque con él se producía cuerda mecha, y jarcia y velas para el aparejo de los veleros, por lo que su producción agraria, su manufactura y el control de su distribución se situó en el eje central de interés en las políticas imperiales de la época. Para España, uno de los ejes fundamentales de estas políticas pasó por la posibilidad de emplear el suelo disponible en sus posesiones americanas para extender las cosechas, evitando así la excesiva dependencia del cáñamo ruso que se compraba en el Báltico. El limitado éxito español en esta migración a América favoreció que algunos empresarios se convirtieran en intermediarios de las compras en Rusia. El cáñamo, pues, será un producto globalizado por las necesidades estratégicas de los imperios y se convertirá en una auténtica cadena básica de producto.

### Palabras clave

Cáñamo; globalización; imperio español; producto estratégico; migración vegetal.

### Abstract

Hemp became a first order strategic commodity for the maritime Empires during the modern age, because with it was produced fuse rope, and cordage and sails for rigging of sailboats, so their agricultural production, its manufacturing and

---

1. Este texto se ha financiado en el marco del proyecto HAR2015-64165-C2-1-P «Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII». Ministerio de Economía y Competitividad. Gobierno de España.

2. Departamento de Economía e Historia Económica, Universidad de Sevilla. C. e.: [mdiazord@us.es](mailto:mdiazord@us.es)

its distribution control stood in the focus at the imperial policies of the time. For Spain, one of the cornerstones of these policies passed by the possibility to the using of the available grounds in its American possessions to extend the harvests, thus avoiding excessive reliance on Russian hemp that was bought in the Baltic. The limited Spanish success on its migration to America favored for some entrepreneurs become middlemen for the purchases in Russia. Hemp, then, will be a globalized product by the strategic needs of the Empires and that it will constitute a true commodity chain.

### Keywords

Hemp; globalization; Spanish Empire; Strategic Commodity; Vegetal migration.

.....



## 1. INTRODUCCIÓN

Para indagar los cambios institucionales, políticos y económicos necesarios para que un Estado pudiera convertirse en un verdadero productor de armas u otros productos necesarios para su defensa, contamos ya con una amplia literatura que ha investigado estas transformaciones. Los trabajos de historiadores como Patrick O'Brien<sup>3</sup>, los textos recogidos en el volumen colectivo editado por Richard Bonney<sup>4</sup> y el más reciente trabajo de Jan Glete<sup>5</sup>, alentaron esta corriente historiográfica conocida como *Fiscal State* (que bien podríamos ampliar con la fórmula *Fiscal-Military State*), basada en un término acuñado por John Brewer, en los años 80 del siglo pasado, para referirse a una Inglaterra como ejemplo de estado que conseguiría su hegemonía sobre la base de un desarrollo fiscal completo para convertirse prácticamente en una maquinaria bélica perfecta<sup>6</sup>.

Para el caso español contamos con importantes trabajos que han analizado estos procesos y, dado que en esta aportación nos centramos en el largo siglo XVIII, destacaremos al propio Agustín González y a Rafael Torres en sus investigaciones sobre el estado fiscal de la Monarquía de los Borbones<sup>7</sup>. En esta discusión historiográfica se planteó incluso, el hecho de que si la España del Setecientos habría llegado a culminar los cambios necesarios, hasta el punto de poder calificarla como un estado fiscal, de forma similar a lo que los autores anglosajones definían respecto a la Inglaterra de aquella época.

Sin embargo, y más allá de este debate sobre la articulación fiscal de los estados, muchos de los autores comenzaron a llamar la atención de que durante sus investigaciones se observaba que existía una importante cuestión que subyacía a los cambios meramente institucionales, y que se centraba en interpretar la movilización de recursos para la guerra que los estados del Antiguo Régimen pusieron en práctica. Esta nueva línea de investigación llamada *Contractor State*<sup>8</sup> ofrece una perspectiva en que el estado es un agente más del mercado a través de sus demandas militares, y que se relaciona con otros componentes del mismo que actúan, a su vez, como oferentes de productos. Como marco de observación de la forma en la que los estados del Antiguo Régimen fueron capaces de movilizar los recursos que necesitaban para ejercer la guerra, bien fuera produciéndolos, comprándolos o arrebatándoselos por la fuerza a sus rivales.

Los autores que trabajan en el marco metodológico del *Contractor State* han destacado que las líneas principales de indagación pasarían por establecer unas esferas de interpretación. En la primera de ellas se debe establecer el cómo fueron capaces los estados de dotarse de la habilitación financiera necesaria para abordar

3. O'BRIEN, 1993; 2011.

4. BONNEY, 1999. Otro título importante en CAPIE, 2002: 19-58.

5. GLETE, 2006.

6. BREWER, 1989. la definición realmente será desarrollada el libro editado por Lawrence Stone: STONE, 1994.

7. TORRES SÁNCHEZ, 2007; 2008. GONZÁLEZ ENCISO, 2008; 2009: 511-530. TORRES SÁNCHEZ, 2013a; 2015.

8. Una síntesis muy breve de algunas aportaciones de los investigadores del *Contractor State* relacionadas con España: BOWEN y GONZÁLEZ ENCISO, 2006. KNIGHT Y WILCOX, 2010. CONWAY y TORRES SÁNCHEZ, 2011. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 308-335. GONZÁLEZ *et al.*, 2013.

los enormes gastos necesarios para el abastecimiento de materiales militares estratégicos. Debiendo analizar, para ello, las capacidades de desarrollo de las fuentes de ingresos de los regímenes de la Edad Moderna y su compaginación con el gasto público<sup>9</sup>. En la segunda es preciso interpretar el juego y las dinámicas mercantiles y productivas que se desarrollaron en el sector de la defensa de los países europeos. A la par que se deben reconstruir las formas de interacción entre el Estado y los empresarios y los productores de los productos estratégicos que conformaban las necesidades defensivas<sup>10</sup>. En la tercera, muy relacionada con la anterior, se investiga la propia forma de movilización de recursos que puso en marcha el Estado durante esta época, con la intención subyacente de reconstruir una visión a largo plazo para entender las transformaciones que sufrió este proceso durante la Edad Moderna<sup>11</sup>. Una cuestión que, además, se enmarca en uno de los debates principales de la Historia Global actual dentro de la corriente historiográfica de las *Global Commodity Chains*, la cual se preocupa en analizar las conexiones de las diferentes regiones del mundo a través de la producción y comercialización de productos estratégicos. Una discusión iniciada con la propia definición de las cadenas globales de productos de Terence Hopkins e Immanuel Wallerstein<sup>12</sup> en el siglo pasado y que ha desarrollado cuatro enfoques metodológicos para abordar la interpretación de estos fenómenos: la producción de materias primas, la fabricación, la distribución y el consumo. Por esta razón consideramos que analizar en el largo plazo la producción, comercialización y consumo de un producto estratégico de primer orden para la época como sería la jarcia nos sitúa en el centro del debate historiográfico de las *Global Commodity Chains*.

La aportación presente se incardina, pues, en los enfoques metodológicos de la corriente del *Contractor State*, con el objetivo principal de plantear el problema fundamental de cómo movilizó el Imperio español sus recursos para abastecerse de jarcia de forma suficiente para aparejar sus fuerzas navales. Para ello, de forma muy sintética, desarrollaremos las modificaciones en las fórmulas desplegadas por la Monarquía española para esta movilización centrándonos en el cómo se consiguió el cáñamo necesario para su fabricación y, en segundo término, reflexionaremos sobre el cómo impactaron estas modificaciones políticas en las interacciones entre agentes públicos y privados en el mercado cannabáceo de la época. Será preciso debatir la situación de este vegetal en la geografía española y europea y sus connotaciones respecto a las particularidades de la economía agraria, para analizar las medidas de fomento de su cosecha en el territorio peninsular; observar las fórmulas de migración y de fomento del cultivo que la monarquía puso en marcha para llevarlo a sus dominios americanos; para terminar analizando las dinámicas de las relaciones de los ámbitos público y privado dentro del activo mercado de abastecimiento

9. SOLBES FERRI, 2012: 141-179; 2014: 147-194. SOLBES FERRI y FÉ CANTÓ, 2016.

10. TORRES-SÁNCHEZ, 2014: 260-286. TORRES SÁNCHEZ y DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2016: 329-344. TORRES SÁNCHEZ, 2016. GONZÁLEZ ENCISO, 2017. TORRES SÁNCHEZ ET AL., 2018.

11. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2002. TORRES SÁNCHEZ, 2002. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009. GONZÁLEZ ENCISO, 2013. TORRES SÁNCHEZ, 2013B. GONZÁLEZ ENCISO, 2017.

12. HOPKINS y WALLERSTEIN, 1986: 159.

de este insumo generado por las autoridades españolas. O lo que es lo mismo, relacionar las necesidades estratégicas del estado, con las oportunidades de negocio que pudieron aprovechar grupos de empresarios españoles y extranjeros durante el largo siglo XVIII.

El segundo objetivo es plantear el problema de cómo se establecieron las cadenas de producción, distribución y consumo de la jarcia, durante el largo siglo XVIII, porque esta discusión nos acerca hacia una comprensión de un fenómeno global que conectó regiones muy apartadas de un mundo, ciertamente todavía aislado, y porque se hizo como consecuencia de una necesidad estratégica para las políticas imperiales de la época. Más en concreto, consideramos que las particularidades físicas del cáñamo que imponen una distribución muy limitada de su cultivo, supone un excelente marco para desarrollar mejor las interacciones región-mundo que se encuentran de forma muy relevante en las actuales líneas de investigación de la Historia Global.

## 2. EL CÁÑAMO EN EL LARGO SIGLO XVIII ESPAÑOL: UN PRODUCTO ESTRATÉGICO PARA UN ESTADO EN CONSTRUCCIÓN

El desarrollo institucional de los ejércitos se consolidaría, durante los siglos modernos, hasta el punto de convertirse en el gasto principal de los presupuestos de los gobiernos de la época. Pero el incremento del gasto, con objetivos bélicos, que los estados europeos tuvieron que acometer desde finales del siglo XVI, solo sería un elemento más de lo que Michael Roberts definió como revolución militar en la Edad Moderna<sup>13</sup>. Según esta definición, retomada años después por Geoffrey Parker<sup>14</sup>, las fuerzas militares europeas experimentaron profundos cambios en su organización, estrategia y armamento. Pensemos en cómo se podría reconstruir, analizar o entender las dificultades e, incluso, las propias operaciones bélicas de los siglos XV a XIX, sin comprender la dependencia que tenían los ejércitos de sus armas de fuego, accionadas con cuerda mecha, o de sus tiendas, en la que se alojaban los soldados formando grandes campamentos mientras marchaban hacia sus objetivos, o de las grandes escuadras de guerra, que navegaban dominando los mares aparejadas con miles de kilómetros de cordaje y velas<sup>15</sup>.

Respecto a las armas, la evolución tecnológica más evidente, durante la Edad Moderna, radicó en la proliferación del uso de las accionadas por fuego en los ejércitos y en las embarcaciones de combate<sup>16</sup>. La generalización del empleo de la pólvora entre las tropas europeas, a partir del siglo XIV, puede inducir al error de pensar que este proceso hubiera repercutido en un descenso del consumo de fibras vegetales con fines militares respecto a siglos anteriores en las que imperaban arcos,

13. ROBERTS, 1956: 4.

14. PARKER, 1976; 1988.

15. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 16 (2016): 94-95.

16. MACNEILL, 1989. KELLY DEVRIES, 1998. CHASE, 2009. ANDRADE, 2011.

hondas o ballestas. Sin embargo, el gasto de plantas para construir armas no hizo más que crecer, especialmente entre el 1500 y el 1700, a partir de la generalización del empleo de las llaves de mecha, habitual hasta mediados del siglo XVII. Estos mecanismos funcionaban mediante la combustión de un cordón vegetal que transmitía la llama hasta la pólvora la cual permitía el disparo de arcabuces y cañones<sup>17</sup>.

Si no fuera suficiente la sobreexplotación vegetal de aquellas especies biológicas que permitían su transformación para los usos industriales antes mencionados, durante la Edad Moderna, se desarrolló otro fenómeno fundamental que indujo un nuevo impulso en su consumo. El aumento de la navegación marítima a fines de la Edad Media, principalmente mediterránea, se fortaleció con el comienzo de la gran expansión ultramarina europea<sup>18</sup>. Este cambio en el eje comercial y, el establecimiento de nuevas rutas oceánicas, se sostuvo desde la implantación de grandes innovaciones tecnológicas en los modelos constructivos navales. Ciertamente, desde finales del medievo, la tecnología naval europea había normalizado el uso de aparejos mixtos (con velas cuadradas y latinas), obligada por las nuevas condiciones de una navegación más oceánica, diferente de la tradicional mediterránea, a medida que los marinos abrían las rutas africanas y de Poniente. El efecto inmediato fue el aumento en la complejidad de los aparejos de los buques que, a su vez, derivó en el incremento proporcional de las dimensiones de las velas y de la cantidad de las jarcias que las aferraban a los mástiles<sup>19</sup>. Una tendencia creciente que acabará convirtiendo los buques de guerra del siglo XVIII en auténticas atalayas de poder de los imperios ultramarinos de la época, navegando propulsados sobre el mar, aprovechando millares de metros cuadrados de velas tensadas por gruesas y pesadas jarcias que servían para su maniobra.

El aumento de las dimensiones de los aparejos de las embarcaciones vino acompañado con el espectacular incremento de las flotas mercantes y militares europeas, visible desde el siglo XVI, provocando que el tonelaje desplazado pasara de unas 225 mil toneladas en 1500, creciendo hasta más de 750 mil toneladas en 1600 y llegando a las 1300 mil toneladas sobre 1700<sup>20</sup>. Si atendemos a que, en el siglo XV, un buque solía cargar con un 10% del tonelaje desplazado<sup>21</sup> en artículos producidos con fibras vegetales y que esta proporcionalidad, lejos de descender, tendió a aumentar en los siglos posteriores, parece clara la importancia estratégica del sector agroindustrial en torno al abastecimiento de los aparejos. Es comprensible, pues, que ambos factores, el aumento de la complejidad y las dimensiones del aparejo y el incremento de los buques que navegaban, desembocaran en un reforzamiento en el consumo de los vegetales empleados en la fabricación de jarcias y velas y, en consecuencia, el abastecimiento de estos materiales se convirtiera en un asunto principal para los imperios ultramarinos de la época<sup>22</sup>.

17. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2016: 282.

18. Aunque sea muy clásico no dejo de citar a CIPOLLA, 1966.

19. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 16 (2016): 94-95; 2009.

20. ALDCROFT y SUTCLIFFE, 2005: 36. MADDISON, 2001: 77. ROMANO, 1962: 573-591, 575. UNGER, 1992: 248. VAN ZANDEN, 2000: 69-87 y 82.

21. CARRÈRE, 1967: 200. CÓRDOBA de la LLAVE, 1996: 105-112.

22. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2017: 61-90.

Agustín González representó acertadamente en un artículo sobre la fábrica de municiones de Eugui (Navarra), como el Estado español modificó su forma de abastecerse de materiales estratégicos militares a lo largo del siglo XVIII. En el texto se detalla como la titularidad de la fábrica navarra pasó de pertenecer a empresarios particulares, a ser administrada directamente por la Monarquía calificando, así, el cambio de un Estado que compraba, a un Estado que producía. Pero para que esto pudiera ser, las instituciones de gobierno del país tuvieron que poner en marcha una serie de profundas transformaciones para separarse del mundo medieval y conseguir acercarse hacia nuestra percepción actual de lo que significa un Estado. En esta dinámica política, la literatura científica ha observado cómo estas transformaciones se produjeron en etapas, más o menos intensas, en que la Monarquía abogó, bien, por acudir a los mercados nacionales o internacionales, para adquirir la jarcia que necesitaba: o bien, puso en marcha los resortes necesarios para producirla directamente.

¿Cuáles eran los pros y los contras entre producir directamente el cáñamo necesario para las flotas de guerra o conseguir este género en el sector privado? Probablemente esta pregunta construya el mejor marco para comprender las sucesivas modificaciones que experimentará la política económica cannabácea de la Monarquía española durante el largo siglo XVIII. La literatura científica nos ha destacado la gran ventaja que tenía para la Corona el producir fibra por administración directa, poniendo tierras, campesinos y recursos humanos a plantarla, pues esta fórmula le permitía un eficaz control de un ramo tan importante<sup>23</sup>. Pero para llevarlo a cabo las arcas reales debían cubrir los importantes gastos de movilizar dinero, pagar las cosechas, subvencionar experimentos, contratar expertos extranjeros, etc. Por el contrario, el dejar el suministro del cáñamo en manos de agentes privados, bien fuera representada por comerciantes españoles, o bien por mercaderes extranjeros, mejoraba la economía interna, al desarrollar el tejido empresarial, pero a costa del riesgo de no garantizarse un abastecimiento estratégico en los momentos de máxima urgencia<sup>24</sup>.

### 3. EL IMPERIO ESPAÑOL COMO *CONTRACTOR STATE* DE CÁÑAMO: POLÍTICAS DE ADQUISICIÓN EN LOS CIRCUITOS COMERCIALES (SIGLOS XVII-XVIII)

En el siglo XV, los materiales utilizados en la confección de velas y jarcias incorporados en el equipamiento de los barcos europeos, podían ser de cáñamo, si el constructor del buque se encontraba por encima de los 41º de latitud norte<sup>25</sup>, o podían ser de esparto, si el buque se construía por debajo de esta latitud y, especialmente, si el aparejo había sido fabricado en el Levante o el Sur español<sup>26</sup>. No

23. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 308-335, 308.

24. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 308-335.

25. LANE, 1966: 269-284.

26. BOFARULL y SANS, 1898: 37. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006a. HERNÁNDEZ IZAL, 1990: 353. MADURELL i MARIMÓN, 1968: 163.

obstante, las fuentes también confirman cómo, a partir de las primeras décadas del siglo XVI, los constructores navales de Europa comenzaron a preferir el cáñamo frente al esparto, en la manufactura de la jarcia y la vela, una predilección que acabó contribuyendo a que el primero se convirtiera en un insumo monopolístico con un fuerte carácter estratégico. De hecho, lo que estaba ocurriendo en los talleres de los fabricantes de estos artículos cannabáceos era un hito más, de un proceso en el que este vegetal había demostrado que poseía una serie de particularidades técnicas idóneas para el trabajo en las duras condiciones del servicio en el mar, que lo hacían preferible sobre sus posibles competidores. El gran productor de cáñamo del siglo XVIII fue el Imperio ruso ya que dedicaba grandes superficies de las actuales Bielorrusia, Ucrania, parte de Polonia, Rusia europea y parte de las Repúblicas bálticas para su plantación<sup>27</sup>. Este cáñamo se exportaba con destino al occidente europeo desde los puertos del Báltico, principalmente Riga, Narva y San Petersburgo. Durante los siglos XVI a XVII, la Monarquía española accedía a estos mercados rusos con la intermediación de los comerciantes ingleses, holandeses, flamencos y franceses.

La dependencia española del abastecimiento ruso cannabáceo corrió pareja al desarrollo de las políticas de fomento agrario en la Península. De ésta forma, se debe entender que la Monarquía se decidió por una fórmula mixta entre la compra y el cultivo nacional y, la intensidad de esta decisión se iría modulando a medida que los años fueron pasando: así desde el siglo XVI se compró en Flandes y en menor medida a comerciantes ingleses; a partir de finales de este siglo y la mitad del XVII las compras españolas se establecieron con mercaderes holandeses e ingleses, en operaciones que se realizaron, incluso, durante la Guerra de los 30 Años; y, finalmente, como ha destacado Rafael Torres, recurrirá a la compra directa de cáñamo en los puertos bálticos de San Petersburgo y Riga a partir de los años 60 del siglo XVIII.

Este mismo desarrollo diferencial, en el recurso a las compras de cáñamo en los mercados internacionales, supuso momentos desemejantes en función de la intensidad de los efectos de los ciclos bélicos en las rutas de distribución cannabáceas. Un primer ejemplo lo encontramos en el gran conflicto europeo del siglo XVII de la Guerra de los 30 Años. Con el inicio de este conflicto en 1618 y el fin de la Tregua de los Doce Años con Holanda en 1621, la circulación internacional de cáñamo descendió de forma muy acusada<sup>28</sup>. Las repercusiones negativas sobre el tránsito naval de los productos rusos, exportados desde la costa báltica, incidieron en que el abastecimiento de estas materias primas en su entrada en las instalaciones navales españolas sufriera de importantes déficits recurrentes en el stock de sus almacenes<sup>29</sup>.

Sea como fuere, lo que parecía evidente es que España necesitó, durante toda la Edad Moderna, del abastecimiento del cáñamo ruso. Sobre este particular lo primero que debemos destacar es la propia distancia existente entre España y los mercados de San Petersburgo, Riga o Kaliningrado. Y, añadido a este factor, el imperio

27. GEE, 1753: 94-95. HUET, 1717: 60. MARSHALL, 1772: 169. ODDY, 1805: 23-31. SHEFFIELD, 1784: 37.

28. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2017: 61-90, 73.

29. GOODMAN, 2001: 199. HERRERO SÁNCHEZ, 1998: 83-114, 88. SANZ AYÁN, 1995: 139-156, 145.

español la dificultad añadida de la inexistencia de una red diplomática y comercial estable en estas plazas bálticas: Una última razón que parece que trascendería de la simple desidia o negligencia de la Monarquía española y que, realmente, estaba respondiendo a la abierta oposición de Inglaterra y Holanda al establecimiento español<sup>30</sup> en los principales mercados estratégicos de madera, mástiles, alquitrán, hierro y cáñamo<sup>31</sup>. Estas dificultades determinaron que España tuviera que acercarse paulatinamente a las plazas rusas, en una estrategia de aproximación<sup>32</sup>, en la que primero hubo que habilitar comisiones, más o menos estables, en Ámsterdam, puerto intermedio donde se producían importantes intercambios de cargamentos rusos de cáñamo y otros productos<sup>33</sup>. Desde la década de 1780, los ministros españoles en San Petersburgo constituirán la llamada comisión de cáñamo del Norte<sup>34</sup>, cuyas funciones se moverán entre la gestión directa de las compras cannabáceas en la ciudad rusa y su envío a España, a la función de intermediación con los contratistas privados con los que la monarquía irá concertando asientos en esta última parte del siglo XVIII.

En el repaso de todas las medidas de fomento agrícola, migración vegetal y construcción de circuitos comerciales que se desarrollaron durante el siglo XVIII, parece innegable la persistencia con la que el imperio español persiguió garantizar un suministro estratégico suficiente de cáñamo para sus fuerzas militares. Sin embargo, no es menos importante el papel que el empresariado español o extranjero fue tomando, a medida que la demanda de estos productos construía mercados en los que obtener beneficios. Rafael Torres ya argumentó que la excesiva acción pública, conducida por el mercantilismo imperante, ponía el empeño más cerca del fracaso que del éxito<sup>35</sup>. Según estos trabajos, la realidad es que el Estado se mostró insuficiente a la hora de poder abordar el fomento cannabáceo con ciertas garantías y tuvo que recurrir al concurso de los empresarios, como ha fijado la tradición historiográfica, la cual ha apuntado el papel de los asentistas en su papel de proveedores de cáñamo y sus derivados de la monarquía desde el siglo XVI<sup>36</sup>.

Si desarrollamos un poco más la cronología de este acceso español a los mercados internacionales de la venta de cáñamo observaremos como este proceso se caracterizó por importantes dificultades. Muchas de ellas tenían que ver más con la escasa interacción mercantil de los propios territorios distinguida por una limitada integración de sus mercados nacionales y, mucho más acusada, la desconexión de la demanda interna respecto de la oferta cannabácea rusa por la falta de enlaces empresariales en los puertos de exportación. La solución más recurrida por los políticos, especialmente en el caso de la Monarquía española, pasaba por la adjudicación de contratos, en la mejor tradición del *Contractor State*, y siempre firmadas con personas relevantes del comercio nacional o extranjero.

30. POURCHASSE, 2008.

31. AMVM, Marina, Acopios, leg. 3759. Informe de Pedro Normande; San Petersburgo, 19 de abril de 1782.

32. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 61.

33. AMVM, Marina, Acopios, leg. 3759. Relación de compras; Ámsterdam, 11 de enero de 1782.

34. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 68.

35. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 50.

36. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009.

La concertación de estos acuerdos se realizó normalmente bajo los asientos entre el empresario y la Corona. Sin embargo, desde 1670, la Monarquía comenzó a preocuparse por el propio sistema de compras en forma de contratos y asientos. La razón la pusieron de relevancia muchos marinos y algunos pensadores arbitristas que denunciaron el error evidente de depender de extranjeros, que en un futuro incierto podrían convertirse en enemigos y determinar la suspensión de un abastecimiento estratégico fundamental de la Marina de guerra. A pesar de estas dudas, que se manifestaban con mayor intensidad a medida que el siglo fenecía, en 1675 se concertó un importante asiento de suministro de jarcia para la Armada con los flamencos Baltasar Roo y Adrián Kiel. Para el objetivo de este trabajo es significativo que los empresarios se obligaron a traer el cáñamo necesario para sus obras, instalados en Sada cerca de la Coruña, por su cuenta, y sabemos que los compraron en los distantes mercados de Flandes<sup>37</sup>.

La teoría mercantilista asumió la dirección de las políticas del suministro cannabáceo español y, como consecuencia, en las Secretarías de Estado, Marina e Indias se comenzó a plantear un objetivo final que debería convertir el país en un ente autárquico en la producción de fibra con fines militares y civiles. Esta nueva tendencia significaba reorientar la acción política para transitar desde el *Contractor State* habitual hacia un nuevo modelo en el que el Estado produjera directamente o alentara la producción particular pero controlada por él: en definitiva convertirse en un *Productor State* de cáñamo. La Monarquía, de forma paralela a este cambio en la forma de abastecer la materia prima, impulsó grandes cambios en las fases industriales de los derivados cannabáceos. Desde finales de los años 20, se trasladó las compras de jarcia y lona a Barcelona y a Puerto Real, mientras que la instalación coruñesa de Sada perdía importancia, con el objeto de cubrir dos necesidades estratégicas: la primera, servir como impulsoras de la producción nacional cannabácea, acercando más las industrias a las zonas de recolección (Cataluña, Levante español y Granada) y, con el objetivo secundario, de disminuir la dependencia del cáñamo ruso; la segunda, ahorrar costos de transporte de los productos transformados (jarcia y lona) desde las nuevas fábricas a los arsenales de Cartagena y de Cádiz. Como resultado de estos cambios, los gremios y artesanos del cáñamo de Barcelona fueron beneficiados por importantes contratos de transformados del cáñamo (jarcia, cinchas, hamacas, etc.), demandados en las campañas españolas en el Norte de África (Orán y Argel) y en la península italiana (Sicilia y Nápoles).

De la misma forma, se reforzaba la nueva práctica de ir despojando progresivamente a los empresarios extranjeros de su participación en los abastecimientos de productos estratégicos para la Monarquía. A pesar de ello, las estrecheces y los primeros y dubitativos momentos de este cambio en la política, repercutió en que se mantuvieran excepciones en la suspensión de las relaciones con empresarios extranjeros. Un ejemplo que encontramos en el caso del asiento con el inglés John Burnaby, quién consiguió una contrata para suministrar al arsenal de Cádiz de

---

37. *Ibid.*: 186-187.



cáñamo y jarcia entre 1732 y 1738<sup>38</sup>. El triste final de este contrato, en el que Burnaby dejó de cumplir su compromiso, se debió en gran parte al incremento de las tensiones diplomáticas entre Inglaterra y España y que desembocarán en la Guerra del Asiento, acabó por decantar la política de nacionalizar la producción cannabácea<sup>39</sup>. Una dirección que se consolidó, a partir de los años 40, con la implicación de algunas de las nacientes compañías privilegiadas de comercio a las que, en sus estatutos de creación, se les obligaba a suministrar determinadas materias primas estratégicas. Para el caso del cáñamo y la jarcia serán ejemplares las contrataciones con las Compañías de La Habana o la Guipuzcoana de Caracas<sup>40</sup>, con las que la Monarquía cerrará acuerdos en que las instituciones empresariales se comprometían a importar materia prima o productos manufacturados cannabáceos.

Siguiendo la línea de estas grandes organizaciones comerciales, el fenómeno más destacable fue la paulatina incorporación a las licitaciones públicas de estos contratos de los sectores más dinámicos de la burguesía mercantil catalana. Dinastías comerciales catalanas importantes, como la familia Alegre, los Puiguriguer y los Gibert comenzaron a participar en estos asientos de suministro a la Real Armada. Al principio, solo como financiadores, a la sombra de los artesanos sogueros y veleros de cáñamo para, progresivamente, acabar asumiendo la dirección de estos negocios. Para que esto fuera posible convergieron dos factores importantes. Por un lado, el aumento de la demanda de productos por parte de la Secretaría de Marina incidió en que los artesanos tuvieran dificultades en presentar las finanzas necesarias para afrontar las contrataciones; por otro lado, el propio interés de los burgueses que veían un negocio provechoso en estos asientos, porque les acercaba a la consecución de importantes prerrogativas reales (fueros militares, exenciones fiscales, etc.), que les beneficiarían en sus otros sectores de actividad comercial. La incorporación de estos negociantes, poderosos financieramente, a las contrataciones permitió asumir el incremento de la demanda causado por el gran rearme naval del imperio español, consolidado con la puesta en grada de numerosos navíos, fragatas y buques menores<sup>41</sup>. A su vez, representó la puesta en marcha de fábricas reales de jarcia y lona en los tres arsenales de marina en Cartagena, Cádiz y Ferrol (todavía en Sada en 1750), hecho que incidió negativamente en las fábricas particulares de los alrededores de estos complejos navales<sup>42</sup>. El hecho significativo de la contratación de estos comerciantes catalanes es que se desarrolló durante la Guerra del Asiento (1739) y su continuación en la Guerra de la Sucesión Austriaca (1740-48). Un contexto bélico que provocó que las compras del cáñamo necesario para su asiento se obtuvieran fundamentalmente en Cataluña porque la vía rusa era impracticable.

El fin del conflicto austriaco en 1748 abrió el horizonte comercial ruso. Nuevos actores particulares comenzarían a destacar en las contrataciones de provisión de cáñamo para los arsenales de Marina. Era el resultado del aprovechamiento, por parte de La

38. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 270. QUINTERO GONZÁLEZ, 2003.

39. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 197. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 52.

40. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 395.

41. MERINO NAVARRO, 1981: 267.

42. TORRES SÁNCHEZ, 2000: 95-131, 95-131.

Monarquía, de la existencia de hombres de negocio, con aventajado conocimiento de estas plazas comerciales, como el bilbaíno Marcelo Ramón Uribarri, quien en 1750 mantenía relaciones comerciales con San Petersburgo, Riga y Danzig<sup>43</sup>, o Tomás de Sant Aulary, especializado en distribuir cáñamo ruso en Bilbao y otros puertos del Cantábrico<sup>44</sup>. Sin embargo, la figura más importante será la del bilbaíno Felipe Chone, un avisado comerciante con contactos en los puertos rusos y apoyado financieramente por el conde de Clonard y sus contactos diplomáticos, que conseguirá un gran asiento de provisión de cáñamo (entre 550 y 730 toneladas anuales) desde finales de la década de 1760<sup>45</sup>, contrato tan importante que ha sido considerado como un verdadero monopolio por Rafael Torres<sup>46</sup>.

Otros comerciantes extranjeros estuvieron muy interesados en hacerse con parte de aquel gran negocio, destacando espacialmente Juan Federico Brandemburgo, cónsul de Rusia, quien presionó a la Secretaría de Marina para que se renegociara el asiento de Choné<sup>47</sup>. La alianza entre el estado y los empresarios españoles funcionó a la perfección cuando se dieron órdenes de sostener económicamente a Choné para evitar la competencia extranjera<sup>48</sup>. El negocio continuaría en los siguientes años hasta que comenzaron a apreciarse los problemas derivados del incremento de las tensiones militares europeas, en los que Choné y Clonard sufrieron importantes pérdidas por el incremento de los precios del cáñamo en los circuitos de intermediación holandeses. De nuevo el estado favoreció sin fisuras a los asentistas, consignándoles importantes cantidades de dinero para que pudieran cubrir los incrementos en los gastos de negociación, fletes y seguros. Estas libranzas económicas volverán a sucederse a partir de 1775, cuando el gobierno aceptó costear el diferencial entre los precios pactados en el asiento y el sobre coste de los precios corrientes de los mercados del Báltico que no paraban de incrementarse<sup>49</sup>. La cronología de este año nos acerca a un marco de un conflicto, cuando el alineamiento español junto a Francia en apoyo de los rebeldes norteamericanos, implicó que se presentaran de nuevo los problemas para abastecerse de los productos que llegaban desde Rusia<sup>50</sup>. En 1780, además, se les benefició con la exención de derechos de entrada en las aduanas españolas del cáñamo que traían los asentistas<sup>51</sup> y se les ofreció el uso del Real Giro de Ámsterdam para que pudieran circular sus instrumentos de pago y de crédito<sup>52</sup>. En definitiva, como ya observó Rafael Torres, la excesiva interdependencia entre estado y estos asentistas implicó la expulsión de otros posibles competidores, como sería el caso del comerciante Juan Federico Brandemburgo.

43. AGS, Marina, Asientos, leg. 613. Marcelo Ramón Uribarri a Julián Arriaga; Bilbao, 6 de noviembre de 1754.

44. TORRES SÁNCHEZ, 1999: 81-108.

45. Archivo Foral de Bizkaia (en adelante AFB), Judicial, Consulado/Mercantil 2255/50. Felipe Choné; Bilbao, 9 de mayo de 1767.

46. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 62.

47. AGS, Marina, Asientos, leg. 613. Juan Gerbaut a Julián Arriaga; Cádiz, 30 de octubre de 1767.

48. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 63.

49. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 66.

50. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 48-49.

51. AGS, Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 51. Marqués de Castejón a Miguel Múzquiz; San Lorenzo, 17 de octubre de 1778.

52. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 67.

#### 4. EL IMPERIO ESPAÑOL COMO *PRODUCTOR* STATE DE CÁÑAMO: TERRITORIO PENINSULAR Y AMERICANO (SIGLOS XVII-XVIII)

La bibliografía disponible, desde los trabajos clásicos de José P. Merino y Ramón M. Serrera, a las más recientes aportaciones de M. Díaz-Ordóñez o Rafael Torres, dibujan una oferta cannabácea limitada en el territorio peninsular en el siglo XVIII<sup>53</sup>. Todos estos trabajos concluyen en que la España europea no fue capaz de cubrir la demanda de cáñamo para el sector civil y militar, en una situación que se alargó durante toda la época Moderna. Es preciso, pues, analizar cómo se desarrolló la producción de este vegetal en el territorio español de la Península y, cuando la Monarquía se convenció de la imposibilidad de cubrir sus necesidades, su migración a sus posesiones americanas con la intención de aumentar la oferta disponible.

Según esta literatura científica, desde el siglo XV existía una escasa extensión de estas plantaciones cannabáceas en la España peninsular<sup>54</sup>. En 1600, el cáñamo solo se cultivaba en algunas zonas de Cataluña<sup>55</sup>, Calatayud<sup>56</sup>, Castellón y Valencia<sup>57</sup> y los alrededores de Sevilla y Córdoba<sup>58</sup>, aunque según Fernando Serrano existían más zonas cultivadas en Lisboa, Vizcaya y el triángulo formado por Sevilla, Sanlúcar y Cádiz<sup>59</sup>. Gran parte de la situación de este paisaje rural cannabáceo obedecía a los desvelos que, en la última parte de su reinado, había puesto en práctica Felipe II comprometiéndose a comprar toda la producción de sus campos. Aunque este tipo de disposiciones podrían haber incidido en un crecimiento más importante de la superficie plantada de cáñamo, las fuentes apuntan a que no surtieron los efectos esperados por la consabida cortedad de dinero líquido que sufría la monarquía<sup>60</sup>.

Con el comienzo del conflicto de los 30 Años, la Monarquía reaccionó renovando el impulso de fomento agrícola cannabáceo en La Rioja y las vegas cercanas a la ciudad de Granada. Paralelamente, el rey Felipe IV emitió diversas instrucciones para el fomento del cultivo cannabáceo a los corregidores de La Rioja, al Gobernador de Portugal, al Asistente de Sevilla (en las riberas del Guadalquivir) y al Virrey de Aragón<sup>61</sup>. La mala marcha de estas experiencias cosecheras por la climatología adversa y por la inexistencia de un mercado interno activo determinó el descontento entre los labradores que se habían dedicado a esta actividad<sup>62</sup>. En Andalucía, según David Goodman, las circunstancias fueron otras porque las élites andaluzas especularon adquiriendo e inmovilizando mucho cáñamo, con una práctica que afectó a los cordoneros, zapateros y otros sectores profesionales que utilizaban este insumo<sup>63</sup>.

53. SERRERA CONTRERAS, 1974. MERINO NAVARRO, 1975. DÍAZ-ORDOÑEZ, 2009. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 48-49.

54. BAUER Y LANDAUER, 1921: 441.

55. BOFARULL Y SANS, 1898: 37. GIL, 2002: 442. LÓPEZ BONILLO ET AL., 1986: 48. PONS D'ICART, 1572: 240.

56. ESCALANTE DE MENDOZA, 1987.

57. SANZ ROZALÉN, 1995: 23.

58. CÓRDOBA DE LA LLAVE, 1996: 105-112, 107-108.

59. SERRANO MANGAS, 1992: 150.

60. GOODMAN, 2001: 207.

61. *Ibid*, 206.

62. *Ibid*.

63. GOODMAN, 2001: 207.

Después de los limitados avances conseguidos por las medidas de fomento agrícola cannabácea puestas en marcha por los Austrias menores, el siglo XVIII supondría un importante reto para la nueva dinastía. El principal problema lo representó el constante aumento de la demanda de derivados cannabáceos, en forma de jarcia y vela, que crecería a partir de la puesta en marcha del plan de reconstrucción naval de la época de Felipe V y Fernando VI. De forma que los arsenales navales, creados en las cabeceras de los departamentos de Cartagena, Ferrol y Cádiz, comenzaron a demandar este tipo de productos de forma creciente en la primera mitad del siglo. No obstante la creciente demanda de las instalaciones militares de la Armada, la situación del cáñamo en España a partir de 1700 era muy complicada. En este sentido, los textos tanto José P. Merino, como Ramón M. Serrera coinciden en el limitado desarrollo del sector cannabáceo en la Península<sup>64</sup>. Y, todo ello, a pesar del gran interés que mantuvieron los grandes autores mercantilistas españoles de la época por esta cuestión estratégica. Jerónimo de Uztáriz, uno de los primeros pensadores que atendió al cáñamo, desarrolló una defensa de las posibilidades del propio país en su autoabastecimiento. Una idea muy en la tradición Colbertista francesa. En su trabajo de 1724 representó que, un adecuado fomento interior cannabáceo, permitiría cubrir la demanda militar y civil de la Monarquía española y, paralelamente, se actuaría de forma eficiente en reducir la sangría metálica preciosa que se realizaban para pagar la importación de estos géneros estratégicos<sup>65</sup>. Posteriores autores, como Bernardo de Ulloa o José del Campillo, defendieron que el estado pusiera en marcha una verdadera política nacional que desarrollara el sector cannabáceo<sup>66</sup>.

Con este contexto de acción económica proclive al fomento interior del cultivo del cáñamo, defendida por los ministros de Felipe V y Fernando VI, permitieron que, partir de la década de los años 30, el ministro Ensenada retomara sus políticas de incentivos y de extensión de las plantaciones a nuevas zonas de la Península<sup>67</sup>. A partir de 1738 se realizarían prácticas de cultivo en Galicia (Tuy, Morrazo y Marín), con resultados muy poco esperanzadores<sup>68</sup>, a pesar del apoyo de la Corte desplegado a través de diferentes medidas proteccionistas que evitaran la exportación de la fibra que se esperaba cosechar al vecino Portugal<sup>69</sup>. A partir de 1740, la campaña de extensión cannabácea gallega se centró en estudiar las posibilidades de las tierras cercanas a Ferrol (La Guardia) y Lugo (Vilar de Ferrerios)<sup>70</sup>, donde se la adelantaron importantes cantidades a los cosecheros para subvencionar las experiencias<sup>71</sup>.

64. MERINO NAVARRO, 1975. SERRERA CONTRERAS, 1974.

65. UZTÁRIZ, 1742: 163.

66. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 186-187.

67. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 307. Peticiones de informes de Ensenada; Madrid, 22 de diciembre de 1733.

68. AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 308. Ensenada al Conde de Itre; Aranjuez, 13 de mayo de 1738.

69. La petición de aumentar las medidas arancelarias en AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 308. Conde de Itre a Ensenada; Coruña, 20 de agosto de 1738 y la respuesta afirmativa confirmándolas en AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 308. Ensenada al Conde de Itre; Aranjuez, 3 de septiembre de 1738.

70. AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 311. Juan Antonio Caamaño a Ensenada; Santiago de Compostela, 11 de mayo de 1740.

71. Se adelantaron 12.000 reales para ayudar a los campesinos implicados en las pruebas: AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 311. Bernardino Freyre a Ensenada; Graña, 3 de enero de 1741.

De nuevo, los resultados volvieron a ser escasos por la poca rentabilidad y por la propia estructura agraria de la Galicia de la época, la cual estaba muy orientada a la explotación de subsistencia de producción de alimentos y a las clásicas resistencias de los ganaderos a que se cercaran tierras<sup>72</sup>.

El interés por el fomento del cáñamo también se estableció entre los profesionales de la Armada. Son conocidos los trabajos de Jorge Juan y de Antonio de Ulloa en el análisis de la situación del cáñamo americano y sus informes entregados al regreso de su participación en la expedición de La Condamine<sup>73</sup>. Y, además, Ulloa llegó a elaborar un proyecto general de producción nacional de cáñamo y de sus derivados principales (jarcia y vela) que se incluyó en su obra sobre las flotas navales europeas<sup>74</sup>. A mediados del siglo, la secretaría de Marina acabó por plantear un sistema regular de fomento y control de las cosechas de cáñamo en muchas zonas productoras de cáñamo en la España peninsular. La fórmula elegida sería el establecimiento de las comisiones del cáñamo, ubicadas en las cabeceras de las principales zonas productoras<sup>75</sup>. Aunque el mismo establecimiento de estas organizaciones tardó en tomar forma, empezando, muy al principio, con el mandato a un agente o comisionado que, de orden del rey, se instalaba en las zonas productoras portando credenciales reales que deberían facilitarle sus tareas<sup>76</sup>. Posteriormente, bajo el mando de estos comisionados se fueron asignando recursos humanos para que hicieran funcionar todas las responsabilidades de la comisión. Escribientes, oficinistas, personal contable, corredores de comercio, servicio de seguridad y especialistas en el cultivo acabaron trabajando en las comisiones y su número fue creciendo y descendiendo en función de las estrecheces económicas de la Real Hacienda<sup>77</sup>.

Las principales y más longevas comisiones se establecieron en Granada y en Navarra (que incluiría las cosechas de Aragón), aunque tenemos noticias de la formación de comisiones temporales en Valencia<sup>78</sup>, Barcelona<sup>79</sup> y Galicia<sup>80</sup>. Estos organismos se dedicaron a incentivar a los labradores de sus jurisdicciones para que destinaran tierras al cultivo, favoreciéndoles la actividad adelantándoles dinero en efectivo, mientras que vigilaban que en los campos se cumplieran con las instrucciones de calidad que se fueron redactando a lo largo del siglo<sup>81</sup> y, a la

72. AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 311. Juan Antonio Caamaño a Ensenada; Santiago de Compostela, 9 de noviembre de 1740. Respecto a las limitaciones de la estructura agraria ver AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 311. Bernardino Freyre a Ensenada; Graña, 3 de enero de 1741.

73. JUAN y ULLOA, 1826.

74. ULLOA, 1996: 208.

75. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2016: 99-101; 2015: 233-254; 24/95 (2006b): 71-88.

76. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 52.

77. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2016: 100. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 54-56.

78. AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 329. Francisco Barrero a Julián Arriaga; Cartagena, 10 de octubre de 1759.

79. Archivo Museo Viso del Marqués (en adelante AMVM), Marina, Cáñamos, leg. 3801. Marqués de Casa Tilly a Antonio Valdés; Cartagena, 19 de abril de 1791.

80. AMVM Arsenales 3760. Papeles de la Comisión de Galicia, Castilla y otros Reinos.

81. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 1995: 395-426.

llegada de la recolección, procedían a la compra del cáñamo cosechado y su remisión a los arsenales de Marina<sup>82</sup>.

De forma paralela a la vida institucional de las comisiones, en los momentos más dramáticos de la carencia de cáñamo, con destino a los arsenales de Marina, la Monarquía potenció el nacimiento de nuevas instituciones de fomento económico y agrario, tal como fueron las reales sociedades económicas<sup>83</sup>. Éstas comenzaron a organizar concursos<sup>84</sup> en los que se ofrecían premios que debían incentivar a los labradores a aumentar las tierras empeñadas en el cultivo del vegetal<sup>85</sup>. Desde la administración, se reforzó la práctica de adelantar dinero a los cosecheros en Granada, Murcia, Valencia, Aragón, Navarra y Cataluña para impulsar sus cosechas y, en Andalucía, gracias a la Sociedad Económica de Sevilla, se amplió la acción de fomento a tierras sevillanas<sup>86</sup>. En total estas iniciativas obtuvieron buenos resultados, según los informes, ya que supusieron un ascenso en el cáñamo recogido acercando la producción nacional a las 1.150 toneladas<sup>87</sup>, aunque Antonio de Ulloa siguió defendiendo que se podía hacer mucho más para ampliar la cosecha<sup>88</sup>.

Antonio Valdés, al frente del ministerio de Marina desde 1783, propondría nuevas medidas de incentivación dirigidas a los cosecheros, con el fin de movilizarlos a que emplearan más tierra en el cultivo. Entre ellas, las más importantes, serían las de carácter fiscal, planteando la exención de impuestos a los que participaran en el ramo. Y, al mismo tiempo, planteó que las fábricas de jarcia y lona de los arsenales consumieran preferentemente el cáñamo producido en España, a pesar de que aceptaba que los precios peninsulares eran mucho más elevados que los rusos que esas mismas fábricas. En el análisis del ministro se consideraba que el consumo de estos establecimientos se situaría en torno a la mitad de la cosecha nacional prevista, es decir, unas 757 toneladas, por lo que el sector civil del país que utilizaba cáñamo no debería tener ningún problema en el abastecimiento de sus actividades. Los objetivos de estas medidas volvían a retomar el discurso mercantilista de frenar la salida de plata, para pagar estos productos en el extranjero pero, paralelamente, comenzó a aparecer una preocupación por la regeneración económica del país, mejorando las zonas rurales de la Península. Insistiendo en este particular, para Valdés, era fundamental que la corona garantizara la pervivencia de las fábricas cannabáceas del sector privado (principalmente las fábricas de lona de Granada, Pinos Puente y Estepa), y para ello pedía que éstas siguieran manteniendo los beneficios que disfrutaban: primero, continuar con el compromiso adquirido por la monarquía de seguir obteniendo los productos fabricados por estos establecimientos

82. MARCANDIER, 1774.

83. *Semanario económico*; Madrid, 16 de octubre de 1777, 3. Reflexión sobre la creación de premios y sociedades económicas para el fomento del cultivo del lino y cáñamo. SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, 2012: 235-236.

84. REAL SOCIEDAD ECONÓMICA MATRITENSE DE AMIGOS DEL PAÍS, 1780: 66.

85. *Mercurio histórico y político*; Madrid, 7 de julio de 1778: 95.

86. SERRERA CONTRERAS, 1974: 35.

87. AMVM, Marina, Arsenales, Acopios, leg. 3777. Antonio Valdés al Conde de Gausa; Aranjuez, 26 de mayo de 1784.

88. ULLOA, 1996: 217.

particulares y, segundo, mantener las exenciones fiscales garantizadas por la corona<sup>89</sup> sobre el cáñamo extranjero que se consumían en estas fábricas, a pesar de que era consciente de que estas prerrogativas acababan perjudicando a los cosecheros españoles, cuyas recolecciones seguían manteniendo precios bastante más elevados de los que tenían los cáñamos que venían de fuera del país.

Los limitados éxitos de las políticas de fomento del cultivo cannabáceo en el territorio peninsular, muy relevantes en el periodo del conflicto de los 30 Años y en la Gran Guerra del Norte y la Sucesión, sumado a las dificultades en el comercio internacional durante el gran conflicto europeo de los 30 Años, que trataremos más adelante, provocarían un giro atlántico en las decisiones de la Monarquía sobre la producción del vegetal. De la misma forma, los grandes retos que enfrentó España a partir de su dominio de nuevos espacios geográficos americanos y asiáticos obligo a que la Monarquía tuviera que desarrollar eficaces políticas de suministro de materiales estratégicos. La primera preocupación radicaba en determinar si la oferta disponible de suelos en el país podía cubrir la producción de bastante cáñamo, como para que la demanda de aparejos y de cuerdas mechas u otros derivados cannabáceos destinados a sus fuerzas militares y mercantes. Este cambio se originó internamente a partir de los propios autores económicos y políticos contemporáneos que estaban muy preocupados por la desmonetización que sufría el Imperio. Esta corriente de pensamiento ha sido posteriormente revisada por la historiografía en conceptos clave, como los *ghost acreages*, con los que Kenneth Pomeranz definió para describir las posibilidades y ventajas que supuso a los europeos la posesión de un plus de suelos cultivables disponibles en las zonas extraeuropeas que dominaban<sup>90</sup>.

Como hemos indicado en otras ocasiones<sup>91</sup>, durante el siglo XVI, solo se obtuvieron pequeñas cosechas en las cercanías de la ciudad de México y, a partir del último cuarto del siglo, en Chile. Las cosechas mexicanas desaparecieron durante el siglo XVII, porque las plantas que se recogían no llegaban al medio metro, mientras que las chilenas, según apuntan las fuentes, podían llegar hasta los 2 metros de altura. Si nos atenemos al concepto de rentabilidad ambas producciones no llegaban a la altura recomendada (mayores de 2,5 metros de altura), pero en el caso chileno las dimensiones se acercaban bastante, lo que significó que, a partir de 1600, el cáñamo cultivado en esta zona generara una agroindustria considerable. Las encomiendas y estancias<sup>92</sup> incluyeron la producción de fibra y su transformación en cuerda mecha, aparejos y jarcia que, posteriormente, era enviada desde los puertos de Chile hacia los mercados de consumo en el Virreinato del Perú. Un circuito interregional de comercio cannabáceo en el que la oferta chilena se mantuvo en una producción anual de unas 90 toneladas desde mediados del siglo XVII<sup>93</sup>, hasta el siglo XVIII<sup>94</sup>.

89. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, 100. Andrés Gómez Moreno a José de Gálvez; Cádiz, 14 de enero de 1777.

90. POMERANZ, 2000, 275.

91. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2005. DÍAZ-ORDÓÑEZ Y RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2017.

92. ALCEDO, 1788: 356. CONTRERAS CRUCES, 1999. GAY, 1862: 15. GÓNGORA, 1970: 25. KELLER y SILVA CASTRO, 1960: 24.

93. AGI, Chile, 19, R. 7, N. 69. Luis de Córdoba y Arce; Concepción, 1 de febrero de 1627.

94. BARROS ARANA, 1890: 302. JUAN y ULLOA, 1826: 84.

Desde finales del siglo XVII el flujo del cáñamo que llegaba desde Rusia a los países occidentales sufrió un importante descenso que provocó la Gran Guerra del Norte (1700-1721) sobre el tráfico naval. La Corona reaccionaría retomando el interés por las posibilidades americanas desde 1705, a partir de la discusión dirimida en el Consejo de Indias sobre una propuesta del genovés Vicente Caralipio. El proyecto ofrecía extender el cultivo cannabáceo en Nueva España<sup>95</sup>, como fórmula para interrumpir los grandes pagos en plata del cáñamo y la jarcia que venían de Rusia<sup>96</sup>. Más allá del control monetario sobre el dinero gastado defendido por Caralipio, en la línea de la teoría mercantilista de Thomas Mun<sup>97</sup>, el Consejo de Indias dejó claro que era fundamental para la Monarquía disponer de los derivados cannabáceos, sin necesidad de depender del comercio del Báltico que, para desgracia española, seguía estando en manos de holandeses e ingleses. Unas ideas que se mantendrán en el recetario de política económica de los ministros borbónicos, siempre apoyados por los escritos de los grandes pensadores, como los ya citados Jerónimo de Uztáriz, Bernardo de Ulloa o José del Campillo, y a los que se sumarán Bernardo Ward y Pedro Campomanes quienes en sus textos apuntan claramente a que España debía aprovechar los recursos americanos para ampliar la base agrícola nacional y, además, así ahorrar los costos de enviar estos géneros a Ultramar<sup>98</sup>.

De nuevo, este buen contexto teórico y político permitió que nuevos intentos de llevar el cáñamo a América, para así ampliar las cosechas conocidas de Chile se pusieran en marcha. En 1748, Ensenada, siguiendo los consejos de los marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa, empezó a indagar las posibilidades de plantar el vegetal en la isla de Cuba<sup>99</sup>. Las experiencias agrícolas cubanas, dirigidas por Bernardo de Ricarte, no fructificaron y al cabo de algunos meses se informó de la imposibilidad de plantar cáñamo en la geografía porque apenas brotaba la planta se cubría de flores y dejaba de crecer<sup>100</sup>.

La participación española en los conflictos militares del último cuarto del siglo XVIII empujó de nuevo a que la monarquía retomara el interés por explorar las posibilidades de abastecimiento de los suelos alternativos americanos. El proyecto más dilatado, que ya fue estudiado en profundidad por Ramón M. Serrera<sup>101</sup>, supuso un importante empleo de recursos humanos, desplazando a varias docenas de labradores y sus familias desde Granada hasta México, La Luisiana y Venezuela, dotándose con suficientes caudales para el desarrollo de un completo plan de fomento cannabáceo en Nueva España, incluyendo la creación de plantaciones y la puesta en marcha de fábricas de jarcia y textiles en el virreinato. El plan impulsado por José de Gálvez<sup>102</sup>, al frente de la Secretaría de Indias, movilizó a Andrés Gómez

95. PR Real Biblioteca, II/622, f. 74v-82v.

96. Catálogo de la Real Biblioteca. Manuscritos. Tomo XI, vol. I (Madrid: Patrimonio Nacional, 1994). MS. II/622. Felipe V al duque de Alburquerque; Madrid, 15 de enero de 1705.

97. MUN, 1954: 59.

98. TORRES SÁNCHEZ, 2012: 48-49.

99. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 99.

100. DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 225-248.

101. SERRERA CONTRERAS, 1974.

102. SERRERA CONTRERAS, 1974: 96.



Moreno, uno de los propietarios de la fábrica privada de lonas establecida en Granada, para que realizara la recluta del personal entre los cosecheros de los alrededores de la ciudad<sup>103</sup> y para que comprara los cañamones necesarios para enviarlos a México. También se le pidió a Gómez que elaborara un texto que pudiera ser distribuido entre los labradores de Nueva España y que sirviera de instrucción y referencia para el cultivo<sup>104</sup>. Las experiencias de los granadinos en las tierras de Nueva España, de La Luisiana<sup>105</sup> y Venezuela, no fueron muy positivas respecto a la rentabilidad global de las cosechas. Así, mientras que en la primera localización se produjeron cultivos pero con tallos muy pequeños que no sobrepasaban los 1,7 metros de altura<sup>106</sup>, en Luisiana<sup>107</sup> y Venezuela<sup>108</sup> no fueron capaces de que crecieran mínimamente. A pesar del escaso crecimiento de las plantas de cañamo en Nueva España, recordemos no habían llegado a los 2 metros, la insistencia de la administración en una cuestión tan estratégica, explica el porqué del establecimiento de la Real Fábrica de Lino y Cañamo en la capital mexicana desde 1780. La rentabilidad de esta factoría siempre estuvo en entredicho, a pesar del apoyo decidido de las autoridades españolas al proyecto con constantes entregas de dinero y la concesión de exenciones fiscales (en 1777 se eliminaron las tasas de exportación del cañamo desde América a España y en 1780 se decretó la libertad de apertura de establecimientos industriales en México)<sup>109</sup>. A pesar de estos desvelos la empresa acabó confirmando su inviabilidad económica<sup>110</sup>.

En la última década del Setecientos, España sufrió una angustiosa carestía de derivados cannabáceos en los arsenales de Marina que impulsó el último empujón a las políticas de fomento del cañamo en América. Desde 1794, el virrey de Nueva España, marqués de Branciforte<sup>111</sup>, emprendió una importante campaña en la que se distribuyeron bandos en su jurisdicción, que estaban dirigidos a los cosecheros incentivando el empleo de sus tierras para plantar cañamo, emitió textos conteniendo instrucciones en las labores del vegetal<sup>112</sup> y anunció la libertad fiscal de alcabalas sobre los artículos hechos con cañamo, sumados a la exención de derechos de aduana para su exportación a España publicada años atrás<sup>113</sup>. En marzo de 1797, Branciforte reforzó la batería de medidas con la entrega de tierras de realengo para repartirlas entre los labradores que se dedicaran al cultivo<sup>114</sup>. Sin embargo, a pesar del despliegue de todas estas fórmulas de apoyo, las únicas cosechas que florecerán en México se

103. AGI, Indiferente, 100. José de Gálvez a Andrés Gómez Moreno; El Pardo, 7 de febrero de 1777.

104. AGI, Indiferente, 100. Andrés Gómez Moreno a José de Gálvez; Granada, 18 de marzo de 1777.

105. AGI, Indiferente, 100. Bernardo de Gálvez a José de Gálvez; Nueva Orleans, 2 de junio de 1777.

106. AGI, Indiferente, 100. José Garrido a Andrés Gómez Moreno; México, 25 de septiembre de 1778.

107. AGI, Indiferente, 100. Martín Navarro a José de Gálvez; Nueva Orleans, 18 de agosto de 1780. «Y aunque han hecho a su modo cuantos experimentos han querido variando el tiempo y el lugar, nada consiguieron más que el desengaño de que el terreno no es a propósito».

108. AGI, Indiferente, 100. José de Ávalos a José de Gálvez; Caracas, 16 de mayo de 1778. «Me persuado por lo ya visto a que será poco o nada lo que se mejore pues siendo este un país de temperamento igual en todo el año en las costas y llanos siempre calor».

109. AGS, Secretaría de Superintendencia de Hacienda, leg. 51. Marqués de Castejón a Miguel Múzquiz; Madrid, 2 de octubre de 1781.

110. SERRERA CONTRERAS, 1974:232-234.

111. SERRERA CONTRERAS, 1974: 257. VALDÉS, 1797: 95.

112. GRUA TALAMANCA Y BRANCIFORTE, 1796: 6.

113. VALDÉS, 1797: 96.

114. VALDÉS, 1797: 175.

ubicarán en una geografía que había permanecido fuera de los anteriores proyectos de fomento. Las autoridades españolas de California aprovecharon las misiones religiosas preexistentes (San Luis Obispo, Purísima y Santa Inés) y los presidios (San José en la Bahía de San Francisco) para comenzar a producir cáñamo. Estas cosechas, estudiadas por Sanford A. Mosk<sup>115</sup>, se integraron con la demanda del importante apostadero naval de San Blas en el Pacífico. Las recolecciones cannabáceas de 1804 a 1805 se obtuvieron además sembrando algunos campos cercanos a Santa Bárbara, en los que se recogieron unos 800 kilogramos de cáñamo de calidad inferior<sup>116</sup>: en 1807, la cosecha se incrementó acopiándose más de 5 toneladas en Santa Bárbara (40%), Los Ángeles, San José-Monterrey y San Francisco<sup>117</sup>; en 1808, se produjeron 14 toneladas, de las que más del 70% se recolectó en Los Ángeles; en 1809, se llegó a las 57 toneladas y; en 1810, se recogieron 103 toneladas. A partir de este último año, según Mosk, la producción comenzó a disminuir por la retracción de la demanda cannabácea derivada de los acontecimientos políticos que ocurrían en España.

## 5. CONCLUSIONES

Es destacable el afán con el que el imperio español persiguió soluciones autárquicas para garantizarse acceso a una oferta cannabácea suficiente para abastecer sus necesidades militares. Se intentó con el fomento agroindustrial de este sector en los propios suelos de la España peninsular, utilizando criterios de semejanzas geográficas, edafológicas y climáticas con Rusia, la gran productora de fibra de la Edad Moderna. Experimentos en La Rioja, Granada, Galicia y Castilla acabaron aportando cosechas de fibra a la producción tradicional de este insumo establecidas en Cataluña, Valencia y Castellón. Durante el siglo XVIII estas producciones fueron gestionadas por la organización de las Comisiones del cáñamo instaladas en la cabecera de las más importantes, y que se encargaban del fomento, financiación, instrucción de labradores, control de calidad y compras para el Real Servicio.

Estos intentos de extensión de las cosechas en el país supusieron importantes inversiones en dinero y recursos humanos, y se desarrollaron desde el siglo XVI hasta el siglo XIX, tiempo en el que se aprecian claros indicios del impacto de los conflictos europeos en la voluntad de fomento de las medidas propuestas por la monarquía. Conflictos como la Guerra de los 30 Años, la Gran Guerra del Norte o la de Independencia de Norteamérica actuaron como motores para la preocupación por conseguir aumentar la capacidad productiva autárquica del imperio, obligados por la coyuntura de bloqueo o el incremento de las dificultades en abastecerse del cáñamo ruso con la intermediación de los comerciantes holandeses e ingleses. La respuesta a estas situaciones fue doble: por un lado, España intentó ampliar la base geográfica del cultivo cannabácea, insistiendo en la migración del vegetal a sus

---

115. Mosk, 1939: 172.

116. Mosk, 1939: 175.

117. *Ibid.*

posiciones americanas y en la puesta en marcha de medidas de apoyo al fomento de esta agroindustria en aquellas periferias; por otro lado, el imperio tuvo que recurrir al concurso de comerciantes, bien situados en los circuitos comerciales del Atlántico Norte y sus conexiones con las rutas de productos estratégicos navales del Báltico, para ir acercándose a las plazas de expedición del cáñamo de San Petersburgo, Riga y Kaliningrado e ir concertando asientos de provisión de estos artículos para la Real Armada. Estrategia que culminaría con el establecimiento de diplomáticos españoles en el Báltico que se encargaban de comprar y gestionar el envío de grandes cargamentos de cáñamo y sus derivados a los puertos del Cantábrico y de Cádiz.

En nuestra opinión, la disponibilidad de los *ghost acreages* americanos para producir cáñamo no supuso una solución perfecta para los españoles, porque el volumen recolectado, sumando las cosechas de Chile y las de México, nunca llegó a suponer una oferta suficiente para cubrir sus necesidades imperiales globales de fibra para armas y aparejos navales militares. En el último cuarto del siglo XVIII, Antonio Valdés, suponía que el consumo militar de cáñamo en España era de más de 500 toneladas anuales, pero que el consumo total, agregando el que se consumía en el sector civil, podría pasar del doble de esta cantidad<sup>118</sup>. Lo cual nos permite enfocar nuestra conclusión propuesta sobre el escaso impacto de la obtención de una oferta alternativa en las tierras adicionales americanas, desde el punto de vista contrario, es decir, si bien, el imperio no pudo producir grandes cosechas rentables en el Nuevo Mundo, como para que hubieran permitido abastecer de forma rentable a España, no es menos cierto, que la existencia de estas limitadas cosechas americanas permitió que la monarquía se evitara los gastos y problemas logísticos y estratégicos de tener que estar abasteciendo, durante más de tres siglos, a sus establecimientos de ultramar. Una conexión que nos lleva a entender la cuestión de la expansión del cáñamo en la América española como una historia conectada, en la que, tanto la agroindustria de la Península, como la que se constituyó, de forma más estable en Chile y, al final del Setecientos, en México, estuvieron relacionadas en el marco de las necesidades globales de una organización tan compleja como fue el imperio español. Sea como fuere, en nuestra opinión, la cuestión del cáñamo supone un problema global, porque concentra un problema estratégico, con un proceso de globalización vegetal, impuesto por las necesidades de los imperios europeos de la Edad Moderna. En la dinámica de este proceso se creó una vasta y compleja red en la que se integraron procesos de producción agrícola, transformación manufacturera y de distribución comercial que conformó una auténtica cadena de producto básico, si aceptamos este concepto definido por Terence Hopkins e Immanuel Wallerstein<sup>119</sup>, por lo cual consideramos fundamental seguir estudiando cómo se produjo este proceso de globalización vegetal como metodología para ofrecer argumentos y respuestas a otros procesos globales.

---

118. AMVM, Marina, Arsenales, Acopios, leg. 3777. Antonio Valdés al Conde de Gausa; Aranjuez, 26 de mayo de 1784.

119. HOPKINS Y WALLERSTEIN, 1986: 159.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALCEDO, Antonio de, *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales ó América* [...], Madrid, Imprenta de Manuel González, 1788.
- ALDCROFT, Derek Howard y SUTCLIFFE, Anthony, *Europe in the international economy, 1500 to 2000*, Cheltenham, Edward Elgar, 2005.
- ANDRADE, Tonio, «An Accelerating Divergence? The Revisionist Model of World History and the Question of Eurasian Military Parity: Data from East Asia» *Canadian Journal Of Sociology*, 36/2 (2011):185-208.
- BARROS ARANA, Diego, *Historia general de Chile*, Santiago, Jover, 1890.
- BAUER y LANDAUER, Ignacio, *La marina española en el siglo XVI; Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España*, Madrid, Imprenta de J. Lopez, 1921.
- BOFARULL y SANS, Francisco de, *Antigua marina catalana: memoria leída en la sesión extraordinaria celebrada por la Real Academia de Buenas Letras*, Barcelona, Establecimiento tipográfico de Hijos de Jaime Jepús, 1898.
- BONNEY, Richard, *The Rise of the Fiscal State in Europe c.1200-1815*, New York, Oxford University Press, 1999.
- BOWEN, H. V. y GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *Mobilising resources for war: Britain and Spain at work during the early Modern Period*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2006.
- BREWER, John, *The sinews of power: war, money, and the English state, 1688-1783*, New York, Knopf, 1989.
- CAPIE, Forrest, «The Origins and Development of Stable Fiscal and Monetary Institutions in England», en Bordo, Michael D. y Cortes-Conde, Roberto (eds.), *Transferring Wealth and Power from the Old to the New World. Monetary and Financial Institutions in the 17<sup>th</sup> through the 19<sup>th</sup> Centuries*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002: 19-58.
- CARRÈRE, Claude, *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, La Haye, Mouton et Cie., 1967.
- CHASE, Kenneth Warren, *Firearms: a global history to 1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.
- CIPOLLA, Carlo M., *Guns, sails and empires; technological innovation and the early phases of European expansion, 1400-1700*, New York, Pantheon Books, 1966.
- CONTRERAS CRUCES, Hugo, «Servicio personal y economía comunitaria en los cacicazgos indígenas de Aconcagua durante el siglo XVII, 1599-1652» *Diálogo Andino*, 18 (1999): 121-151.
- CONWAY, Stephen y TORRES SÁNCHEZ, Rafael (eds.), *The spending of states: military expenditure during the long eighteenth century : patterns, organisation, and consequences, 1650-1815*, Saarbrücken, VDM Verlag Dr. Müller, 2011.
- CÓRDOBA de la LLAVE, Ricardo, «Técnicas de cordonería aplicadas a la construcción naval en la Andalucía del descubrimiento», en Achútegui Rodríguez, Juan José (ed.), *La construcción naval y la navegación : I Simposio de Historia de las Técnicas*, Santander, Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, SEHCYT, Universidad de Cantabria, 1996: 105-112.
- DEVRIES, Kelly, «Gunpowder Weaponry and the Rise of the Early Modern State» *War In History*, 5/2 (1998): 127-145.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «La fabricación de jarcia en España. El Reglamento de Jorge Juan, 1750», en Martínez Shaw, Carlos (ed.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, Servicio de Publicaciones. Universidad de Granada, 1995: 395-426.

- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada Real española en el siglo XVIII» *Revista De Historia Naval*, 21/80 (2003): 65-74.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)», *Revista De Historia Naval*, 90 (2005): 45-60.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «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*, 24/95 (2006b): 71-88.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «El empleo del esparto en la cordelería naval española de la antigüedad hasta el siglo XVIII» [En línea], *Tiempos Modernos, Revista De Historia Moderna*, 5-14 (2006a). Consultado el URL: <<http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/70/102.5/14>>.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «Arbitrismo y producción de jarcias. Un expediente de 1749», en Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX): quince estudios*, Madrid, UNED, 2009: 225-248.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2009.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «Pedro de Mora y Salazar: marino, espía y administrador de la Comisión de Cáñamo de la Real Armada en Granada», en González Quintero, José Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina (eds.), *La economía marítima en España y las Indias: 16 estudios*, San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando, 2015: 233-254.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «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): 93-123.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «Los pros y los contras de la guerra como motor de la globalización del cáñamo en América en el siglo XVII», en Rodríguez Hernández, Antonio José, Arroyo Vozmediano, Julio y Sánchez Belén, Juan Antonio (eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017: 61-90.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel y RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «Cannabis sativa y Chile (1577-1700): un insumo al servicio del imperio» [En línea], *TEMPUS Revista En Historia General*, 6 (2017).
- ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de, *Itinerario de navegación: de los mares y tierras occidentales 1575*, Madrid, Museo Naval ; Instituto de Historia y Cultura Naval, 1987.
- GAY, Claudio, *Historia física y política de Chile: según documentos adquiridos en esta república durante doce años de residencia en ella y publicada bajo los auspicios del Supremo Gobierno Agricultura*, T. I Agricultura, T. I, Paris, En casa del autor, 1862.
- GEE, Joshua, *Consideraciones sobre el comercio, y la navegación de la Gran Bretaña: escritas en inglés*, Madrid, J. de San Martin, 1753.
- GIL, Pere, *Pere Gil, S. I. (1551-1622) i la seva Geografia de Catalunya: seguit de la transcripció del Libre primer de la historia Cathalana en lo qual se tracta de Historia o descripció natural, ço es de coses naturals de Cathaluña*, Barcelona, Societat Catalana de Geografia, 2002.
- GÓNGORA, Mario, *Encomenderos y estancieros : estudios acerca de la constitución social aristocrática de Chile después de la conquista : 1580-1660*, Santiago de Chile, Universidad de Chile, Sede de Valparaíso, Área de humanidades, Departamento de historia, 1970.
- 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): 455-480.

- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «War contracting and artillery production in Spain Business» *Business History*, 0/0 (2017): 1-18.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, *War, power and the economy: mercantilism and state formation in 18<sup>th</sup>-century Europe*, Londres, Routledge, 2017.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «Guerra y economía en la ilustración. España como estado fiscal militar en el siglo XVIII», en Astigarraga Goenaga, Jesús López-Cordón Cortezo, María Victoria y Urquia Echave, José María (eds.), *Ilustración, ilustraciones*, Madrid, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2009: 511-530.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «El estado fiscal-militar, una reflexión alternativa», *Memoria y Civilización: Anuario De Historia*, 11 (2008): 271-295.
- GONZÁLEZ, Agustín; TORRES, Rafael y SOLBES, Sergio, «Eighteenth-Century Spain as a Contractor State», *International Journal of Maritime History*, 25/1 (2013): 253-257.
- GOODMAN, David, *El Poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península Ediciones, 2001.
- GLETE, Jan, *War and the state in early modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states, 1500-1660*, London, Routledge, 2006.
- GRUA TALAMANCA Y BRANCIFORTE, Miguel de la, *Instrucción para sembrar, cultivar y beneficiar el lino y cáñamo en Nueva España, impresa de orden del Exmo. Señor Virrey Marqués de Branciforte año de 1796*, México, Mariano de Zúñiga y Ontiveros, 1796.
- HERNÁNDEZ IZAL, Santiago, *Els costums marítims de Barcelona*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1990.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, «Las relaciones económicas entre la monarquía hispánica y las Provincias Unidas de 1648 a 1680: la red consular holandesa en los puertos españoles», en Molas i Ribalta, Pere, Alvar Ezquerro, Alfredo y de Bernardo Ares, José Manuel (eds.), *Espacios urbanos, mundos ciudadanos: España y Holanda (ss. XVI-XVIII): Actas del VI Coloquio Hispano-Holandés de Historiadores celebrado en Barcelona en Noviembre de 1995*, Córdoba, Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones, 1998: 83-114.
- HOPKINS, Terence K. y WALLERSTEIN, Immanuel, «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*, 10-1 (1986): 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.
- JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio de, *Noticias secretas de América*, Londres, Imprenta de R. Taylor, 1826.
- KELLER, Carlos y SILVA CASTRO, Raúl, «Los orígenes de Quillota», *Academia Chilena De La Historia*, Boletín, 26/61 (1960): 97-130.
- KNIGHT, R. J. B. y WILCOX, Martin Howard, *Sustaining the fleet, 1793-1815: war, the British Navy and the contractor state*, Woodbridge, Boydell Press, 2010.
- LANE, Frederic Chapin, «The rope factory and hemp trade of Venice in the fifteenth and sixteenth centuries», en *Venice and history: the collected papers of Frederic C. Lane*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1966: 269-284.
- LÓPEZ BONILLO, Diego, ROVIRA I GÓMEZ, Salvador y LÓPEZ BESORA, Josep M., *El Puerto de Tarragona*, Barcelona, Caixa de Pensions, 1986.
- MACNEILL, William Hardy, *The age of gunpowder empires 1450-1800*, Washington D.C., American Historical Association, 1989.
- MADDISON, Angus, *The world Economy a millennial perspective*, París, OECD, 2001.

- MADURELL I MARIMON, Josep-Maria, «Antiguas construcciones de naves (1316-1740). Repertorio histórico documental», *Hispania: Revista Española De Historia*, 108 (1968): 159-196.
- MARCANDIER, M., *Tratado del cáñamo*, Madrid, Antonio de Sancha, 1774.
- MARSHALL, Joseph, *Travels Through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Lapland, Russia, The Ukraine, and Poland in the years 1768, 1769 and 1770*, Londres, J. Almon, 1772.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, «Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)» *Hispania: Revista Española De Historia*, 35/131 (1975): 567-584.
- MOSK, Sanford A., «Subsidized Hemp Production in Spanish California», *Agricultural History*, 13-4 (1939): 171-175.
- MUN, Thomas, *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior: Discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias Occidentales*, México, Fondo de Cultura Económica, 1954.
- O'BRIEN, Patrick K., «The Rise of a Fiscal State in Britain, 1485-1815» *Historical Research*, 66 (1993): 129-176.
- O'BRIEN, Patrick K., «The nature and historical evolution of an exceptional fiscal state and its possible significance for the precocious commercialization and industrialization of the British economy from Cromwell to Nelson» *The Economic History Review*, 64/2 (2011): 408-446
- ODDY, Joshua Jenson, *European commerce, shewing new and secure channels of trade with the continent of Europe... with a general view of the trade, navigation, produce and manufactures, of the United Kingdom of Great Britain & Ireland*, London, W.J. & J. Richardson, 1805.
- PARKER, Geoffrey, *The military revolution: military innovation and the rise of the west, 1500-1800*, Cambridge [England]; New York, Cambridge University Press, 1988.
- PARKER, Geoffrey, *The «military revolution», 1560-1660: a myth*, Chicago, University of Chicago Press, 1976.
- POMERANZ, Kenneth, *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 2000.
- PONS D'ICART, Lluís, *Grandezas de Tarragona*, Lérida, Pedro de Robles y Juan Villanueva, 1572.
- POURCHASSE, Pierrick, «La Baltique, une zone active du grand cabotage européen (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)» *Revue D'Histoire Maritime*, (2008): 39-66.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José María, *Jarcias y lonas : la renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz 1717-1777*, Cádiz, Publicaciones del Sur Editores, 2003.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «¿Evolución o innovación? Los cambios técnico-tácticos en el armamento del ejército español durante el relevo dinástico: nuevas consideraciones» *Cuadernos De Historia Moderna*, 41/2 (2016): 273-294.
- ROBERTS, Michael, *The Military Revolution, 1560-1660: An Inaugural Lecture Delivered Before the Queen's University of Belfast*, Belfast, M. Boyd, 1956.
- ROMANO, Ruggiero, «Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII», en *Studi in Onore di Amintore Fanfani*, Milán, Giuffrè, A., 1962: 573-591.
- SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, Ana María, «La agricultura gallega en la crisis del Antiguo Régimen: tentativas modernizadoras», *Obradoiro De Historia Moderna*, 12 (2012): 223-246.
- SANZ AYÁN, Carmen, «Asentistas holandeses en las finanzas de la Monarquía hispánica (1680-1715)», en Lechner, Jan y Boer, H. den (eds.), *España y Holanda. Ponencias leídas durante el Quinto Coloquio Hispano-holandés de Historiadores*, Ámsterdam, Diálogos Hispánicos, 1995: 139-156.

- SANZ ROZALÉN, Vicent, *D'artesans a proletaris: la manufactura del cànem a Castelló (1732-1843)*, Castelló, Servei de Publicacions, Diputació de Castelló, 1995.
- SERRANO MANGAS, Fernando, *Función y evolución del galeón en la carrera de Indias*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992.
- SERRERA CONTRERAS, Ramón María, *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1974.
- SHEFFIELD, John Holroyd, *Observations on the commerce of the American states*, Londres, J. Debrett, 1784.
- REAL SOCIEDAD ECONÓMICA MATRITENSE DE AMIGOS DEL PAÍS, *Memorias de la Sociedad Económica*, Madrid, A. de Sancha, 1780.
- SOLBES FERRI, Sergio, «El control de 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 Baudot Monroy, María (ed.), *El Estado en guerra: expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014: 147-194.
- SOLBES FERRI, Sergio, «La Real Hacienda y el control del gasto. La tesorería general en la España del siglo XVIII», en Luxán Menéndez, Santiago (ed.), *Política, Empresa e Historia en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Mapfre Guanarteme, 2012: 141-179.
- SOLBES FERRI, Sergio y FÉ CANTÓ, Luis Fernando, «Las estrategias defensivas del Imperio hispánico en el siglo XVIII. El precio de la seguridad», *Vegueta: Anuario De La Facultad de Geografía e Historia*, 16 (2016): 13-30.
- STONE, Lawrence, *An Imperial state at war: Britain from 1689 to 1815*, London, Routledge, 1994.
- 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): 47-71.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Producir o comprar, la demanda de la corona española de productos industriales en el siglo XVIII», en *Industria y Época Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2000: 95-131.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Comercio y asientos militares: hacia la integración comercial del Cantábrico en el siglo XVIII» *Cuadernos de Investigación Histórica*, 17 (1999): 81-108.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Military entrepreneurs and the Spanish contractor state in the eighteenth century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2015.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *El precio de la guerra. El estado fiscal-militar de Carlos III*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2013a.
- 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*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2013b.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Contractor State and Mercantilism. The Spanish-Navy Hemp, Rigging and Sailcloth Supply Policy in the Second Half of the Eighteenth Century», en Harding, Richard y Solbes Ferri, Sergio (eds.), *The contractor state and its implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012: 308-335.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Las prioridades de un monarca ilustrado' o las limitaciones del estado fiscal-militar de Carlos III» *Hispania: Revista Española De Historia*, 68/229 (2008): 407-436.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *State and development: fiscal-military states in the eighteenth century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2007.



- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Cuando las reglas de juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII» *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad De Alicante*, 20 (2002): 487-512.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «In the shade of power. Monopolist entrepreneurs, the State and Spanish Military Victualling in the Eighteenth Century», en Fynn-Paul, Jeff (ed.), *War, entrepreneurs, and the state in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014: 260-286.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael y DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel, «Los suministros militares y los empresarios navarros del siglo XVIII en la Hora Navarra», en *Recuperando el Norte: empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao, Universidad del País Vasco, Servicio editorial, 2016: 329-344.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael; BRANDON, Pepijn & HART, Marjolein C. 'T, «War and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur» [En línea], *Business History*, 60-1 (2018). 60/1
- ULLOA, Antonio de, *La Marina: fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*, Cádiz, Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz, 1996.
- UNGER, Richard W., «The tonnage of Europe's merchant fleets, 1300-1800» *The American Neptune*, 52 (1992): 247-261.
- 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 restauracion ...*, Madrid, Imprenta de A. Sanz, 1742.
- VALDÉS, Manuel Antonio, *Gazetas de México: compendio de noticias de Nueva España de los años de 1796 y 1797 dedicadas al excmo. señor D. Miguel La Grua Talamanca*, México, por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, 1797.
- VAN ZANDEN, Jan Luiten, «Early modern economic growth: a survey of the European Economy (1500-1800)», en Prak, Maarten R. (ed.), *Early modern capitalism*, Londres, Routledge, 2000: 69-87.



# ¿CÓMO ESPAÑA TRATÓ DE RECUPERAR SU PODERÍO NAVAL? UN ACERCAMIENTO A LAS ESTRATEGIAS DE LA MARINA REAL SOBRE LOS SUMINISTROS DE MATERIAS PRIMAS FORESTALES PROVENIENTES DEL BÁLTICO Y NUEVA ESPAÑA (1754-1795)<sup>1</sup>

## HOW DID SPAIN TRIED TO RECOVER HIS NAVAL POWER? AN APPROACH TO THE STRATEGIES OF THE ROYAL NAVY ON THE SUPPLY OF FOREST RAW MATERIALS FROM BALTIC SEA AND NEW SPAIN (1754-1795)

Rafal B. Reichert<sup>2</sup>

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 6/07/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019./22242>

### Resumen

En el presente artículo se muestran los avances de una investigación sobre la política de suministros forestales que desarrolló la Marina Real de España a lo largo del siglo XVIII con el fin de demostrar su importancia ante la rivalidad que existía entre las potencias marítimas europeas por el dominio sobre los mares del mundo. Se propone un análisis del sistema de aprovisionamiento para los departamentos navales, en especial en relación con los proyectos de utilización de maderas novohispanas y bálticas en la construcción naval, y su valoración por los oficiales hispanos. Por otra parte, se presenta la dinámica de otorgamiento de los asientos de madera a los criollos novohispanos y, finalmente, se estudia el movimiento marítimo entre el Báltico sur y España para demostrar la valiosa participación de esta región en el sistema de pertrechos navales. A partir de lo anterior se ofrece una visión general del comercio global de suministros forestales de España, que perseguía la recuperación de su poderío naval.

---

1. El presente artículo es el 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* núm. 2017/25/B/HS3/01017 financiado por The National Science Center, Poland.

2. Instituto de Estudios Ibéricos e Iberoamericanos de la Universidad de Varsovia, Polonia.  
C. e.: [rafal.reichert@unicach.mx](mailto:rafal.reichert@unicach.mx)

**Palabras clave**

Suministros de madera; Marina española; Nueva España; Báltico sur; siglo XVIII.

**Abstract**

The present article shows the progress of the research about the policy of forestry supplies, developed during the 18<sup>th</sup> century by the Royal Navy of Spain, in order to demonstrate its importance in the rivalry between the European maritime powers by the dominion over the seas of the World. For this reason, it is proposed to analyze different aspects of the provision system for the naval departments, with an approach to the projects of use the New Spain and Baltic wood in shipbuilding, and its recognition by the Hispanic officials. On the other side, it is presented the dynamics of granting to New Spain Creoles with wooden contracts and finally is studied the maritime movement between the southern Baltic and Spain to demonstrate their valuable participation in the naval supplies system. All these aspects demonstrate a general panorama of the globalization of forest supplies with only one purpose: the recovery of Spanish naval power.

**Keywords**

Wood supplies; Spanish navy; New Spain, South Baltic; 18<sup>th</sup> century.

.....

El siglo XVIII fue un periodo de desarrollo dinámico de las marinas navales de Gran Bretaña, Francia y España, países que durante dicha centuria compitieron por el dominio naval sobre los mares del mundo. Esta rivalidad tuvo su mayor auge entre los años 1756 y 1805, cuando los Estados invirtieron más recursos en sus armadas, lo que les permitió construir fuertes navíos de línea de dos y tres puentes que se convirtieron en el sostén del poderío naval de estas tres naciones. Para desarrollar tal carrera armamentista, se necesitó crear un sistema eficaz de financiación y pertrechos destinado a mantener la construcción naval en un nivel suficiente y de esa manera cubrir las demandas de las marinas reales.

En este artículo se presentan los avances de una investigación sobre los suministros de madera para los departamentos navales de España durante los periodos en los que la Secretaría de Marina estuvo gobernada por Julián de Arriaga (1754-1776), Pedro González Castejón (1776-1783) y Antonio Valdés (1783-1795), cuando se realizaron los mayores esfuerzos para dotar los astilleros reales con maderas y otros productos forestales provenientes de Nueva España y del Báltico sur, con el objetivo de satisfacer la gran demanda de tales materias primas necesarias en la construcción naval. Con el fin de presentar la contribución de la Monarquía española al desarrollo de la globalización económica en este texto nos aproximaremos a las estrategias de abastecimiento adoptadas por la Marina real, que aprovechó los recursos forestales no sólo de la metrópoli, de hecho limitados por la Ordenanza de Montes de Marina (1748), sino en especial de las colonias americanas y de Europa del Norte. En este contexto se presentará información sobre los asientos novohispanos y sobre el movimiento marítimo entre el Báltico sur y España, además de datos sobre las cantidades, precios y especies de maderas que se enviaban a los departamentos navales de El Ferrol, Cádiz-La Carraca, Cartagena y La Habana, para presentar cómo estos recursos se movieron en grandes cantidades y a nivel global, siendo la Marina española el enlace entre diferentes regiones y mercados.

La historiografía sobre el tema hasta el momento es escasa. Sin embargo, en los últimos años han salido a la luz publicaciones y proyectos de investigación<sup>3</sup> que han tratado algunos aspectos relacionados con la importancia de la madera en el desarrollo de la globalización y el imperialismo debido a que dicha materia prima permitió el progreso de la industria naviera, la cual promovió las economías regionales, pero sobre todo las nacionales y globales, ya que los barcos navegaban realizando conexiones comerciales entre todos los continentes. Al revisar estos textos, cercanos a nuestro tema, cabe señalar que la bibliografía sobre los suministros madereros de Nueva España se limita a tan solo un libro de Germán Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*<sup>4</sup>; algunas otras aportaciones mencionan temas concretos de manera general, como es

---

3. Los proyectos *TIMBER* y *ForSEADiscovery* son dos novedosas propuestas que están desarrollando redes de académicos, sobre todo de Europa Occidental, con financiación de la Unión Europea. Sin embargo, es importante subrayar que en estos proyectos colaboran pocos historiadores de las regiones de las cuales provenía la mayor parte de las maderas (Polonia, Lituania, Letonia, Estonia, Rusia y Finlandia).

4. ANDRADE, 2006.

el caso del astillero de La Habana, tratado por Allan Kuethe y José Manuel Serrano<sup>5</sup>, y el de los bosques cubanos, abordado por Miguel Jordán Reyes y Reinaldo Funes<sup>6</sup>.

Si bien es muy visible la falta de trabajos sobre el aprovechamiento de recursos forestales por la Marina española en Hispanoamérica, en cambio, la literatura que estudia el comercio de maderas entre el mar Báltico y España es más abundante, aunque también presenta limitaciones, sobre todo en relación con la región del Báltico sur. Hasta la fecha se cuenta con los trabajos de Juan Torrejón Chaves y Ana Crespo Solana<sup>7</sup>, que revisan el tema del comercio de maderas entre España, Suecia y Holanda. Otros autores como Gervasio de Artiñano y Galdácano, Gaspar de Aranda, Alfredo Martínez González, Álvaro Aragón Ruano, Emilio de la Cruz Aguilar, José Quintero González, José María Blanco Núñez, Lourdes Odriozola Oyarbide, Luis Gutián Rivera, John T. Wing, María Amparo López Arandia, Ana Rita Trindade y Koldo Trápaga Monchet<sup>8</sup> han estudiado, desde diferentes puntos de vista, la problemática de los suministros de madera entre los siglos XVI y XVIII para la Armada española provenientes de los bosques metropolitanos y ultramarinos, mencionando de forma general otros rumbos de los cuales se importaba madera. También es importante hacer referencia a historiadores como María Baudot Monroy, Rafael Torres Sánchez e Iván Valdez Bubnov<sup>9</sup>, quienes estudiaron aspectos de las políticas navales desarrolladas por los Borbones españoles y demostraron la importancia de las materias primas forestales. Asimismo, cabe decir que Manuel Díaz Ordoñez publicó varias obras sobre el negocio del cáñamo que desarrolló la Armada española con otras regiones del mundo, en las que también se encuentran referencias al Báltico e Hispanoamérica<sup>10</sup>.

En Suecia, Dinamarca, Holanda e Inglaterra se han llevado a cabo investigaciones sobre el empleo de materias primas como, por ejemplo, las aportaciones de North, Åström, Stiles, Attman, Pearson, Lemmink & van Koningsbrugge, Heeres & Noordegraaf, Hinkkanen & Kirby, Horlings, Israel, Janzen, Oakley, Ormrod, Kahk & Tarvel, y Davis<sup>11</sup>, aunque en sus valiosos textos solamente desarrollan temas relacionados con las marinas y el comercio nacional de los países nórdicos y germánicos. Finalmente, cabe decir que encontramos estudios sobre la región del Báltico sur en investigaciones nacionales como las llevadas a cabo en Polonia, donde se cuenta con las obras de Maria Bogucka, Andrzej Groth, Edmund Cieślak, Jerzy Trzoska, Zbigniew Binerowski, Henryk Lesiński, Czesław Biernat, Stanisław Gierszewski, Henryk Samsonowicz, Zenon Guldon, Jerzy Fedorowicz, y Tomasz Ważny<sup>12</sup>. Asimismo, no debe olvidarse a los

5. KUETHE & SERRANO, 2007. SERRANO, 2006.

6. JORDÁN, 2006. FUNES, 2001; 2004.

7. TORREJÓN, 2000. CRESPO, 2000; 2007.

8. ARTIÑANO & GALDÁCANO, 1920. ARANDA, 1990; 1999. MARTÍNEZ, 2013; 2014. ARAGÓN, 2011. CRUZ, 1987. QUINTERO, 2004. BLANCO, 2004. ODRIOZOLA, 1997. GUITIÁN, 2001. WING, 2015. LÓPEZ, 2018, TRINDADE, 2015. TRÁPAGA 2015.

9. BAUDOT, 2012. TORRES, 2013; 2016. VALDEZ, 2011.

10. DÍAZ, 2003; 2005; 2009; 2016.

11. NORTH, 1996. ÅSTRÖM, 1975; 1988. STILES, 1992. ATTMAN, 1973; 1979. PEARSON, 2009. LEMMINK & KONINGSBRUGGE, 1990. HEERES & NOORDEGRAAF, 1988. HINKKANEN & KIRBY, 2000. HORLINGS, 1995. ISRAEL, 1990. JANZEN, 1998. OAKLEY, 1993. ORMROD, 2003. KAHK & TARVEL, 1997. DAVIS, 1962.

12. BOGUCKA, 1962; 1970. GROTH, 1974; 1990; 1996. CIEŚLAK, 1972; 1972. TRZOSKA, 1989. BINEROWSKI, 1964.

investigadores estonios Arnold Soom y Enn Küng<sup>13</sup>, que estudiaron casos de comercio maderero de los puertos de Königsberg, Pärnu, Tallin y Narva en los siglos XVII y XVIII. Sin embargo, lo que se ha observado a lo largo de la revisión historiográfica es que en ninguno de los trabajos mencionados se trata el tema del comercio directo entre el Báltico sur y España. Hasta el momento solamente contamos con una aportación de Rafal Reichert, quien a través de los registros del Sund ha estudiado este comercio directo<sup>14</sup>. En la presente aportación se pretende subsanar este vacío ofreciendo una aproximación al funcionamiento del sistema de suministros españoles en un marco global, en el cual los departamentos navales desempeñaban la función de nexo entre los abastos provenientes de Hispanoamérica y de Europa del Norte.

Finalmente, es importante subrayar que este artículo es el resultado de una primera revisión de documentación histórica en archivos de España (Museo Naval, General de la Marina, Histórico Nacional y General de Indias), México (General de la Nación) y Polonia (Central de Documentos Históricos). Tras la revisión de estos fondos, se reunió cierta información sobre asientos, inspecciones de bosques, corte y transporte de madera, especies de maderas e instrucciones de empleo de estas para construir buques, además de datos sobre la cantidad y el precio de la madera para suministrar a la Marina española. Adicionalmente, con base en los registros digitales del estrecho de Sund (Dinamarca), se ha podido contabilizar el movimiento marítimo directo entre los puertos del Báltico sur y España, el número de los barcos cargados de madera y las cantidades transportadas, además de los diferentes tipos de maderas labradas para la construcción naval. Cabe decir que en este último caso el trabajo consistió en el análisis de nombres, valores y volúmenes de mercancías registradas en el Sund.

Finalmente, es importante aclarar que esta investigación es apenas un primer paso en relación con los suministros de madera para la construcción naval española, dado que se pretende efectuar un estudio minucioso sobre otros temas derivados como los asientos, las figuras de los asentistas, el establecimiento de secuencias consecutivas para los envíos de madera novohispana y la madera acopiada por los departamentos navales de España. Por otra parte, también se buscará determinar las regiones forestales de la antigua Mancomunidad de Polonia y Lituania o de la República de Dos Naciones para demostrar la gran importancia de los bosques de Europa Central en el desarrollo de las marinas nacionales a lo largo del siglo XVIII.

## 1. LA BÚSQUEDA DE SUMINISTROS FORESTALES. LA EXPLORACIÓN DE LOS RECURSOS EUROPEOS Y AMERICANOS

Después del reinado de Felipe II (1556-1598) España se vio obligada a buscar nuevos mercados para proveerse de materias primas forestales, lo cual se debió a la alta demanda de maderas para la construcción naval que no podía cubrir a partir de sus

---

LESIŃSKI, 1982. BIERNAT, 1962. GIERSZEWSKI, 1961; 1963. SAMSONOWICZ, 2006. GULDON, 1966. FEDOROWICZ, 1980. WAZNY, HANCA, VAN ACKER & BEECKMAN, 2005.

13. SOOM, 1961. KÜNG, 2011.

14. REICHERT, 2016.

propios bosques. Una de las principales direcciones hacia las que enfocó la búsqueda fue la región del Báltico, espacio geográfico de abundantes bosques vírgenes donde desde la creación de la Liga Hanseática se extraían maderas de roble, pino y abeto, así como cáñamo, lino, brea y alquitrán<sup>15</sup>. Por otra parte, los mares Adriático y Negro, con sus centros de acopio en Dubrovnik (Croacia), Varna (Bulgaria) y Constanța (Rumania), recibían maderas provenientes de los Balcanes y los Cárpatos, comercio en el que primordialmente se involucraron proveedores italianos, con un gran protagonismo de los genoveses, quienes en varias ocasiones recibían los asientos para traer las llamadas «maderas rumanas»<sup>16</sup>. Finalmente, también se involucraron las propias posesiones españolas en las Indias con sus abundantes bosques, tanto de pino como de maderas tropicales de cedro, caoba, guayacán, sabicú y yaba, en Nueva España y las provincias de Cuba, Nicaragua y Guayaquil. También de otras regiones americanas, como Quillota (Chile), Yucatán (México) y Chinandega (Nicaragua), se recibían diferentes materias primas como cáñamo, henequén y sisal destinadas a la elaboración de jarca<sup>17</sup>.

En relación con el Báltico y Nueva España, áreas con las que dicho comercio de maderas y otros bienes forestales era frecuente y sustancial, resulta interesante presentar algunos informes redactados por los oficiales reales que demuestran el gran valor de estas regiones en la estrategia naval adoptada por la Armada Real después del gobierno del secretario, marqués de la Ensenada (1743-1754), cuando las autoridades de la Marina se dieron cuenta de que la Ordenanza de Montes de 1748, mediante la cual se pretendían fomentar en territorio de la metrópoli plantaciones de árboles para la Armada, no logró su objetivo ya que las prohibiciones del reglamento provocaron el efecto contrario, de manera que los plantadores y pueblos se enfrentaron al Estado. Este conflicto provocó una fuerte disminución de suministros forestales internos para la Marina, lo que forzó a la Corona a buscar maderas en el Báltico y en las Indias<sup>18</sup>.

Un primer ejemplo de ese cambio de dirección se encuentra en las cartas del conde de Aranda, embajador de España en Polonia, enviadas desde Varsovia al secretario de Estado Ricardo Wall entre los años 1760 y 1762. En varias ocasiones, el funcionario real expresó su gran interés por promover el comercio entre el Báltico sur y España; mencionaba que los principales ramos de la economía polaca se enfocaban en el cultivo de cereales y la tala de árboles para obtener madera. Además, se dedicó a viajar a Gdansk/Danzig para hablar con la asamblea de la ciudad y los mercaderes más poderosos con el fin de animarles para que se abrieran a una mayor colaboración con los españoles. Su iniciativa fracasó ya que los comerciantes no mostraron gran interés en enviar sus barcos más allá del Canal de la Mancha, bajo el argumento de que no les convenía económicamente y, además, afirmaban que en la ruta más allá de la costa francesa se exponían a los ataques de piratas y

15. *Ibid*: 130.

16. Archivo General de la Marina «Don Álvaro de Bazán» (AGMAB), Arsenales, legajo 3.762. Contrato para Joseph Marcerano para asiento de maderas de Rumania por 6 años a partir de 1º de enero de 1761.

17. RUBIO, 1977. CLAYTON, 1978.

18. TORRES, 2013: 193.



corsarios de otras naciones<sup>19</sup>. Sin embargo, ese viaje de Aranda también brindó valiosa información sobre su esfuerzo para establecer contratos con los comerciantes de Gdansk con el objetivo de conseguir suministros para la Marina Real. Cuando el embajador regresó a Varsovia en septiembre de 1761, escribió una memoria al secretario de Marina, Julián de Arriaga, en la que le explicaba que había estado negociando con el armador más poderoso de Gdansk, Gabriel Gottlieb Schultz, quien tenía permiso para comerciar los mástiles que se encontraban en el puerto ruso de Kronstadt y provenían de San Petersburgo. La transacción no se concluyó debido a que el armador de Gdansk no quiso prestar sus barcos para que hicieran el viaje completo desde el puerto ruso hasta España, solo ofreció «comisionarse para las compras y expediciones»<sup>20</sup>. Cabe decir que la familia Schultz ya desde la década de 1740 intentó establecer vínculos comerciales con Francia y España para suministrar a dichas Coronas madera del Báltico sur. Este intento tuvo cierto éxito cuando Jan Filip Schultz convenció al rey de Polonia, Augusto III, para que se otorgaran contratos a los mercaderes de Gdansk con el fin de comerciar la madera de los bosques reales con dichos países<sup>21</sup>. De hecho, a partir del año 1742 el comercio directo de maderas provenientes del Báltico sur comenzó paulatinamente a ascender y tuvo su mayor auge durante los gobiernos de los secretarios de Marina Pedro González Castejón y Antonio Valdés, cuando en los libros de peaje del estrecho de Sund se registraron 440 barcos cargados de maderas<sup>22</sup>.

En cambio, el Báltico norte (Escandinavia) se involucró en el comercio español con mayor regularidad sobre todo a través de las casas comerciales de Suecia y Dinamarca. En el caso de este último país, destaca la relación entre el marqués de Puente-Fuerte, embajador de España en Dinamarca, y Johan Frederik Classen, influyente proveedor de armas y municiones y asesor del rey Federico V (1746-1766), para entablar una posible colaboración entre ambos países en el comercio de maderas y armas. En su informe escrito en septiembre de 1753 desde Copenhague, el oficial español informaba sobre las averiguaciones que había comenzado tres años atrás sobre temas como: los cambios de precios de la madera, las especies y tipos de madera que utilizaban los daneses para construir sus buques, y los nombres y medidas que se empleaban en Dinamarca para especificar las diferentes piezas labradas. Además, a petición del marqués de la Ensenada, también recogió información minuciosa sobre tropas, hacienda, comercio y, por supuesto, la Marina danesa<sup>23</sup>. En cuanto a la construcción de navíos de línea mencionaba que:

«[...] la madera propia para la construcción no es muy común en los bosques de Dinamarca. [...] en Holstein se haya con más abundancia y sus habitantes emplean una pequeña parte a la fábrica de sus navíos para comercio y la demás la sacan y compran los holandeses. No obstante [...] la madera que S.M. Dinamarqués necesita

19. GONZÁLEZ, TARACHA & TÉLLEZ, 2005.

20. TARACHA, 1996: 18.

21. TRZOSKA, 1989: 167.

22. REICHERT, 2016: 148-150; Registros digitales del Sund, microfilms núm.: 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

23. Archivo Histórico Nacional de España (AHN), Estado, legajo 3.397, exp. 5.

para su Real Flota, la haga venir de Pomerania; excepto las tablas de pino y algunos mástiles que saca de Noruega y los grandes de Riga»<sup>24</sup>.

Este fragmento muestra con claridad que gran parte de las maderas que se comerciaban en Europa provenían de los bosques del Báltico sur, lo que confirma también la colaboración de España con las compañías suecas entre 1750 y 1782, cuando varios mercaderes suecos ofrecieron sus servicios para surtir a la Marina Real de maderas bálticas o «del norte». Entre estos mercaderes destacan Enrique Jünger y Enrique Ellerman<sup>25</sup>. Cuando en el año 1782 el Banco Nacional de San Carlos se encargó de negociar y contratar los asientos para proveer tanto a la Marina como al Ejército, aparecieron otras compañías escandinavas como la Glashoff, la Herman, Ellerman & Schlieper, y la Gahn, que en varias ocasiones aprovisionaron a los departamentos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena con madera del Báltico que compraban principalmente en Hamburgo, Stettin, Gdansk, Königsberg, Memel y Riga<sup>26</sup>.

Asimismo, cabe decir que, a partir de la década de 1780, la Secretaría de Marina se abrió al intercambio comercial de maderas con la Prusia oriental y con Rusia, lo que confirma el viaje del capitán de navío Tomás de Gayangos, a quien entre octubre de 1786 y junio de 1787 se le encargó realizar visitas a diferentes puertos de Prusia, Polonia y Rusia para revisar las clases y condiciones de las maderas que se acopiaban en ellos. En su informe concluía que el pino que se enviaba desde los bosques polacos a Gdansk, Königsberg y Memel era de mayor calidad que el que ofrecían los prusianos debido a su buen peso y resinas. El capitán, en su viaje hacia San Petersburgo, visitó Riga, donde reconoció la buena calidad de los pinos allí almacenados para elaborar mástiles; sin embargo, en Kronstadt observó que el pino para mástiles proveniente de los montes Kazán (Rusia) era todavía superior al de Riga, pero estaba destinado exclusivamente para el uso de la Marina rusa y no se comercializaba<sup>27</sup>.

Otra fuente de maderas para la Armada española en el siglo XVIII fue el virreinato de Nueva España, donde los abundantes bosques de pino de la Sierra Madre Oriental fueron considerados como un buen recurso para las arboladuras y mástiles. Asimismo, la selva tropical que se extendía desde Veracruz hasta Tabasco y Campeche aportaba maderas duras que se utilizaban para quillas, sobrequillas y cuernas. Todas las maderas novohispanas se transportaban desde el interior a través de los grandes ríos que desembocan en el Golfo de México (Pánuco, Tecolutla, Nautla, Papaloapan, Coatzacoalcos, Grijalva y Usumacinta). Además, cabe decir que el departamento naval de La Habana fue prácticamente autosuficiente en cuanto a suministros de madera debido a la abundancia de bosques de diferentes especies en los montes de Cuba<sup>28</sup>.

Cuando comenzó el gran proyecto de modernización de la Marina después de la Guerra de los Siete Años (1763), se organizaron varias inspecciones de los montes

24. *Ibid.*, f. 6v.

25. TORREJÓN, 2000: 166.

26. *Ibid.*: 180, 190, 191.

27. *Ibid.*: 186-189.

28. FUNES, 2004.

novohispanos, dirigidas por los oficiales del arsenal de La Habana, con el fin de encontrar fuentes de madera para cubrir la alta demanda de materias primas. Las regiones más exploradas por los carpinteros y oficiales fueron las cercanías de Coatzacoalcos, Acayucan, Tlacotalpan, Tampico, Orizaba, Tecolutla, Tuxpán y Santa María de Chimalapa. De hecho en este último lugar, que se encuentra en Oaxaca, se realizó entre los años 1767 y 1771 una tala de palos de pino para arboladuras de buques<sup>29</sup>. Se mencionan otras localidades en el informe: *Sobre reconocimiento de los ríos de la Antigua y Nautla para conducir las arboladuras para buques del rey que pidió el señor comandante de la escuadra de La Habana* que efectuó el teniente coronel de ingenieros Miguel del Corral en el año 1778. Este oficial del departamento cubano se adentró en los montes de la Sierra Madre Oriental de la Nueva España en la búsqueda de 34 palos de arboladura de una longitud de entre 45 y 30 codos para armar un navío de 64 cañones y una fragata que se encontraban en las gradas del astillero habanero. Del dictamen que hizo sobre ambos ríos, resultó que ni uno ni otro eran aptos para conducir troncos de madera debido a la presencia de rocas y peñascos<sup>30</sup>. Posteriormente dicho comisionado inspeccionó el bosque de pinos de la región y las posibles vías para llevar los palos cortados al río Antigua, y llegó a la conclusión de que en dichos montes, cerca de Perote, no se encontraba mucha madera buena para arboladuras porque los naturales estaban quemándola y cortando los árboles jóvenes. Además, en las faldas de los montes vio muchos árboles tirados debido a un huracán que había azotado el área. El día 1 de octubre de 1778, el teniente coronel Miguel del Corral presentó su informe al administrador general del puerto de Veracruz, Pedro Antonio de Cosío, en el que le explicaba que, tanto por las difíciles condiciones de acceso como por la escasez de buenos pinos, no se recomendaba la tala en dicho sitio. Por otra parte, Miguel del Corral aconsejaba que se buscaran los 34 palos de arboladura en la región de Coatzacoalcos, donde quizás fueran de menor calidad, pero donde eran más fáciles de extraer y el costo no era tan elevado<sup>31</sup>. Finalmente, comunicó que el montero Juan de los Llanos, que le había acompañado en el viaje de reconocimiento, le aseguraba que en las inmediaciones del río Apulco encontró bosques cerca de dos cerros de los cuales se podría sacar una cantidad aproximada de 2.500 piezas de palos largos y derechos que podrían conducirse al paraje de Tecolutla<sup>32</sup>.

Cabe decir que cuatro años antes el mismo teniente coronel, Miguel del Corral, acompañado por el maestro mayor de carpintería de ribera, José Seguro, inspeccionó los montes de Teziutlán y Perote, donde encontró buenos pinos para arboladuras. Sin embargo, de nuevo por las dificultades de encontrar vías adecuadas de transporte, no se procedió al proceso de tala<sup>33</sup>. En esa misma región montañosa ubicada entre Panuco y Veracruz, cabe mencionar que se realizaron diferentes exploraciones en bosques de los que se podrían extraer maderas para la Marina Real, por ejemplo, en las cercanías

29. ANDRADE, 2006: 101-104.

30. AGN, Industria y Comercio vol. 10, exp. 10, fs. 152-247.

31. *Ibid.*, fs. 227-235.

32. *Ibid.*, fs. 239-239v.

33. AGN, Industria y Comercio vol. 10, exp. 5, fs. 101-111v.

de Tampico<sup>34</sup> y en la jurisdicción de Huejutla, donde, en marzo de 1790, el carpintero Pedro Cabezas realizó una expedición con el fin de clasificar las maderas, a partir de la cual elaboró una detallada descripción de las especies que encontró<sup>35</sup>.

Asimismo, cada cierto tiempo los oficiales de la Marina realizaban inspecciones en los montes cubanos con el fin de asegurar las maderas para el astillero de La Habana y los metropolitanos. Una de estas inspecciones se llevó a cabo en 1768, cuando Francisco Mendoza y Joseph Chenar acudieron desde Cádiz para vigilar el corte de madera en Cuba. En su misión se les encargó que «aseguraran hasta 24 mil piezas de todas clases de árboles tumbados y labrados para la construcción de navíos desde 60 hasta 120 cañones». En enero del siguiente año el gobernador de La Habana, Juan Antonio de la Colina, avisaba que después del reconocimiento hecho por Mendoza y Chenar solo le «faltase dinero para cortar y conducir madera de los montes cubanos al astillero de La Habana»<sup>36</sup>.

Los casos aquí presentados son apenas una muestra entre la gran abundancia de información sobre reconocimientos e inspecciones de los bosques tanto novohispanos, como cubanos, y nos sirven para entender la preocupación de la Corona por encontrar fuentes de buena madera que sirviera para desarrollar y fortalecer la construcción naval de la Marina española.

## 2. SOBRE LOS ASIENTOS DE MADERAS NOVOHISPANAS

Las primeras informaciones sobre asientos novohispanos para suministrar madera a los departamentos navales españoles provienen de un contrato que se firmó entre la Real Hacienda novohispana y el capitán Andrés Berdeja en 1742 para proveer de dicho material a la Armada de Barlovento<sup>37</sup>. De un juicio levantado por don Diego Fentanez, dueño de las haciendas de Solcuautla y Cuatotolapán, se desprende que todavía en 1748 el asentista continuaba con su compromiso de suministrar piezas de madera para la Armada de Barlovento<sup>38</sup>.

No se ha encontrado información histórica sobre contratos madereros para proveer a la Marina Real en los años siguientes, hasta 1766, cuando el brigadier general Antonio Basilio Berdeja, apoderado de su padre el capitán don Andrés Berdeja, recibió un asiento por cinco años para entregar piezas labradas de caoba y cedro para construir timones, cepos, cañas de timón, y también tablas, tablones y ligazones con el fin de realizar ajustes de las maderas que se necesitaban para repuesto de los reales almacenes en Veracruz. La tala de la madera se realizó en las cercanías de Tlacotalpan y el valor del contrato fue de 9.173 pesos de a ocho reales<sup>39</sup>. Se podría divagar sobre por qué la familia Berdeja perdió la continuidad

34. ANDRADE, 2006: 99.

35. AGN, Industria y Comercio vol. 31, exp. 10, fs. 239-244.

36. AGN, Correspondencia e Diversas Autoridades, vol. 13, exp. 44, f. 202.

37. ANDRADE, 2006: 88.

38. AGN, Tierras, vol. 704, exp. 4 f. 262.

39. AGN, Industria y Comercio vol. 10, exp. 2, fs. 50-63v.

de sus asientos; probablemente esto se debió a la desaparición de la Armada de Barlovento, la cual a partir de 1748 formó parte de la escuadra del departamento naval de La Habana. En este lugar los funcionarios de la Marina habían cuestionado en varias ocasiones la calidad de las maderas novohispanas, lo que probablemente influyó en la interrupción de asientos entre los años 1749 y 1765. Sin embargo, se puede sostener como hipótesis que la familia Berdeja tenía cierto poder político y económico, por lo que pudieron convencer a los funcionarios de la Real Hacienda y la Marina en Veracruz para recibir un nuevo asiento de piezas de madera, el cual se mantuvo vigente hasta 1771.

Puede afirmarse que el tema de los asientos de maderas novohispanas ha sido poco explorado; sin embargo, a partir de la información revisada en los archivos y la historiografía cabría asegurar que existió una dinámica en los suministros forestales similar a la de otras regiones, sobre todo europeas, de las cuales se importaba madera. En este sentido, el siglo XVIII se puede dividir en tres periodos en relación con las prácticas de provisión de este recurso:

1. de escasa importación (1701-1739),
2. de crecimiento sostenido (1740-1778),
3. y de auge (1779-1795).

De este último periodo proviene la mayor parte de la información con la que se cuenta sobre los contratos que otorgaba la Marina Real en los diferentes puntos donde tenía influencias políticas y económicas. En el caso de Nueva España, efectivamente el apogeo se produjo entre los años 1782 y 1795, cuando se firmaron varios contratos para proveer de maderas y piezas labradas a los departamentos navales en la metrópoli y en La Habana, y también para las atarazanas de Veracruz.

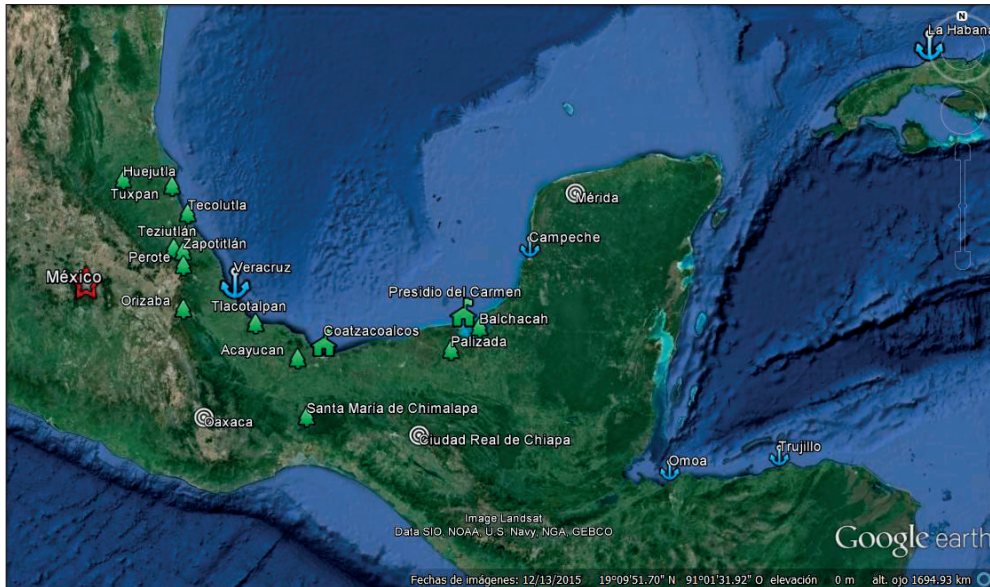
AÑO	1742	1766	1787
REALES	72	64	58

TABLA 1. PRECIOS DE UNA CURVA ORDINARIA SEGÚN LOS ASIENTOS NOVOHISPANOS. Fuentes: ANDRADE, 2006, 89; AGN, Industria y Comercio vol. 10, exp. 2, f. 60; AGN, Industria y Comercio, vol. 31, exp. 8, f. 182.

La dinámica mencionada influyó en la disminución de los precios de las diferentes piezas de madera labrada, como se observa, por ejemplo, en la variación de los costos de las curvas ordinarias (ver Tabla 1), de manera que el valor de cada unidad descendió de 72 reales en 1742, a 58 reales en 1787. Esta depreciación probablemente se debió a la competencia de los asentistas, quienes ofrecían descuentos para ganar contratos<sup>40</sup>, a la saturación de los reales almacenes con dichos materiales o al peligro de perder la madera que se acopiaba en las playas de Veracruz debido a que se suspendió su recepción en La Habana<sup>41</sup>.

40. AGN, Industria y Comercio vol. 4, exp. 10, fs. 218.

41. ANDRADE, 2006: 95.



MAPA 1. REGIONES DE LAS QUE SE EXTRAÍA LA MADERA NOVOHISPANA PARA LOS DEPARTAMENTOS NAVALES DE LA MARINA ESPAÑOLA ENTRE 1742 Y 1795. Fuente: Elaboración propia con base en *Google Earth*.

Por otra parte, es importante subrayar que hasta 1782 prácticamente toda la madera para surtir a los astilleros reales se extraía de la región del actual estado de Veracruz (la única excepción fue el contrato de arboladura de pinos de Santa María de Chimalapa, Oaxaca) y el acopio se realizaba en el puerto de Veracruz o en Tlacotalpan y Coatzacoalcos, desde donde se enviaba a Cádiz y, con menor frecuencia, a La Habana. No obstante, a partir de ese año se otorgaron los primeros contratos a particulares, a quienes se les permitió realizar cortes de maderas duras en La Laguna de Términos, especialmente en las regiones de Palizada, Raudal y Balchacah (ver Mapa 1). Esas materias primas se almacenaban en el Presidio del Carmen para enviarlas después al departamento naval de La Habana o al puerto de Veracruz. Los primeros permisos se otorgaron a Marcos de Istolasa, para que entregase en La Habana «tozas derechas de tablazón para reparación de barcos»<sup>42</sup>, y a Mauricio Gutiérrez Machado, quien revendió su contrato a Nicolás Sánchez, maestro carpintero de ribera, quien se comprometió a conseguir para el arsenal cubano treinta tozas de madera de cedro, taladas de diez varas de largo, media vara y una pulgada de ancho, que se cortaron en Raudal y cuyo precio se acordó en seis pesos y medio por toza<sup>43</sup>.

Sin embargo, el mayor número de contratos se realizó entre los años 1784 y 1789, cuando la Real Hacienda firmó varios asientos para surtir a la Marina Real con maderas, sobre todo de cedro, con los comerciantes y militares de la región veracruzana. Así, en virtud del decreto expedido el 28 de julio de 1783 por el secretario de Marina, Antonio Valdés, se comenzaron a firmar los primeros

42. AGN, Indiferente virreinal, caja 6.235, exp. 12, f.3.  
 43. AGN, Indiferente virreinal, caja 6.235, exp. 26, f. 2-3.

contratos a partir de abril de 1784<sup>44</sup>. Por ejemplo, José Jiménez, capitán de milicias de Tuxpan, Esteban Bejarano, vecino de Veracruz, Pedro Moscoso, vecino de Acayucan, y Ramón Carvallo, vecino de Tlacotalpan, se comprometieron a entregar casi 20.000 codos cúbicos de piezas de «todas clases de madera desde quillas hasta cepos de anclas con arreglo al plan formado por el delineador de construcción, don Luis del Toral, con arreglos a sus dimensiones señaladas y en los reglamentos que se les entregaron»<sup>45</sup>. Cabe decir que a Bejarano también se le encargó la elaboración de cincuenta curvas de todas clases<sup>46</sup>. Dos años después los contratos fueron renovados con Carvallo, Moscoso y Bejarano, para entregar otros 7.500 codos cúbicos de madera más otras piezas labradas (ver Tabla 2)<sup>47</sup>. Además, en esa ocasión se otorgó un nuevo asiento a don Francisco Sánchez de Burgos, subdelegado de la Antigua, quien se comprometió a entregar a los Reales Almacenes de Veracruz 3.000 o 4.000 codos cúbicos de piezas de todas clases de madera de cedro.<sup>48</sup> Estos asientos, firmados y realizados en la región de Veracruz entre 1784 y 1789, debieron generar alrededor de 31.000 codos cúbicos de maderas de todas las clases, principalmente de cedro, para suministrar a los departamentos de la Marina española en Cádiz-La Carraca, El Ferrol y La Habana, y el costo de dicha operación se estipuló en unos 78.000 pesos que debería aportar la Real Hacienda novohispana.

TABLA 2. LOS ASENTISTAS DE MADERAS NOVOHISPANAS ENTRE 1784 Y 1787

NOMBRE	CANTIDAD DE MADERA	PRECIO POR CODO	FIN DEL CONTRATO
Ramón Carvallo	- 4.000 codos cúbicos de piezas de todas clases de madera de cedro.	- A 4 pesos y 5,5 reales cada codo.	Concluido en 1786.
José Jiménez	- 10.000 codos cúbicos de piezas de todas clases de madera fuerte y de cedro.	- A 4 pesos y 2 reales cada codo.	Concluido en 1787.
Esteban Bejarano	- 2.000 codos cúbicos de piezas de todas clases de madera de cedro. - 50 curvas de todas clases.	- A 4 pesos y 2 reales cada codo. - A 6 pesos cada curva.	Concluido en 1786.

44. AGN, Industria y Comercio, vol. 31, exp. 8, f. 170.

45. AGN, Industria y Comercio, vol. 31, exp.5, f. 104v.

46. AGN, Industria y Comercio, vol. 31, exp. 8, f. 182.

47. *Ibid.*

48. *Ibid.*

Pedro Moscoso	- 4.000 codos cúbicos de piezas de todas clases de madera de cedro.	- A 4 pesos y 2 reales.	Hasta noviembre de 1787 entregó 3.356 codos cúbicos.
En 1786 se otorgaron nuevos asientos para:			
Ramón Carvallo	- 4.000 codos cúbicos de piezas de todas clases de madera de cedro. - Tablonería.	- A 4 pesos y 2 reales por cada codo.  - A 5 pesos y 4 reales por cada codo de tablonería.	Hasta noviembre de 1787 entregó 3.321 codos cúbicos.
Esteban Bejarano	- 5 piezas de caoba para quilla de navío y las más que se le proporcionen. - 100 curvas de cedro - 2.000 codos cúbicos en ligazones de madera de cedro. - 2.000 en trancañiles de vuelta y derechos.	- A 18 pesos.  - A 6 pesos. - A 4 pesos y 6 reales.  - A 4 pesos.	Hasta noviembre de 1787 entregó 1.509 codos cúbicos.
Pedro Moscoso	- 1.500 codos cúbicos de madera fuerte para quillas de todas clases de piezas. - 600 de madera de cedro para ligazones de todas clases. - Tablonería. - Trancañiles.	- A 17 pesos y 2 reales. - A 8 pesos y 2 reales por codo de ligazón. - A 5 pesos y 4 reales por codo de tablonería. - A 4 pesos por trancañil.	Hasta noviembre de 1787 entregó 190 codos cúbicos.
Francisco Sánchez de Burgos	3.000 o 4.000 codos cúbicos de piezas de todas clases de madera de cedro.	- A 4 pesos.	Hasta noviembre de 1787 entregó 110 codos cúbicos.

Fuente: AGN, Industria y Comercio, vol. 31, exp. 8, f. 182.

Es interesante destacar que el 8 de agosto de 1787, todavía antes de realizar el corte de los asientos de José Jiménez, Esteban Bejarano, Pedro Moscoso y Ramón Carvallo (noviembre del mismo año), se registró en tres buques del rey (la fragata *Santa Balbina*, la urca *Santa Rita* y el paquebote *San Carlos*) el cargamento de 435 piezas de madera labrada, en su mayoría de cedro. En dicho registro constaban 3.481 y 239/576 codos



cúbicos de 576 partes que se valoraron en 15.000 pesos y 5 reales (ver Tabla 3). Cabe decir que las maderas acordadas en los contratos se enviaban en los buques del rey todavía dos años después, hasta 1789, periodo de tiempo relativamente prolongado, lo que se debió a las dificultades en encontrar transporte<sup>49</sup>.

**TABLA 3. CARGAMENTOS Y VALOR DE LAS MADERAS ENVIADAS A LOS DEPARTAMENTOS NAVALES DE ESPAÑA EN LOS BUQUES DEL REY EL 8 DE AGOSTO DE 1787**

NOMBRE DEL BARCO	SANTA BALBINA	SANTA RITA	SAN CARLOS
Total de piezas	213	168	54
Cargamento en codos cúbicos de 576 partes	1.658 y 27/576	1.427 y 388/576	395 y 400/576
Valor en pesos y reales	7.152 pesos y 5 reales	6.049 pesos y 7 reales	1.789 pesos y 1 real

Fuente: AGN, Industria y Comercio, vol. 10, exp. 16, f. 371.

Al analizar la información del corte de asientos realizado por el contador de la Real Hacienda de Veracruz, Juan Matías de Lacunza, el 28 de noviembre de 1787, se puede observar que hasta dicha fecha se acopiaron en el puerto 16.938 codos cúbicos, lo que significa que durante tres años se concluyó el 68,4% del total de los contratos firmados con los asentistas novohispanos de la región veracruzana, en los cuales estos, después de la reducción acordada en 1786, se comprometieron a entregar no 31.000 codos cúbicos, sino solo 24.764, de madera dura, de cedro y de piezas labradas. De dicha cantidad se enviaron a los departamentos navales 11.744 codos cúbicos (el 69,3% del total acopiado), con un valor de 55.355 pesos (ver Tabla 4). Los 5.193 codos restantes estaban almacenados en las playas de Veracruz a la espera de su remisión. Finalmente, por las mencionadas dificultades de transporte y por el deterioro de varias piezas, que estaban expuestas al clima tropical, las autoridades de Superior Gobierno «suspendieron los acopios [...] a fin que [los oficiales de Veracruz] se hallen enterados de esta Real Disposición, y que desde luego hagan que no se verifiquen más contrata, y cesen todas las providencias tomadas para el acopio de maderas»<sup>50</sup>. En este caso se refiere a la detención de los asientos firmados en 1786, lo que permitió concluir las entregas de maderas ya cortadas, que según los funcionarios de la Real Hacienda veracruzana se calcularon en 19.542 codos cúbicos. Además, las autoridades virreinales se vieron obligadas a buscar acuerdos con los contratistas para finiquitar sus contratos sin causar gastos adicionales al erario de Su Majestad<sup>51</sup>.

49. AGN, Industria y Comercio, vol. 10, exp. 16, f. 371.

50. AGN, Industria y Comercio, vol. 31, exp. 8, f. 172.

51. *Ibid.*, fs. 173-177v.

**TABLA 4. RESUMEN DE LAS MADERAS NOVOHISPANAS ENVIADAS A LOS DEPARTAMENTOS NAVALES ESPAÑOLES ENTRE 1784 Y 1787**

DEPARTAMENTO	CODOS CÚBICOS	PRECIO POR CODO	GASTO TOTAL
Cádiz	9.829 (83,6%)	38 reales	46.856 pesos
El Ferrol	1.034 (8,8%)	35 reales	4.509 pesos
La Habana	881 (7,6%)	36 reales	3.990 pesos
<b>TOTAL</b>	11.744	36 1/3 reales	55.355 pesos

Fuente: AGN, Industria y Comercio, vol. 31, exp. 8, f. 182.

Por otro parte, al observar las cantidades de madera que se enviaron a los tres departamentos navales mencionados, sorprende que el 83,6% de dichas remisiones llegara a Cádiz. Se puede suponer que desde aquel puerto una parte fuera reenviada a otros destinos, como a Cartagena, donde también se reportó la llegada de maderas de Indias. Sin embargo, una gran parte de estos cargamentos madereros efectivamente se quedó en el puerto gaditano, lo que, por ejemplo, afirmó en su contrato don Pedro Moscoso, quien dijo que «realiza el corte de madera para el Arsenal de La Carraca»<sup>52</sup>. Asimismo, es interesante notar la poca participación del astillero de La Habana en la recepción de maderas veracruzanas (7,6%), dato que sugiere que hasta 1787 las reservas forestales de Cuba fueron suficientes para cubrir la demanda de maderas para la construcción naval en la isla; sin embargo, también debe recordarse que los oficiales de la Marina del departamento habanero en varias ocasiones subrayaron que las maderas novohispanas eran de menor calidad que las cubanas<sup>53</sup>.

Por otra parte, no se puede olvidar que a partir de 1782 los comerciantes de Campeche y del Presidio del Carmen recibieron permiso real para realizar tala de maderas fuertes y de cedro en la Laguna de Términos con el fin de conducir las a Veracruz y a La Habana. El proyecto de utilizar las maderas de dicha región ya se había promovido en 1776, cuando el gobernador del Presidio del Carmen, Pedro Dufau Maldonado, impulsó la idea de aprovechar los bosques circundantes y de establecer un astillero real en la isla ante el virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa y el comandante de la escuadra de La Habana, Juan Bautista Bonet. Con su labor logró convencer a ambos funcionarios de que enviaran dos oficiales de la Marina para que reconociesen la región y su potencial. Estos reconocimientos fueron realizados por el capataz de construcción Luis Fernández y por el alférez de fragata Miguel Sapiain, quienes dieron su visto bueno solamente para la extracción de maderas duras y de cedro que debían suministrarse al arsenal de La Habana<sup>54</sup>.

52. AGN, Industria y Comercio, vol. 10, exp. 15, f. 395.

53. AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 41, exp. 67, fs. 316 y 316v.

54. AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 29, exp. 44, fs. 195, 200, 204-205v, 222-223.

Los primeros cortes fueron irregulares y los realizó directamente la Real Hacienda. Las cantidades de madera enviadas no fueron grandes, al contrario que los asientos veracruzanos. Por lo regular llegaron a unos 500 codos cúbicos, como lo demuestra el caso de la tala realizada por el gobernador del Presidio del Carmen en 1781, cuando se emplearon 7.519 pesos y 2 reales para «cortar unos 400-500 codos de madera necesaria para suministrar el arsenal de La Habana»<sup>55</sup>.

En el periodo que más nos interesa, entre 1782 y 1795, aparecen los primeros particulares que solicitaron permisos para el corte de maderas con el fin de comercializarlas en los departamentos navales. Ya se mencionaron los casos de Marcos de Istolasa, quien desde 1782 enviaba a La Habana «tosas derechas para tablazón y piezas de vuelta de distintas figuras para fragata y navío»<sup>56</sup>, y de Nicolás Sánchez, maestro carpintero de ribera, quien solicitó permiso para utilizar treinta tozas de madera de cedro, de media vara en cuadro y ocho en largo, taladas en el sitio de Raudal al precio de seis pesos y medio cada una, «para sacar de ellas muchas piezas de ligazón para navíos y fragatas [...] para provisión del Arsenal de La Habana»<sup>57</sup>. En cuanto a la solicitud de Nicolás Sánchez, en realidad se trató solamente de un método para llamar la atención de los oficiales reales (del gobernador Pedro Dufau Maldonado y del virrey Martín de Mayorga y Ferrer), ya que dicho maestro realizó la tala de setenta tozas de madera de cedro sin recibir pago de Álvaro Benito Bermúdez, pagador y ministro de la Real Hacienda del Presidio del Carmen, motivo por el cual buscaba vender la madera en La Habana y recuperar su dinero. Después de la intervención del virrey en febrero de 1783, Álvaro Benito Bermúdez fue obligado a pagar a Sánchez por el corte y el labrado de maderas<sup>58</sup>.

Todavía entre los años 1786 y 1793 se establecieron tres contratos más para la extracción de maderas de la Laguna de Términos, con Manuel Franco y Juan Antonio Zavalza, ambos del Presidio del Carmen, y con un grupo de comerciantes de la misma ciudad representados por Agustín García Villalobos, Estefan de la Peña e Ignacio Aldea, con el fin de «suministrar los Reales Almacenes de Veracruz y los departamentos navales españoles con maderas duras, de cedro y piezas labradas para la construcción de buques»<sup>59</sup>.

Es interesante notar que a cada contrato que se otorgaba a los asentistas novohispanos se le añadía un plano con figuras donde constaban descripciones detalladas para realizar los cortes exactos en las maderas, ajustados a las necesidades de la Marina. En el caso de los contratistas de la década de 1780, todos los acuerdos, acopios y piezas labradas tuvieron que recibir el visto bueno del delineador de construcción, don Luis del Toral de Veracruz.

Es importante mencionar que, entre los asientos que se otorgaron para el corte de maderas novohispanas, aparece un único contrato para una compañía

55. AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 34, exp. 30, fs. 114 y 118.

56. AGN, Indiferente virreinal, caja 6.235, exp. 12, f. 4.

57. AGN, Indiferente virreinal, caja 6.235, exp. 26, f. 6.

58. *Ibid*, fs. 1-12v y 17.

59. AGN, Industria y Comercio vol. 4, exp. 10, fs. 216-222; vol. 10, exp. 15, fs. 429-440v y exp. 16, fs 441-457 y vol. 31, exp. 1, fs. 1-61v.

metropolitana, ya que los demás se otorgaron a criollos. Se trata de la Casa de Ustáriz de Cádiz, representada por Juan Felipe Ustáriz, la cual, a cambio de recibir el navío desarmado San Leandro, se comprometió a cumplir con la entrega de 8.000 codos cúbicos de maderas de cedro de Veracruz para La Carraca. El contrato se cumplió parcialmente debido a dificultades en la tala y el acopio de maderas porque los lugareños no quisieron colaborar con la Casa de Ustáriz, como ocurrió en mayo de 1786, cuando el representante de esta compañía, don Remigio Fernández, vecino de Veracruz, se quejó porque don Pedro Moscoso, el asentista novohispano, obstaculizaba el corte de maderas destinadas para la casa comercial gaditana en las regiones de Acayucan y Tlacotalpan<sup>60</sup>.

### 3. LOS SUMINISTROS DE MADERA DEL BÁLTICO SUR PARA LOS DEPARTAMENTOS NAVALES DE ESPAÑA

En este apartado se presentan los avances obtenidos en la investigación sobre el tema del comercio marítimo directo entre el Báltico sur (ver Mapa 2) y España, con un enfoque especial en los cargamentos de madera y otros bienes forestales. Dicho análisis ha sido posible gracias a los registros digitales<sup>61</sup> de los peajes pagados por todas las embarcaciones que cruzaban el estrecho de Sund (Dinamarca) para salir y entrar

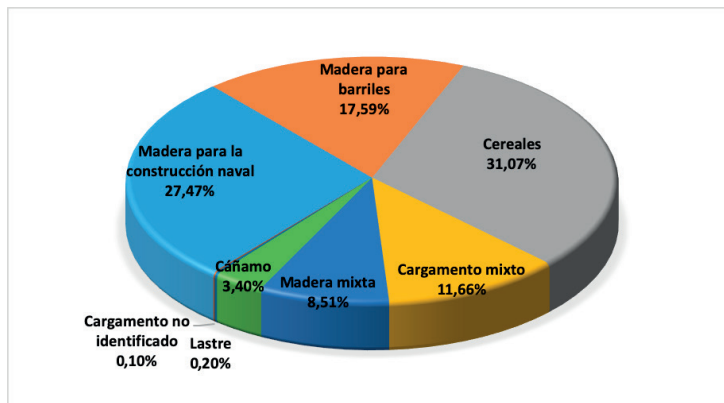


MAPA 2. PRINCIPALES PUERTOS DEL BÁLTICO SUR QUE PARTICIPARON EN EL COMERCIO DIRECTO CON ESPAÑA EN EL SIGLO XVIII. Fuente: Elaboración propia con base en *Google Earth*.

60. AGN, Reales Cédulas Originales vol. 135, exp. 104, fs. 221-221v e Industria y Comercio vol. 10, exp. 12, fs. 371-401v.  
 61. Ver: <<http://dietch.soundtoll.nl/public/>>.

del/al Báltico. Mediante este recurso se obtuvieron datos sobre el origen y destino de los buques, sus capitanes y tripulación, y, por supuesto, sobre los cargamentos.

Esta información ha permitido conocer el movimiento marítimo directo entre el Báltico sur y España durante el siglo XVIII, cuando se registraron 1.973 barcos con diferentes cargamentos, entre los que predominaron los envíos de cereales<sup>62</sup> (613 barcos), madera para la construcción naval (542) y madera para barriles (347). También se registraron otras mercancías clasificadas bajo epígrafes como: cargamento mixto (230), madera mixta (168) y cáñamo (67). Cabe decir



GRÁFICA 1. PORCENTAJES Y TIPOS DE CARGAMENTOS REGISTRADOS EN EL SUND ENTRE 1700 Y 1799. Fuente: REICHERT, 2016; Registros digitales del Sund, microfilms núm.: 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

que también se registraron cuatro barcos en lastre, y en dos casos no se pudo identificar el cargamento (ver Gráfica 1).

Al estudiar el comercio directo entre ambas regiones, destaca el hecho de que fue escaso hasta 1761 ya que durante los 62 años primeros años del siglo se registraron solamente 336 embarcaciones (17% del total) con destino a España. En cambio, en el periodo comprendido entre 1762 y 1783 este comercio experimentó un periodo de crecimiento, al registrarse 716 embarcaciones (36,3%), mientras que el periodo de mayor auge se presentó entre 1783 y 1799, cuando cruzaron el Sund 921 buques (46,7%). Estos datos también demuestran tres dinámicas en el desarrollo del comercio directo entre ambas regiones: la primera fue de poca intensidad, pero a partir de la década de 1740 ya experimentó un flujo permanente; la segunda dinámica se produjo a partir de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), en la cual la Corona española salió humillada y perdedora, cuando el comercio empezó a tomar una dimensión de crecimiento constante hasta el fin de la Guerra de Independencia de Estados Unidos;

62. Para simplificar el estudio, en el texto se utilizan las categorías generales, pero cada una incluye diferentes productos: como «cereales», se incluyen los registros que mencionan centeno, trigo, cebada y algunas legumbres (guisante y frijol blanco); «madera para la construcción naval», se incluyen los registros que mencionan troncos, mástiles, vigas, tablones y tablas para el casco y la cubierta, curvatonos, astas, estacas y clavos de madera; «madera para barriles», se incluyen los registros que mencionan duelas para elaborar barriles; «cargamento mixto», se incluyen todos los géneros ya mencionados, más otros como hierro, brandi, telas, lino, cera, vidrio y cueros, entre otros bienes; «madera mixta», se incluyen todo tipo de maderas de las cuales no se pudo definir su fin (tablones, duelas, platos y cubiertos de madera); «cáñamo», se incluyen todas las especies fibrosas utilizadas para la producción de jarcia y velamen.

finalmente, la tercera dinámica fue de auge y tuvo lugar de 1783 hasta el fin del siglo. Por otra parte, con base en estos tres periodos se puede observar el cambio de la estrategia mercantil de España, que en la primera mitad del siglo XVIII no buscaba propiamente el comercio directo con el Báltico sur pero, al perder la Guerra de los Siete Años, tuvo que modificar dicha política para cubrir las demandas de materias primas forestales que requerían los nuevos desafíos navales emprendidos por Carlos III (1759-1788) y continuados por su hijo Carlos IV (1788-1808) hasta 1795.

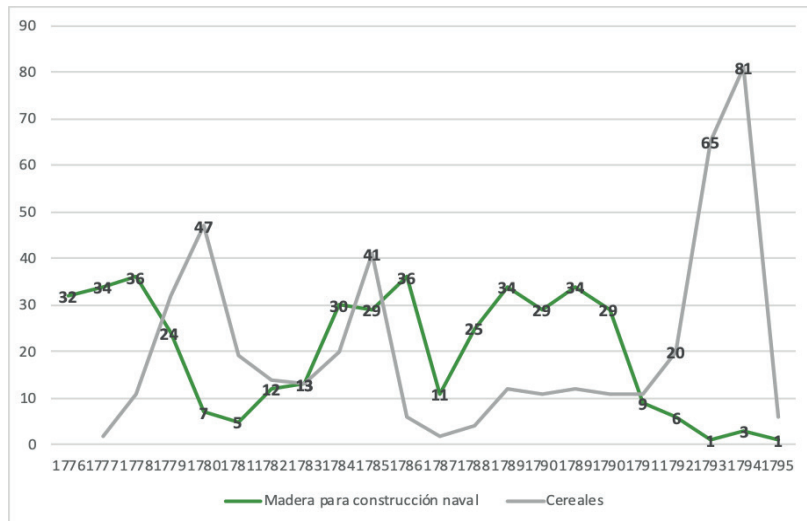
A continuación se presenta información sobre las nacionalidades de los transportistas que se encargaron de los fletes de mercancías provenientes del Báltico sur. A partir de ella se deduce el dominio de dos ciudades: Flensburg (Alemania), con 230 registros, y Ámsterdam (Holanda), con 210 capitanes registrados en el Sund. Los datos muestran que el 22,3% de los viajes fueron realizados por marineros de estos dos puertos. Las ciudades que siguen en importancia son: Copenhague (Dinamarca, 115 menciones), Gdansk (Polonia, 101), Hamburgo (Alemania, 90), Åbenrå (Dinamarca, 81) y Barth (Alemania, 55); en total se registraron 442 comandantes de buques de estas ciudades, lo que corresponde al 22,3% del total de movimiento marítimo entre ambas regiones, porcentaje igual al que representaron los dos primeros puertos mencionados<sup>63</sup>. De lo anterior se deduce que las naciones predominantes en el flete de ese comercio directo fueron Holanda, los países escandinavos y Alemania (entonces Prusia). Asimismo, cabe decir que la participación de los armadores originarios del Báltico sur fue significativa (300 registros de capitanes de la región, de los cuales un tercio eran originarios de Gdansk), pero no tan notable como la de las naciones antes mencionadas. Por último, también se encontraron 18 registros con oficialidad española, de los cuales la mayoría corresponde a dos puertos: Bilbao (7) y Cádiz (5)<sup>64</sup>.

Retomando nuevamente el tema de los cargamentos, y en especial los de maderas para la construcción de buques, es notable que los envíos de materias primas forestales del Báltico sur tuvieron una gran importancia dado que representaron el 27,47% de todo el movimiento durante el siglo XVIII. Por otro lado, el mayor número de barcos con cargamento de madera cruzó el Sund en el periodo comprendido entre 1776 y 1792, cuando se registraron 435 embarcaciones, lo que representa el 80,26% de todos los registros considerados en este estudio dentro del rótulo «madera para construcción naval». A partir de estos datos una vez más se confirma que el mayor esfuerzo para levantar el poderío naval español se realizó durante los periodos de los secretarios de Marina Pedro González Castejón (1776-1783) y Antonio Valdés (1783-1795).

A continuación se propone un análisis de los dos cargamentos más importantes que figuran en los registros del estrecho danés, es decir, los correspondientes a los rótulos de «cereales» y «madera para construcción naval», durante el periodo de mayor demanda de bienes forestales por la Marina Real (1776-1795). En la Gráfica 2 se

63. REICHERT, 2016: 148-150; Registros digitales del Sund, microfilms núm.: 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

64. Registros digitales del Sund, microfilms e imágenes núm.: 206-0344; 223-0643; 224-0551 y 0552; 225-0515; 226-0528; 227-0560; 232-0051; 233-0019; 235-0326 y 0348; 237-0637; 243-0009; 245-0510 y 0514; 246-0198; 249-0489; 264-0512; Es interesante observar que, en los años 1752, 1754 y 1755, se registraron tres barcos gobernados por el mismo capitán, Martín de Sopina, de Bilbao.



GRÁFICA 2. MOVIMIENTO MARÍTIMO ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA. TENDENCIAS DE LOS BARCOS CARGADOS CON MADERA PARA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y CEREALES, 1776-1795. Fuente: Registros digitales del Sund, microfilms núm.: 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.

puede observar que los periodos de bonanza para los barcos que transportaban madera se corresponden con los niveles más bajos en el número de barcos que transportaban cereales. Eso sucedió entre 1776 y 1779, y después entre 1784 y 1791. Quizás el mayor acopio de maderas en esos periodos se debió a los preparativos de la Marina para las guerras, porque tras el primer periodo señalado la Corona española entró en la Guerra de Independencia de Estados Unidos (1779-1783), y el segundo periodo de auge terminó con las Guerras Revolucionarias, en las que España participó desde 1792 hasta el fin del siglo. Por otra parte, no se puede olvidar que a partir de 1787 surgieron graves problemas en el occidente europeo por el aprovisionamiento de cereales debido a malas cosechas, lo que también hay que considerar al realizar un análisis comparativo entre ambas mercancías.

Además, con base en las tendencias que muestran el movimiento de ambas mercancías (cereales y madera para construcción naval) se podrían establecer las dinámicas de los conflictos, de modo que se observan dos fases:

La carrera armamentista, cuando las potencias imperiales estaban armando sus Marinas, lo que provocó una alta demanda de materias primas forestales para la construcción naval.

La guerra, cuando las partes involucradas en el conflicto se preocupaban más por suministrar a sus tropas y armadas con víveres para mantenerlas alimentadas y en operatividad. También hay que considerar los periodos de malas cosechas y otros desastres naturales, en los que como resultado se demandaban mayores cantidades de alimentos.

A continuación se propone otra estadística, correspondiente al volumen de buques con cargamentos de madera para la construcción naval en los periodos de los diferentes reinados en España durante el siglo XVIII. A partir de ella se desprende que el movimiento marítimo predominó durante el gobierno de Carlos III (1759-1788), quien después de la Guerra de los Siete Años (1756-1763) invirtió gran cantidad de recursos

en la modernización de la Marina española para ubicarla como principal poder naval de Europa y como un rival digno de la Royal Navy. Los datos indican que, durante su reinado, arribó a España el 70,1% del total de los barcos con madera del Báltico sur (380) registrados en el siglo. Por otra parte, cabe decir que el mayor número de movimientos de embarcaciones madereras se registró en los años: 1776 (32 buques), 1777 (34) y 1778 (36); y en 1784 (30), 1785 (29) y 1786 (36).

**TABLA 5. MOVIMIENTO DE BARCOS DE MADERA ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA DURANTE CADA REINADO, SIGLO XVIII**

	FELIPE V	FERNANDO VI	CARLOS III	CARLOS IV
Total del movimiento marítimo entre el Báltico sur y España	59	260	1.103	551
Barcos con madera para construcción naval	6	53	380	103
Porcentaje de barcos con madera para construcción naval del total de los barcos bálticos que cruzaron Sund	10,17%	20,46%	34,55%	18,69%

Fuente: REICHERT, 2016; Registros digitales del Sund, microfilms núm.: 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.

Otro aspecto interesante del movimiento directo entre ambas regiones lo constituyen los envíos de cáñamo y lino. Se observa que en el periodo comprendido entre 1783 y 1798 se registraron 50 embarcaciones cargadas con dicho producto, lo que, en comparación con los datos registrados en todo el siglo, indica un crecimiento de casi el triple, ya que durante los 82 años anteriores solamente se rastrearón 17 cargamentos de ese tipo. Estos datos fortalecen la teoría de que el mayor esfuerzo para mantener la buena operatividad de la Marina Real y el desarrollo de la construcción de buques, con arsenales llenos de maderas, cáñamos y cereales, se realizó durante el gobierno del secretario de Marina Antonio Valdés.

Para concluir este apartado se propone el análisis de una muestra de los registros del Sund de 1786 (ver Tabla 6), en la que se pueden apreciar los puertos de salida de los buques con madera del Báltico sur y sus destinos finales. En dicho año se registró que 68 barcos cruzaron el estrecho danés, de los cuales 36 cargaban madera para la construcción naval de España. Veintidós de esos buques madereros arribaron a Cádiz, siete a El Ferrol, cuatro a Santander, dos a Sevilla y uno a Málaga. Es muy visible el hecho de que 25 embarcaciones salieron de tan solo un puerto, Memel (69,4% del total), que, junto con Königsberg y Pillau, fueron los puertos más importantes de la Prusia oriental. En estos puertos se resguardaban las materias primas forestales provenientes de Podlaquia (Polonia) Bielorrusia y Lituania. De hecho, los Radziwiłł, una familia de magnates polacos, comercializaban madera de sus bosques en dichas regiones desde los puertos de Königsberg, Memel y Riga desde la década de 1740<sup>65</sup>.

65. Archivo Central de Documentos Históricas de Polonia (ACDH), Sección XX-Radziwiłł, doc. 5, exp. 80, fs. 1-35.



**TABLA 6. MOVIMIENTO DIRECTO DE LOS BARCOS CON MADERA  
ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA EN 1786**

Nº. DE BARCOS	PUERTO DE SALIDA	PUERTO DE DESTINO	TIPO DE CARGAMENTO DE MADERA (PIEZAS)									
			TRONCO	VIGA	TABLÓN GRUESO	TABLÓN	MÁSTIL	ASTA, ESTACA	CURVATÓN	TABLA	CLAVOS	
1	Lübeck	Cádiz	-	108 roble	-	1.126 roble	-	-	-	436	-	-
2	Memel		-	22	-	176	-	-	-	-	1.726	-
3	Memel		-	-	-	96	-	-	-	-	1.927	-
4	Memel		-	-	-	1.397	-	-	-	-	1.199	-
5	Memel		-	39	-	311	-	-	-	-	2.014	-
6	Memel		-	110	-	90	-	-	-	-	-	-
7	Memel		-	20	-	518	-	-	-	-	2.881	-
8	Memel		-	-	-	-	-	-	-	-	2.006	-
9	Königsberg		-	-	-	-	-	-	-	-	3.689	-
10	Königsberg		-	-	-	-	-	-	-	-	3.734	-
11	Königsberg		-	-	-	-	-	-	-	-	2.543	-
12	Memel		-	-	-	15	-	-	-	-	2.520	-
13	Königsberg		-	-	-	131	-	-	-	-	2.400	-
14	Memel		-	341	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Königsberg		-	9	-	-	-	-	-	-	2.655	-
16	Gdansk		-	-	-	-	-	-	-	-	3.300	-
17	Memel		-	-	-	36	-	-	-	-	2.431	-
18	Pillau		-	-	-	-	-	-	-	-	2.459	-
19	Memel		-	182	-	-	-	-	-	-	2.232	-
20	Memel		-	243	-	-	-	-	-	-	1.331	-
21	Königsberg		-	-	-	40	-	-	-	-	3.848	-
22	Stettin		36	190	-	463	-	-	-	-	1.074	-
Total de madera para Cádiz			36	1.264	0	4.399	0	0	436	45.969	0	

1	Memel	El Ferrol	-	-	-	670	-	-	-	670	-
2	Memel		-	-	-	-	-	-	-	2.296	-
3	Memel		-	-	-	-	-	-	-	3.021	-
4	Memel		-	-	-	-	-	-	-	2.166	-
5	Memel		-	-	-	-	-	-	-	1.765	-
6	Memel		-	-	-	-	-	-	-	1.416	-
7	Memel		-	95	-	-	-	-	-	1.152	-
Total de madera para El Ferrol			0	95	0	670	0	0	0	12.486	0
1	Memel	Santander	-	-	-	-	-	-	-	1.578	-
2	Memel		-	-	-	-	-	-	-	1.923	-
3	Memel		-	-	-	-	-	-	-	1.181	-
4	Memel		-	-	-	-	-	-	-	2.904	-
Total de madera para Santander			0	0	0	0	0	0	0	7.586	0
1	Memel	Sevilla	-	50	-	-	-	-	-	1.683	-
2	Memel		-	26	-	40	-	-	-	524	-
Total de madera para Sevilla			0	76	0	40	0	0	0	2.207	0
1	Stettin	Málaga	-	32	-	490	-	-	-	-	-
Total de madera para Málaga			0	32	0	490	0	0	0	0	0
Total de barcos	Total de madera enviada a España en 1786		Tronco	Viga	Tablón grueso	Tablón	Mástil	Asta, estaca	Curvatón	Tabla	Clavos
36			36	1.467	0	5.599	0	0	436	6.248	0

Fuentes: Registros digitales del Sund, microfilms e imágenes núm.: 261-0283, 0286, 0287, 0290, 0318, 0338, 0342, 0343, 0344, 0361, 0481, 0404, 0405, 0415, 0469, 0525, 0526, 0596, 0597, 0607, 0621; 262-0085, 0112, 0173, 0286, 0290, 0292, 0299, 0320, 0326, 0351.

Ahora bien, al comparar los datos arriba mencionados de los registros del Sund con el presupuesto de maderas para Cádiz (ver Tabla 7), resulta que dicho departamento solicitó 29.734 piezas de «pino del norte», mientras que en el estrecho danés se registraron 50.870 piezas, excluyendo las de roble. De ello se deduce que en 1786 el puerto gaditano recibió más de 20.000 piezas de la madera requerida para su arsenal de La Carraca, lo que podría explicarse por dos causas:

En los registros del Sund muy raramente se especifica la especie de madera, por lo que es bastante difícil saber si toda la enviada a Cádiz fue de pino o de otras variedades.

Cádiz históricamente desempeñó la función de puerto de escala para las mercancías provenientes de diferentes partes del mundo, por lo que es probable que la madera reunida en dicho puerto después se reenviara en buques españoles a otros astilleros peninsulares, y quizás también a La Habana.

**TABLA 7. PRESUPUESTO DE MADERAS PARA EL ARSENAL DE CÁDIZ EN 1786**

DESCRIPCIÓN DE MADERA	CANTIDAD DE PIEZAS LABRADAS	CANTIDAD EN CODOS CÚBICOS	PRECIO POR CODO CÚBICO	DINERO REQUERIDO
Madera de roble	6.168	15.485	66 reales	127.754,5 pesos
Pino de segura	5.562	23.350	64 reales	186.800 pesos
Pino de la tierra	17.450	7.226	49,5 reales	45.111,25 pesos
Pino del norte	29.734	9.792	65,5 reales	80.641,25 pesos
Madera de Indias Caoba	25	217	230 reales	6.258 pesos
Madera de Indias Cedro	1.481	8.773	150 reales	164.495,5 pesos
Madera de Indias Guayacán	324	61 o 40.082,5 libras	1 real y 17 mrs por libra	7.515,5 pesos

Fuente: AGMAB, Consignaciones y presupuestos, legajo 7197, fs. 1-43v.

#### 4. REFLEXIONES FINALES

Las primeras conclusiones sobre las estrategias de la España borbónica a lo largo del siglo XVIII para conseguir suministros navales giran alrededor de las dinámicas del desarrollo y de los avances de las políticas estatales, que tuvieron como fin la recuperación del poderío naval hispano y, a través de él, acabar con la hegemonía británica en los mares. A través de la presentación del estado actual de la historiografía sobre el tema, ampliándola con las investigaciones llevadas a cabo en los archivos de México, España y Polonia, además con el análisis del movimiento marítimo mediante los registros digitales del Sund, se ha intentado presentar un panorama general de la red global de provisiones de materias primas forestales que, a través de los departamentos navales españoles, conectaron diferentes regiones de Europa (el Báltico, los mares Negro y Adriático) y América (el virreinato novohispano),

en un negocio que benefició tanto a la Corona española, como a los comerciantes nacionales y extranjeros.

Del análisis de los datos presentados en las líneas anteriores se puede deducir que durante del siglo XVIII el desarrollo del sistema de suministros de España siguió tres dinámicas:

- 1) de escasa importación de maderas tanto de Nueva España, como del Báltico sur (1701-1739),
- 2) de constante crecimiento, lo que se reflejó en los contratos firmados con los primeros asentistas novohispanos y en el comercio frecuente con el Báltico (1740-1776),
- 3) y de auge de suministros madereros como resultado de la carrera armamentista desarrollada entre las guerras de Independencia de Estados Unidos y las Revolucionarias (1777-1795).

Durante los periodos segundo y tercero fueron gobernadores de la Secretaría de Marina Julián de Arriaga (1754-1776), Pedro González Castejón (1776-1783) y Antonio Valdés (1784-1795). En el caso de los registros bálticos se observa que en dichos periodos se registraron 479 embarcaciones con cargamento de madera para construcción naval, lo que representa el 88,4% del total de los buques madereros (542) enviados del Báltico sur a España durante el siglo XVIII. Se puede incluso delimitar la fase de mayor demanda de madera para la construcción naval española entre 1776 y 1791, años en los que se registraron 366 buques con ese cargamento. Al mismo tiempo, desde principios de la década de 1760 y hasta la de 1790 en Nueva España también se contaba con una buena coyuntura para la extracción de madera, que tuvo su bonanza entre los años 1784 y 1795.

## BIBLIOGRAFÍA

- ANDRADE MUÑOZ, Germán Luis, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2006.
- ARAGÓN RUANO, Álvaro, «La historiografía forestal sobre época moderna en el panorama internacional, español y vasco: una revisión bibliográfica», *Vasconia*, 37 (2011): 117-140.
- ARANDA, Gaspar de, *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, ICONA, 1990.
- ARANDA, *El camino del hacha: la selvicultura, industria y sociedad, visión histórica*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, 1999a.
- ARANDA, *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999b.
- ARTIÑANO y GALDÁCANO, Gervasio de, *La arquitectura naval española en madera*, Madrid, 1920.
- ARTUR, Attman, *The Russian and Polish markets in international trade, 1500-1650*, Gotemburgo, The Institute of Economic History of Gothenburg University, 1973.
- ARTUR, *The Struggle for Baltic Markets: Powers in Conflict, 1558-1618*, Gotemburgo, Vetenskaps-Vitterhets-Samhället, 1979.
- ÅSTRÖM, Sven-Erik, «Technology and timber exports from the Gulf of Finland: 1661-1740», *Scandinavian Economic History Review*, 22/1 (1975): 1-14.
- ÅSTRÖM, *From tar to timber: studies in Northeast European forest exploitation and foreign trade 1600-1860*, Helsinki, Societas Scientiarum Fennica, 1988.
- BAUDOT MONROY, María, «Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval, (1752-1754)», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Silex, 2012: 297-328.
- BIERNAT, Czesław, *Statystyka obrotu towarowego Gdanska w latach 1651-1815*, Varsovia, PWN, 1962.
- BINEROWSKI, Zbigniew, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*, Gdansk, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, 1964.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Colección Bazán, Madrid, IZAR-Construcciones Navales, 2004.
- BOGUCKA, Maria, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV-XVII wieku*, Varsovia, Wydawnictwo Naukowe PWN, 1962.
- BOGUCKA, *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII wieku*, Varsovia-Cracovia, PAN-Ossolineum, 1970.
- CIEŚLAK, Edmund, *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, Gdansk, Wydawnictwo Morskie, 1972a.
- CIEŚLAK, *Konflikty polityczne i społeczne w Gdańsku w połowie XVIII w.: sojusz pospólstwa z dworem królewskim*, Breslavia, Zakład Narodowy Ossolińskich, 1972b.
- CLAYTON, Lawrence, *Los astilleros de Guayaquil colonial*, Guayaquil, Publicaciones del Archivo Histórico del Guayas, 1978.
- CRESPO SOLANA, Ana, *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, 2000.
- CRESPO SOLANA, «El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)», *Investigaciones de Historia Económica*, 3/8 (2007): 45-76.

- CRUZ AGUILAR, Emilio de la, «El negociado de maderas de Segura en Sevilla», *Historia, Instituciones Documentos*, 14 (1987): 225-274.
- DAVIS, R., *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962.
- DÍAZ ORDOÑEZ, Manuel, «El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada española en el siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 80 (2003): 65-73.
- DÍAZ ORDOÑEZ, «El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)», *Revista de Historia Naval*, 90 (2005): 45-60.
- DÍAZ ORDOÑEZ, *Amarrados al Negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- DÍAZ ORDOÑEZ, «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): 93-123.
- FEDOROWICZ, Jerzy, *England's Baltic trade in the early seventeenth century: a study in Anglo-Polish commercial diplomacy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1980.
- FUNES, Reinaldo, «Azúcar y deforestación. Una aproximación a la historia ambiental en Cuba», en Manuel González de Molina y Joan Martínez Alier (eds.), *Naturaleza transformada. Estudios de historia ambiental en España*, Barcelona, Icaria, 2001: 183-209.
- FUNES, Reinaldo, *De bosque a sabana. Azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba: 1492-1926*, México, Siglo XXI, 2004.
- GIERSZEWSKI, Stanisław, *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570-1815*, Gdansk, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, 1961.
- GIERSZEWSKI, Stanisław, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670-1815*, Varsovia, PAN, 1963.
- GONZÁLEZ CAIZÁN, Cristina & TARACHA, Cezary & TÉLLEZ ALARCIA, Diego (eds.), *Cartas desde Varsovia. Correspondencia particular del Conde de Aranda con Ricardo Wall (1760-1762)*, Lublin, Editorial Werset, 2005.
- GROTH, Andrzej, *Rozwój i ekspansja floty Gdańskiej (1660-1700)*, Gdansk, Ossolińscy, 1974.
- GROTH, *Statystyka handlu morskiego portów Zalewu Wiślanego w latach 1581-1712*, Breslavia, Zakład Narodowy Ossolińskich, 1990.
- GROTH, *Żegluga i handel morski Kłajpedy w latach 1664-1722*, Gdansk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 1996.
- GUITIÁN RIVERA, Luis, «La destrucción histórica del bosque en Galicia», *Semata. Ciências Sociais e Humanidades*, 13 (2001): 105-166.
- GULDON, Zenon, *Związki handlowe dóbr magnackich na prawobrzeżnej Ukrainie z Gdańskiem w XVIII wieku*, Toruń, Wydawnictwa Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 1966.
- HEERES, W. & NOORDEGRAAF, L., *From Dunkirk to Dantzig: Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Hilversum, Verloren, 1988.
- HINKKANEN, M. & Kirby, D., *The Baltic and the North Seas*, Nueva York, Routledge, 2000.
- HORLINGS, E., *The economic development of the Dutch service sector 1800-1850: Trade and transport in a pre-modern economy*, Ámsterdam, NEHA, 1995.
- ISRAEL, J., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Oxford University Press, 1990.
- JANZEN, Olaf Uwe, *Merchant Organization and Maritime Trade in the North Atlantic: 1660-1815*, Newfoundland, St. John's, Liverpool University Press, 1998.
- JORDÁN REYES, Miguel, «La deforestación de la Isla de Cuba durante la dominación española: (1492-1898)», Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, 2006 (Tesis doctoral).
- KAHK, J., & TARVEL, E., *An Economic History of the Baltic Countries*, Estocolmo, Almquist & Wiksell International, 1997.

- KUETHE, Allan J. & SERRANO ÁLVAREZ, José, «El astillero de la Habana y Trafalgar», *Revista de Indias*, 67/241 (2007): 763-776.
- KÜNG, Enn, «The timber trade in Pärnu in the second half of the seventeenth century», *Ajalooline Ajakiri*, 137-138 (2011): 243-263.
- LEMMINK, Ph. S. & KONINGSBRUGGE, J. S. A. M. van, *Baltic Affairs: Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800*, Nimega, Instituut voor Norden Oosteuropese Studies, 1990.
- LESIŃSKI, Henryk, *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*, Szczecin, Wydawnictwa Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Szczecinie, 1982.
- 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): 127-168.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo, «Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)», *Revista Hispanoamericana*, 3 (2013): 1-26.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo, «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): 571-602.
- NORTH, Michael, «The Export of Timber and Timber by Products from the Baltic Region to Western Europe, 1575-1775», en Michael North (ed.), *From the North Sea to the Baltic: essays in commercial, monetary and agrarian history, 1500-1800*, Variorum, 1996: 1-14.
- OAKLEY, S., *War and Peace in the Baltic, 1560-1790*, Londres-Nueva York, Routledge, 1993.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes, *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.
- ORMROD, D., *The Rise of Commercial Empires. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.
- PEARSON, C.W., *England's Timber Trade in the Last of the 17<sup>th</sup> and First of the 18<sup>th</sup> Century, More Especially with the Baltic Sea (1869)*, Whitefish, Kessinger Publishing, 2009.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, «La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca», *Tiempos Modernos*, 4/10 (2004): 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*, 76/252 (2016): 129-157.
- RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historia de El Realejo*, Managua, Fondo de Promoción Cultural-Banco de América, 1977.
- SAMSONOWICZ, Henryk, *Strefa bałtycka - jedność czy różnicowanie?*, Toruń, Towarzystwo Naukowe, 2006.
- SERRANO ÁLVAREZ, José, «Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)», *Revista de Historia Naval*, 93 (2006): 7-32.
- SOOM, Arnold, «Der ostbaltische Holzhandel und die Holzindustrie im 17. Jahrhundert», *Hansische Geschichtsblätter*, 79 (1961): 80-100.
- STILES, A., *Sweden and the Baltic, 1523-1721*, Londres, Hodder & Stoughton, 1992.
- TARACHA, Cezary, «Jeszcze o gdańskiej misji Pedra Arandy w 1761 roku», *Rocznik Gdański*, 56/2 (1996): 17-21.
- TORREJÓN CHAVES, Juan, «La madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII)», en Alberto Ramos Santana *Comercio y Navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2000: 163-222.

- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII», *Studia Historica. Historia Moderna*, 35 (2013a): 159-199.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *El precio de la guerra. El estado fiscal-militar de Carlos III*, Madrid, Marcial Pons, 2013b.
- 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 *The management of Iberian forest resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueologia e Paleociencias, 2015: 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: 57-63.
- TRZOSKA, Jerzy, *Żegluga, handel i rzemiosło w Gdańsku w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Gdansk, Uniwersytet Gdański, 1989.
- VALDEZ BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011.
- WAŻNY, Tomasz, HANECA, K., VAN ACKER, J. & BEECKMAN, H., «Provenancing Baltic timber from art historical objects: success and limitations», *Journal of Archaeological Science*, 32/2 (2005): 261-271.
- WING, John T., *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden-Boston, Brill, 2015.



# SERVIR EN LA MARINA DE ARANJUEZ EN EL SIGLO XVIII: UN DESTINO DESEADO

## SERVING IN THE NAVY IN ARANJUEZ IN THE 18<sup>TH</sup> CENTURY: A DESIRABLE DESTINATION

José Manuel Vázquez Lijó<sup>1</sup>

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 11/09/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22244>

### Resumen

Desde mediados del siglo XVIII, la navegación de recreo por el Tajo fue una de las diversiones primaverales de la corte durante las «jornadas» de Aranjuez. Allí se construyeron varias embarcaciones con lujoso empavesado para el recreo de la familia real, y otras auxiliares. Anualmente para su cuidado y equipamiento, y para la periódica limpieza del cauce del Tajo, desde el departamento naval de Cartagena se enviaron efectos y pertrechos, un número variable de hombres de marinería y de maestranza (carpinteros de ribera y calafates), y unos pocos de las brigadas de artillería. Este destino en las llamadas «jornadas» fue muy apetecible, por llevadero y bien retribuido en comparación con la dura prestación militar en la Armada. Por tal motivo, en general un mismo personal eventual sirvió en Aranjuez varios años, siendo un mérito que facilitaba su promoción profesional y la de sus hijos.

### Palabras clave

Escuadra de Aranjuez; Armada; diversiones cortesanas; siglo XVIII.

### Abstract

From the middle of the 18<sup>th</sup> century, royal recreational navigation on the Tagus River, known as the «jornadas» of Aranjuez, was one of the court's springtime leisure activities. At the same place they were built several ships as auxiliary vessels; these were decorated and dressed luxuriously for the entertainment of the royal family. The naval department of Cartagena was responsible for the care and equipment of the ships and carried out regular cleaning of the Tagus riverbed, an operation which took place every year. They would sent fixtures and fittings, and assign a number of seamen and skilled workers (carpenters and specialists in caulking), and a few personnel from the artillery brigades; the number of staff would vary

---

1. Universidad de A Coruña. C. e.: [j.m.vljo@udc.es](mailto:j.m.vljo@udc.es); [quete7@gmail.com](mailto:quete7@gmail.com)

Este estudio se enmarca en proyecto *Culturas urbanas: Dinámicas en ciudades y villas del litoral noroccidental ibérico*. Ministerio de Economía y Competitividad, Dirección General de Investigación Científica y Técnica (referencia HAR2015-64014-C3-2-R).

accordingly. This work destination, so-called «jornadas», was very attractive being less demanding and better paid than the hard military work in the Armada. For this reason, as a general rule, the same personnel served in Aranjuez for several years, this was considered a privilege since it enabled their professional advancement and that of their children.

### Keywords

State barges; Spanish Navy; leisure; Spanish Court; Eighteenth century.

.....

La composición y las funciones de la llamada escuadra del Tajo a mediados del siglo XVIII figuran detalladas en un extraordinario manuscrito de época. Poco hay que añadir al respecto, de ahí que el derrotero de nuestra investigación haya sido otro. Las principales aportaciones del estudio que ocupa las siguientes páginas consideramos que pueden resumirse en dos: el análisis de la logística que implicó el envío anual de efectos, pertrechos y personal para la construcción, mantenimiento y tripulación de una flotilla para recreo de la familia real en su regular estancia en Aranjuez. Y por otra parte, la definición del perfil de los destinados a una prestación laboral de fuerte demanda por sus ventajas respecto al servicio en la Armada. Nuestras fuentes primarias de información han sido los papeles conservados en los fondos de la Secretaría de Marina del Archivo General de Simancas (AGS) y del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB). Más en concreto, los expedientes administrativos reunidos bajo el epígrafe de «Marina de Aranjuez». A su vez se han obtenido algunos datos en el Archivo Naval de Cartagena (ANCT), porque del Departamento Marítimo del Mediterráneo procedió la práctica totalidad de los materiales y del personal demandados para tales diversiones fluviales de Sus Majestades<sup>2</sup>. Por último, también se ha consultado parte de la abundante documentación contable de la serie Administraciones Patrimoniales del Archivo General de Palacio (AGP).

Del vaciado de cientos de expedientes sobre el personal destinado por la Armada en Aranjuez se concluye que las jornadas fueron un destino deseado para los hombres de la maestranza y de la marinería, por estar bien retribuido, por facilitar la promoción profesional propia y familiar y por presentar una siniestralidad laboral muy baja. En suma, se trató de un servicio muy demandado por cómodo y seguro en comparación con la prestación militar de los matriculados en las campañas navales, caracterizada por su duración incierta, por su peligrosidad y por contrapartidas salariales hechas efectivas con una demora casi sistémica. De los arsenales y, sobre todo de los buques de guerra, se desertó en masa, no así de las plácidas jornadas de la corte en las orillas del Tajo entre finales de la primavera y principios del verano.

Antes de centrarnos en los recursos materiales y humanos de la Marina de Aranjuez en el siglo XVIII, es oportuno hacer referencia a los precedentes españoles y a los modelos o ejemplos extranjeros de esta flota de aparato para disfrute de la familia real y de su séquito más distinguido. Gracias a la descripción histórica de este real sitio dada a la imprenta en 1804 por Álvarez de Quindós, sabemos que ya en tiempos de Felipe II, Aranjuez había sido escenario de cortas navegaciones con acompañamiento musical para divertimento regio. Reinando Felipe III se habrían construido nuevas embarcaciones, tipo chalupa, y se habría establecido la costumbre del embarque de la familia real desde Vaciamadrid hasta Aranjuez, previa limpieza del cauce del Tajo por parte de los vecinos de las localidades ribereñas y con el concurso obligado de una cuarentena de hombres que desde tierra, con cuerdas, remolcaban a

---

2. Según parece, este centro dependiente del ministerio de Defensa conserva abundante documentación sobre la real flotilla del Tajo en el siglo XIX, pero poca para la cronología de nuestro estudio. Agradecemos al profesor Juan José Sánchez Baena, director de la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, las gestiones que nos han permitido acceder a cierta información sobre el tema de estudio.

dicha flotilla<sup>3</sup>. Esta lujosa y singular flota se renovó en 1627, gracias a la llegada desde Nápoles de una góndola y dos falúas<sup>4</sup>. Dichos barcos destacaron entre la amplia lista de regalos suntuarios enviados a Sus Majestades con cierta frecuencia por los virreyes españoles en Nápoles. Para sustituir a varios barcos de recreo desaparecidos en un incendio en Aranjuez, desde esa gran capital italiana también llegaron en 1688 dos góndolas, un bergantín y una «faluca» (*sic*), posiblemente diseñadas por artistas y ejecutadas por reputados artesanos al servicio de una fastuosa corte virreinal que en tiempos del Marqués del Carpio había celebrado fiestas marítimas en Posillipo. La única de esta época que ha llegado hasta nosotros, pasando a formar parte del Patrimonio Nacional y conservada en el Museo de las Falúas Reales de Aranjuez, es la conocida como góndola de Carlos II. Durante más de dos siglos permaneció en La Granja de San Ildefonso a donde había llegado en 1724 como obsequio de Luis I a su padre Felipe V, que había abdicado por sus problemas psicológicos. Con 16 metros de eslora y 2,8 de manga, tanto en la proa como en su pabellón presenta una suntuosa decoración escultórica, con abundancia de motivos de temática y mitología marinas (sirenas, nereidas, delfines, tritones); entre su riquísima talla dorada no faltan las armas reales que también singularizan los fastuosos carruajes regio<sup>5</sup>. Probablemente parte de la flota de recreo de Carlos II siguió activa en Aranjuez en tiempos del primer borbón español; en 1707, el conocido editor holandés Pieter van der Aa mencionó en su catálogo de las «Delices» de España un «petit galion peint & doré» para los divertimentos de Sus Majestades en dicho Real Sitio<sup>6</sup>.

Otras cortes europeas dispusieron en el siglo XVIII de este tipo de embarcaciones de aparato, con lujoso empavesado: las disfrutaron los Saboya en Italia y los Hannover en Gran Bretaña, por ejemplo. Tuvieron en común y se distinguieron por sus carrozas con colgaduras de seda, por espectaculares mascarones, por sus dorados y, en general, por una fastuosa decoración. Para muestra la barca del Príncipe Frederick, hijo de Jorge II, construida en 1732, al estilo de las que pocos años antes habían sido escenario flotante de la Water Music de Haendel. Usada para actos ceremoniales hasta 1849, hoy forma parte de los copiosos fondos del National Maritime Museum de Greenwich<sup>7</sup>. Por su parte en Turín se expone desde 2013 la que fue llamada *Nave dei Re*<sup>8</sup>. En 1731 llegó desde un astillero veneciano hasta la Venaria Reale, residencia cortesana en las proximidades de Turín, donde a imitación del Gran Canal de Versalles se construyó un estanque para paseos de placer de la realeza<sup>9</sup>. Esta embarcación también es conocida como el Bucintoro de los Saboya. Por sus relativamente pequeñas dimensiones (16 metros de eslora por 2,7 de manga) sería más preciso hablar de «piccolo» Bucintoro,

3. ÁLVAREZ DE QUINDÓS, 1804: 384-385.

4. GARCÍA GARCÍA, 2009: 240. En 1639 llegarían seis góndolas napolitanas para las diversiones reales en el lago artificial del Buen Retiro. FERNÁNDEZ DURO, 1972: 65-66.

5. SANCHO, 1986. GARCÍA CUETO, 2009: 306-310 y 314-315. GALÁN DOMINGO, 2001.

6. CANTERA MONTENEGRO, 1998: 453.

7. La ficha descriptiva de dicho museo en <<https://www.rmg.co.uk/see-do/we-recommend/attractions/prince-fredericks-berge#G2ozvLHEj1i0ycDs.99>>. Su constructor, John Hall, estuvo especializado en la fábrica de barcas ceremoniales de este tipo. PETERS, 2013: 125.

8. GRIVA, 2012. La decoración de esta embarcación es bastante más lujosa que la que presenta la *Lancia reale* a 24 remos de época de Carlos de Borbón que hoy se conserva en el Museo de San Martino de Nápoles. SPINOSA, 2008.

9. CORNAGLIA, 2016: 36-51.

comparado con el gran barco ceremonial de la Serenísima que, décadas antes de ser destruido en 1798 por las tropas napoleónicas, fue pintado en una bella vedutta por Canaletto de la que se hicieron casi una docena de copias en su época<sup>10</sup>.

Como manifestación simbólica de los principios de supremacía y de honor que impregnó el discurso y la acción política del Marqués de la Ensenada en materia naval, durante su trascendental etapa como Secretario de Marina, en 1752 comenzó la construcción en Aranjuez de una flota para disfrute de Sus Majestades<sup>11</sup>. Al mismo tiempo, no casualmente, las gradas del nuevo astillero ferrolano de Esteiro se ocuparon en pleno con las quillas de una docena de navíos de dos puentes, los que conformaron el célebre Apostolado, un hito en la historia de la construcción naval española que fue ensalzado en verso por el cura de Fruime<sup>12</sup>.

La llamada escuadra del Tajo para diversión de Fernando VI y Bárbara de Braganza aparece descrita con detalle y dibujada en un bello manuscrito en gran folio que pertenece a los fondos de la Real Biblioteca<sup>13</sup>. Dicho volumen se estructura en dos libros: uno sobre el estado y las funciones del real teatro del Buen Retiro, y otro, el que aquí concierne, sobre las diversiones de Sus Majestades en Aranjuez. Su autor intelectual fue Carlo Broschi, más conocido como Farinelli. Este célebre castrato no sólo deleitó con su voz a la melómana pareja real, para quien Doménico Scarlatti compuso profusamente<sup>14</sup>, sino que ejerció como una especie de director de las funciones musicales y en general del amplio programa de actividades de placer que tuvieron lugar en Aranjuez hasta la muerte de Fernando VI en 1759<sup>15</sup>.

Gracias a esta excepcional fuente informativa sabemos que la escuadrilla del Tajo estaba compuesta por quince barcos de diferentes tipologías y dimensiones. Por su tamaño y calidades esta flota es parcialmente parangonable con la versallesca formada desde la década de 1670, como uno más de los símbolos de la magnificencia de Luis XIV<sup>16</sup>. No obstante, Aranjuez no fue el teatro de experimentaciones científicas en materia de construcción de prototipos navales que habría sido Le Grand Canal, pues el papel de centros técnicos navales en la España borbónica correspondió a los arsenales. Ni tampoco esta singular escuadrilla, que tuvo su escenario a poca distancia de Madrid, contó con barcos representativos de otras potencias marítimas europeas que sí hubo en Versalles.

Ahora bien, al igual que en este paradigmático caso francés, la flota de Aranjuez se constituyó tanto por barcos de recreo-pasaje, propiamente dichos, hablamos de falúas, como por tipos básicos de la navegación de altura en aquel tiempo, aunque a menor escala. Por sus particulares funciones y por razones de maniobrabilidad, las dimensiones de los navíos y de las fragatas que circularon por un pequeño tramo

10. <<https://www.museothyssen.org/coleccion/artistas/canaletto/il-bucintoro>>.

11. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 107. MARCHENA FERNÁNDEZ, 2018, VOL. II, 266.

12. JUAN GARCÍA-AGUADO, 2001. VÁZQUEZ LIJÓ, 2018: 16 Y 24-25.

13. Reproducido en edición facsimilar en FARINELLI, 1991. Un resumen del contenido de este manuscrito por la que concierne a la escuadra del Tajo en MORALES BORRERO, 1967, Y CANTERA MONTENEGRO, 1998.

14. DELGADO MONTERO, 2000.

15. SANCHO, 2000.

16. HALNA du FRETAY, 2010.

del cauce del Tajo fueron muy inferiores a los que formaron las escuadras de guerra. Reproducían la forma del aparejo de estos modelos, aunque con tejidos de lujo.

De esa quincena de barcos, el mayor y más espectacular, por su barroca carroza y su pintura a la chinesca, y el más original «hasta ahora no construida semejante», era *La Real*. Sus 18 metros de eslora quedaban lejos de los 25-30 de una fragata de la Armada, y ya no digamos de los 50 o 60 que por término medio presentaba un navío de línea. De menor porte era la llamada falúa de respeto, la fragata *San Fernando* y *Santa Bárbara*, y los dos jabeques gemelos. Esta escuadrilla, que seguía un determinado orden de marcha descrito en el álbum de Farinelli, se completaba con una serie de botes de remos, sin velas, dos de ellos zoomorfos, que al atardecer participaban en travesías fluviales de unas cuatro millas de recorrido desde el embarcadero del Sotillo hasta el llamado Puerto de la Reina. Para poder disfrutar de estos viajes de placer, entre diez y quince cada jornada, previamente una serie de barcas planas, las llamadas «fangadas», dragaban el río<sup>17</sup>.

Precisamente en esa zona del Sotillo se edificaron en los primeros años de la década de 1750 dos grandes atarazanas para la custodia de la flota desde el final de una jornada hasta el comienzo de la siguiente. En el piso superior de estas naves se alojó la tripulación y la maestranza que sirvió eventualmente en Aranjuez. A principios del reinado de Carlos IV se edificó la llamada Casa de Marineros, en el soto del Rebollo, frente al jardín del Príncipe. Esta edificación para resguardo de la flota, almacenamiento de pertrechos y habitación de dichos empleados, constaba de tres pabellones rectangulares en torno a un patio abierto hacia el río<sup>18</sup>.

La composición de esta escuadrilla del Tajo se modificó por bajas y altas de unidades a vela. En 1785 se mencionan las siguientes: dos fragatas, una mayor y otra menor (de diez y seis y diez cañones, respectivamente), una falúa chica, el jabeque *San Gabriel*, una lancha con aparejo de balandra, un bote chico y un caique de catorce remos (doce para bogar y dos de gobierno) traído ex profeso para servicio del entonces Príncipe de Asturias desde Constantinopla por el brigadier Gabriel de Aristizábal al término de su comisión diplomática en la capital otomana<sup>19</sup>. Al inicio del reinado de Carlos IV, se construyeron una fragata y dos bergantines, documentándose entonces la falúa *San Luis* en la que solía embarcarse el monarca y que pudo servir de modelo a la nueva barca ceremonial del Consulado de Bilbao botada en el astillero de Zorroza en 1788<sup>20</sup>.

En 1804 la flotilla de Aranjuez estaba formada por varios barcos menores y mayores. Entre los primeros figuraba una embarcación chinesca que circulaba en las plácidas aguas del Estanque de los Chinescos del Jardín del Príncipe. Entre las de mayor porte, Álvarez de Quindós cita tres fragatas y dos bergantines que,

17. FARINELLI, 1991.

18. La Casa de Marineros fue pintada por Brambilla en su *Vista del astillero, tomada desde el jardín del Príncipe*. Litografía de Pic de Leopol (1827-1833). ÁLVAREZ DE QUINDÓS, 1804: 404. LÓPEZ Y MATA, 1869: 358-361. SANCHO, 1995: 358.

19. AGMAB, 1157. Diversos documentos relativos a la jornada de 1785. AGMAB, 1.141.

20. En el verano de 1789, la fragata y uno de los dos bergantines estaban a punto de concluirse, lo que el director de su fábrica consideró todo un logro habida cuenta del empleo de sólo 30 hombres de maestranza, incluidos los 6 calafates y el primer y el segundo contra maestre de construcción. AGMAB, 1157. Águila a Valdés, Aranjuez, 15/03/1789. EGUILUZ ROMERO, 2015: 57-59.

«...aunque no tienen la magnitud de los que surcan los mares, he oído a algunos marinos que podría hacerse en ellos cualesquiera viage a la América». La única de las embarcaciones de tiempos de este monarca que actualmente se conserva en el referido museo de Aranjuez es una falúa de 11,5 metros de eslora y catorce remos, que destacada por una decoración pintada, de autor desconocido, con abundantes motivos heráldicos<sup>21</sup>. Construida en Cartagena, según parece, al contrario que el pequeño Bucintoro de los Saboya que remontó el Po desde Venecia hasta Turín, o de varias de las unidades de la flota de aparato de Luis XIV que llegaron a Versalles desde astilleros diversos (Havre, Dunquerque, Marsella, Portsmouth) a través de la red de canales del Sena, esta falúa de Carlos IV tuvo que ser transportada por tierra desde la capital departamental del Levante, ya que los diversos proyectos de navegabilidad del Tajo no se materializaron<sup>22</sup>.

El mantenimiento de esta flota y su uso para las diversiones de una real familia itinerante, demandó el envío, año tras año, de una amplia serie de diversos materiales que, las más de las veces, se encontraban almacenados en la base naval de Cartagena. Estos envíos se ajustaron al calendario de las jornadas, que en el caso de Aranjuez, un conjunto palaciego en proceso de ampliación arquitectónica y urbanística, durante el reinado de Carlos III oscilaron entre finales de marzo y principios de julio, luego de que la corte abandonase El Pardo y antes de su traslado a La Granja<sup>23</sup>.

Sobre todo llegaron cabos y piezas de jarcia y de motonería, y cuadernales de diferentes tamaños y calidades para el aparejo de las embarcaciones, además del instrumental de los carpinteros y de los calafates encargados de la puesta a punto de las mismas. En las relaciones ordinarias pedidas desde Aranjuez figuraron útiles de trabajo en los astilleros como mazas, rasquetas, martillos, hachas, azuelas y cinceles, junto a cantidades variables de estopa, brea y alquitrán, para labores de carenado. En la capital departamental del Levante por lo regular también se cargaron en galeras o carrmatos con destino a Aranjuez efectos ya confeccionados, como vestidos y gorras para el personal de la Armada, así como banderas y gallardetes de seda tanto para los principales buques de la flotilla como para ondear en los baterías de tierra a orillas del Tajo. Este tejido de lujo estaba acorde con la magnificencia regia, con la prevista participación de la familia real con mayor o menor asiduidad en cortas travesías fluviales de placer. En suma, con la propia función cortesana de una flota de gala que justificó un empavesado extraordinario.

No sólo se cuidó la alta calidad de los materiales sino también la seguridad de los mismos, en particular por lo que a los cañones se refiere, que pasaron un control por una junta de oficiales de artillería en el departamento de Cartagena. En enero de 1789 se ordenó la fundición en ese arsenal de treinta y ocho piezas de bronce de a dos libras de bala, y su prueba escrupulosa «a que no pudieran padecer quebranto alguno ni causar daño por la presencia de V.M». Del examen de peritos resultaron catorce plenamente válidas, trece de dudosa resistencia y once fueron excluidos. Se ordenó

21. ÁLVAREZ de QUINDOS, 1804: 384-385. OLIVERAS GUART, 1972: 194-199. VALVERDE MERINO, 2004: 86.

22. LÓPEZ GÓMEZ, 1998.

23. BONET CORREA, 1987. SANCHO, 1991. VARAS TELEÑA, 2016: 264-265.

que con la mayor celeridad se fundiesen los necesarios para reemplazar a los defectuosos, y que se adoptasen todas las medidas para evitar estos fallos en un futuro<sup>24</sup>.

Por otra parte, abundan los oficios administrativos en los que queda constancia de la prioridad con que debió atenderse la provisión de piezas para las embarcaciones de Aranjuez. El Inspector General de Arsenales dispuso en 1789 que el obrador de armeros se dedicase exclusivamente todos los días, incluidos festivos, a producir los herrajes de maniobra y las figuras del timón de la fragata y bergantines que por entonces se estaban construyendo en Aranjuez. La ejecución de este encargo del mejor modo y en el menor tiempo posible, sin dañar las necesidades de los ramos de construcción naval y carenas del arsenal cartagenero atendidas por varias fraguas, justificaría libramientos al margen del presupuesto, ya que, como exponía Manuel Travieso a Valdés, Secretario de Marina,

«...la mejor economía es hacer lo que el Rey manda a la misma hora que lo dispone, y todos los demás reparos [...] no son más que otras tantas tranquilas para envarazar y retardar la prontitud con que Su Majestad quiere se executen sus mandatos. V. E. conoce más bien que yo lo que son Arsenales y sus quehaceres imprevistos, y que de ellos depende el buen éxito de toda la Armada, y que hay poco lugar para disputas, por la miseria de dos jornales que suponen no estar presupuestados; de suerte que lo que conviene al real servicio son hechos positivos con una economía bien ordenada y papeles poquísimos, sólo los precisos para la cuenta y razón.»

El mejor ahorro sería despedir a los holgazanes que descansaban sobre los sueldos de la Armada y no negar un plus de productividad a los que en verdad lo merecían. Si la jarcia de la real falúa era de seda carmesí, las cureñas de dichos cañones se tallaron en caoba. Estas y otras exclusivas maderas, muy apreciadas en ebanistería y transportadas desde Indias por cuenta de la Armada, fueron objeto de pedidos para mobiliario de palacio. Así, en 1792, con ocasión de la jornada de Aranjuez, se ordenó el envío desde el arsenal de Cartagena de piezas de nazareno para, según se lee en el oficio, «uso de Su Majestad»<sup>25</sup>. Los otros dos arsenales también atendieron esta clase de encargos. Por ejemplo, el año anterior, diez y siete piezas de ébano, palo de rosa, charagaray y gateado, estas últimas para labores finas de marquetería, procedentes de Cartagena de Indias fueron conducidas desde Ferrol a lomos de las caballerías de un arriero maragato y entregadas en la corte, a disposición del bailío Antonio Valdés<sup>26</sup>. En las postrimerías del siglo, la falta de caudales en las Tesorerías de Marina<sup>27</sup> repercutió lógicamente en el estado de los depósitos de materiales de los arsenales, cada vez más desprovistos, hasta tal punto que en 1800 la escasez de

24. AGMAB, 1157. Manuel Travieso a Valdés. Cartagena, 09 /03/1790. 18 años después, en el contexto de la guerra contra el francés, esos mismos cañones, guardados en el real astillero de Aranjuez con sus cureñas, fueron entregados al comisionado para la recogida de los efectos correspondientes a los ramos de Ejército y Marina.

25. De no haber existencias en los almacenes de esta base naval, se dispuso la compra a particulares. AGMAB, 1157. Manuel Travieso a Valdés. Cartagena, 21/3/1789. Alfonso del Águila a Valdés. Aranjuez, 22/05/1791.

26. También entonces se enviaron a Madrid, pero desde Cartagena y a la atención del jefe de la real tapicería, mil varas de lona de primera para una tienda de campaña para Su Majestad. AGMAB, 1157. Casa Tilly a Valdés, Cartagena, 07/06/1791.

27. SERRANO ÁLVAREZ, 2018: 515-517.



todo repuesto en el almacén general de Cartagena imposibilitó fabricar la jarcia blanca para las embarcaciones de Aranjuez en el plazo ordenado.

Hablemos ahora del personal de Marina que regularmente servía unos pocos meses en las jornadas de Aranjuez. Obviamente para la Real Casa tuvieron el carácter de empleados eventuales y por tanto no figuran referenciados en el Reglamento para el manejo y gobierno de dicho real sitio. Sí aparecen, entre otros, una veintena de guardas a caballo de los reales bosques, un cebador de aves y un huronero. En suma, un grupo de oficios que hablan a las claras de la gran pasión de los Borbones, y muy particularmente de Carlos III, por la caza<sup>28</sup>.

Por regla general, los enviados por la Armada tenían plaza en el arsenal de Cartagena, mucho menos alejado de Aranjuez que las bases navales de Cádiz y Ferrol. Por lo tanto, desde el punto de vista logístico era el proveedor que más convenía por razones de presupuesto. El personal era de tres clases: marinería, maestranza y un puñado de hombres de las Brigadas de artillería. Estos últimos atendían las piezas de fuego en las orillas del Tajo para las salvas que se hacían oír durante las diversiones de la familia real o en festividades. Generalmente sumaban menos de diez plazas, incluyendo a uno o dos cabos y a artilleros y bombarderos bajo el mando de un condestable. En cuanto a la maestranza, su dirección corrió a cargo de uno o dos contra maestres de construcción, y su número osciló bastante en función de la carga de trabajo. En 1752-1754, durante la fábrica de la flotilla de Fernando VI, probablemente estos operarios de astilleros fueron más de cincuenta. En 1789, cuando se emprendió la construcción de una fragata y dos bergantines nuevos, se emplearon 22 carpinteros y 7 calafates<sup>29</sup>, mientras que en el último lustro del siglo fueron menos de diez los hombres de ambos oficios para el mantenimiento de las llamadas falúas de Aranjuez. Para este menester en particular, o sea, para las labores de carenado de la flotilla de recreo, a comienzos de enero solía venir un pequeño grupo de maestranza, acompañado por unos pocos marineros especializados en labores de dragado (con experiencia en los gánguiles y pontones de los arsenales) para limpiar el cauce del Tajo por donde navegaba la escuadrilla<sup>30</sup>, y algún que otro artillero para la puesta a punto de los cañones. El grueso de la maestranza y la marinería llegaba meses después, en vísperas de la Semana Santa, permaneciendo en el real sitio hasta la conclusión de las jornadas.

La marinería formaba el colectivo más numeroso de entre los enviados por la Armada para servir a la corte. Pero su cuantificación seriada es difícil debido a lagunas documentales. En el Archivo General de Simancas faltan todos los expedientes

28. AGP, Administraciones Patrimoniales-Aranjuez, C. 14.200. Reglamento para el manejo y gobierno del Real Sitio de Aranjuez y sueldo de sus empleados.

29. Al margen otros trabajadores ajenos a la maestranza: cuatro carpinteros de blanco, cuatro aprendices de carpintero, un ayudante de carpintero, once hacheros, veinte peones, dos muchachos, treinta aserradores y cinco encargados de las huebras (pares de mulas). AGP, 1.756/2. Cuentas de data del pagador de Aranjuez (1789).

30. En 1754, para servir en las «fangadas» se ordenó la llegada de 18 hombres naturales de los Alumbres para «hacerle navegable de uno a otro puente con el fin de que fuese más dilatado el paseo y diversión en las embarcaciones». AGS, SMA, 302. Todo apunta a que nunca se volvió a alcanzar una cifra tan alta de empleados en este trabajo, si bien los cinco peones enviados en septiembre de 1790, no regresaron de Aranjuez hasta julio de 1793. ANCT, Caja 390/ 6 y 7.

referidos a la «Marina de Aranjuez» para la década de 1760 y no todos los posteriores aportan datos a este respecto. Por otra parte, las contabilidades del Archivo General de Palacio, que podrían ser una fuente alternativa, parecen ser incompletas. Probablemente, los ciento cincuenta hombres que tripulaban la escuadrilla del Tajo hacia 1755, cuando Farinelli actuaba de director de entretenimientos, marcan la cifra máxima de marinería empleada en dichas jornadas. A principios de la década de 1790 rondaban los sesenta y cinco, de las cuales más del 80% correspondían a plazas de marineros y el resto se repartían entre grumetes y pajes. En 1799 llegaron treinta hombres de mar y al año siguiente tan sólo cinco.

Hasta los tiempos de Carlos IV la práctica totalidad de estos empleados y, en general, todo el personal adscrito a la Armada que se enviaba a Aranjuez, tenía plaza en el arsenal de Cartagena y estaba matriculado en la capital de este departamento. De una relación nominal de ciento dos marineros que sirvieron en las jornadas de 1755, salvo dos, el resto eran cartageneros. A finales de siglo creció el aporte de matriculados del departamento gaditano, hasta el punto de que un tercio de la marinería empleada en la jornada de 1799 era andaluza, sobresaliendo numéricamente los de Coria del Río<sup>31</sup>.

Pasaban a servir al real sitio bien por selección, bien por recomendación. Los criterios selectivos eran varios: la capacitación profesional, la antigüedad, el valor en acto de servicio, y la buena conducta fueron tenidos en cuenta. Pero para tripular la flotilla del Tajo también se exigió buena presencia física acorde con la «escenificación» cortesana y con la proximidad al monarca. Por tal motivo fueron inadmitidos los faltos de talla, los tuertos, los feos o mal parecidos, e incluso los tartamudos, pese a haber sido propuestos por acreditar méritos durante una prestación militar de varios años. Comúnmente estos hombres pertenecían a la plantilla del arsenal, eran de la marinería de su «depósito», cuyo número en cada una de las tres bases navales fue fijado en quinientas plazas en la década de 1780<sup>32</sup>. Muchos tenían experiencia como tripulación de las falúas que prestaban servicios de transporte a las principales autoridades del Departamento naval: el intendente y el comandante general.

Entre la tripulación de la flotilla real de Aranjuez se distinguieron aquellos que desde los tiempos de Ensenada habían sido nombrados para servir todos los años. Convenía que repitiesen los mismos, porque, como se decía en 1755 «ya están prácticos del Río y acostumbrados al temperamento de que resulta no aver tantas enfermedades como acaecieron en los primeros años»<sup>33</sup>. Estos recibieron el nombre de antiguos, y también se les conoció como los marineros de «la servidumbre» de Aranjuez, para distinguirlos de aquellos otros nombrados para cubrir vacantes por defunción, enfermedad o jubilación, o para atender necesidades extras de plantilla. Su elección competía a la máxima autoridad militar del arsenal de Cartagena, que habría de escoger a «marineros de profesión, ágiles, de buena personalidad y

31. Relaciones de empleados en la Armada de Aranjuez. AGS, SMA, 302. Aranjuez, 30/04/1755. AGMAB, 1157. (Años 1791, 1793, 1799).

32. VÁZQUEZ LIJÓ, 2018: 71-94.

33. AGS, SMA, 302. José del Águila a Arriaga. Aranjuez, 18/04/1755.

conducta, como requiere el distinguido servicio que han de hacer». Estos segundos tenían el carácter de eventuales y en opinión de José de Rojas, capitán general del Departamento cartagenero, deberían elegirse alternativamente entre la marinería del depósito de arsenales por el comandante correspondiente. Con dicho método, creía,

«Se evitan las secretas inteligencias de intereses que parece median para el nombramiento de esta gente, y se hacen extensivos a toda la marinería los cortos alivios que de executar siquiera una vez estas campañas, puedan resultarle, sin que por ellas pretendan, de justicia, como parece se ha hecho de costumbre, el entrar desde luego al goce de 7 a 8 reales diarios, quien no tiene mérito ni habilidad para obtener un goce o descanso que aun a costa de imponderables fatigas e inmensos trabajos no llegan a conseguir en muchos años de servicios los oficiales y otros individuos de mar de la Armada; sucediendo lo mismo con los operarios de maestranza»<sup>34</sup>.

El texto de este oficio enviado a Antonio Valdés, secretario de Marina, apunta una de las razones que hacía muy apetecible el cómodo destino en Aranjuez: las jornadas se pagaban bien. Y además facilitaban la promoción profesional; por lo tanto, se comprende que marineros sin ser elegidos en Cartagena, se presentasen «de su voluntad, a la contingencia» en el Real Sitio, pidiendo ser admitidos al servicio<sup>35</sup>. Por lo mismo, año tras año varios marineros solicitaban para sus hijos el empleo de pajes de las falúas reales, e incluso lograron que alguno fuese admitido en la Academia de pilotos. Se produjo, por lo tanto, al igual que en la Petit Venise de Versalles, una especie de fidelización laboral, que interesó tanto o más a los empleados que a la Corona<sup>36</sup>.

En el relato de la Marina de Aranjuez del siglo XVIII tiene cierto protagonismo una saga de constructores navales e ingenieros de Marina que, al menos en este real sitio, se inició con José del Águila, destinado allí desde 1752 cuando «dieron principio las Diversiones de V. M.» En varios de los escritos que dirigió a la Secretaría de Marina se hace referencia a su condición de cartagenero. Se formaría en el arsenal de su ciudad natal a las órdenes de uno de los ingleses reclutados por Jorge Juan durante su conocido viaje de espionaje al corazón y a los pulmones de la maquinaria naval británica. Desde el comienzo de la fábrica de la llamada escuadra del Tajo actuó como director ejecutivo del eventual astillero establecido a tal efecto en el Sotillo. Gozó de 20 reales de vellón diarios, igual gratificación que su segundo, el contraamaestre Manuel Pérez, «respecto de que en el Departamento se les abona sin intermisión de tiempo los sueldos que cada uno disfruta por sus respectivos empleos en Marina»<sup>37</sup>. Dicho extra de 60 escudos mensuales que recibía por gracia particular del monarca, era el mismo asignado en los Departamentos

34. AGMAB, 1157. José de Rojas a Valdés. Madrid, 02/10/1789.

35. AGS, SMA, 302. Relación de enviados a la jornada. Aranjuez, 06/12/1775.

36. AGMAB, 1157. Informe de Miguel Gastón. Cartagena, 20/10/1795. HALNA du FRETAY, 2010.

37. FARINELLI (1991), fol. 175v. Este sobresueldo se justificó como una especie de compensación «que indemnice del gasto de venida y buelta, y el mayor que les ocasiona la manutención de la familia que allá tengan y aquí de sus personas». AGP, Administraciones Patrimoniales-Aranjuez, C. 14.218, Wall a Arriaga. Aranjuez, 29/12/1761. AGP, 1.275/1. Cuentas de cargo y data del tenedor de materiales desde 1750 hasta 1755.

de Ferrol y Cartagena a varios ayudantes de constructor españoles, rango al que ascendió en 1755<sup>38</sup>.

José del Águila siguió encabezando el contingente de marinería y maestranza de las jornadas durante al menos diez años. ¿Cuándo vaco y por qué causa? No tenemos respuesta debido a la referida pérdida de los expedientes relativos a la llamada Marina de Aranjuez en el AGS para un amplio período del reinado de Carlos III. Lo cierto es que en la década de 1770 sus funciones corrían por cuenta de Alfonso del Águila, probablemente hijo suyo. Tuvo comisión permanente en Aranjuez, y, desde esa época y hasta al menos los primeros años del siglo XIX, fue el hombre clave en la gestión de los recursos materiales y humanos que la Armada destinó allí con el objetivo fundamental de atender la flotilla para recreo de la real familia. Año tras año, cumpliendo órdenes de los sucesivos secretarios de Marina, elaboró y firmó las relaciones de efectos, pertrechos, marinería y maestranza que habrían de conducirse desde el arsenal de Cartagena. En 1788, siendo ayudante de construcción con el grado de teniente de navío, su buen hacer en Aranjuez, donde por entonces dirigía la fábrica de las citadas tres nuevas unidades para la flotilla de recreo, fue mérito suficiente para su ingreso de modo extraordinario en el cuerpo de ingenieros como ayudante, sin examinarse, pese a un informe negativo de Romero de Landa: «...no tiene inteligencia para ninguna de las tres arquitecturas. Asiste lo preciso a sus obligaciones». Aunque, según consta en los informes de la Comandancia de Ingenieros, no le sobaban «luces» y sus dotes como delineante dejaban que desear, Alfonso del Águila fue ascendiendo hasta alcanzar en 1794 el empleo de ingeniero en jefe. Tres años después acreditaba cuarenta y cuatro años de servicio, veintiséis de ellos «en la construcción de buques, sus carenas y embarcadero» en Aranjuez, al margen de otras comisiones particulares<sup>39</sup>.

Dos de sus hijos, José y Alfonso Benigno, habían ingresado en 1783 en este cuerpo, siendo cadetes del regimiento de la Princesa. Ambos cursaron en la Academia de Guardiamarinas de Cartagena y tuvieron comisiones en Aranjuez (a las órdenes de su padre desde la década de 1790) y en montes. Merecieron algunos informes poco complacientes de Julián de Retamosa dada su escasa práctica en arsenales, su desconocimiento de idiomas y un valor militar sin demostrar; no obstante estos dos hermanos alcanzaron en la década de 1820 el rango de ingeniero director cuando ya habían sido condecorados por la Orden de San Hermenegildo<sup>40</sup>.

38. «Y en la duda de que sea capaz de ejercer de tal ayudante de construcción puede recaer la gracia de V.M. de algún aumento de sueldo sin el preciso destino de tal empleo. He dicho ayudantes de constructor españoles porque en los yngleses sirve de regla la contrata con que salieron de Londres y hai quien desfruta de ciento y cincuenta excudos». El 1 de julio de 1753 ya se le habían concedido 30 escudos de pensión a su mujer si le sobreviviese y a sus hijos faltando su madre igual gracia a prorrata hasta emplearse en el Real Servicio. AGS, SM, 235. Docs. 11/07/1755, 09/08/1755 y 25/08/1755.

39. A petición propia, logró que un tercio de la pensión de 18.000 reales concedida por gracia particular y que corría por cuenta del «real bolsillo secreto» de Su Majestad, se aplicasen a partes iguales en favor de sus dos hijas Teresa e Irene. AGMAB, 1157. Diversos documentos referidos a la jornadas de 1797.

40. SÁNCHEZ CARRIÓN, 2010, vol. I: 145, 248, 261, 308, 312, 323, 464 y 470; Vol. II: 87-89, 109-113, 144-145, 186, 198, 211-212, 215, 220, 229- 232, 243, 252, 262; Vol. III, 354-355, 295-296, 464-466 y 471-474.

Entre la maestranza y la marinería de Aranjuez también se conocen bastantes recomendaciones de padres a hijos o parientes, que, por otra parte, fueron habituales en todas las armas y en todas las administraciones de la España del siglo XVIII. En general, las recomendaciones fueron atendidas antes o después, siempre que no vulneraran la letra de las ordenanzas y que los aspirantes cumplieren requisitos de habilidad y conducta. Lógicamente, hubo que establecer prioridades, pues como informaba en 1792 el Marqués de Casa-Tilly, capitán general de Cartagena, «...todos los operarios del Arsenal solicitan igual gracias para si, y parece que en las vacantes es más justo se atienda a los que constantemente trabajan con notoria utilidad del Real Servicio»<sup>41</sup>.

Como el destino de Aranjuez era cómodo, seguro y no entorpecía la promoción profesional, sino todo lo contrario, el catálogo de ejemplos es amplio. Sólo haremos mención al caso del oficial de marinería Cristóbal Martínez, patrón de la falúa de Su Majestad, que ocupó la vacante de su tío el contraamaestre Domingo Vélez. Era hijo de Francisco Martínez, de la misma condición y también empleado en Aranjuez. En 1789, con el mérito de quince jornadas consecutivas, pidió el nombramiento de primer contraamaestre, cuyo sueldo ya gozaba, y la plaza de grumete para un vástago suyo de 8 años que había logrado colocar de paje de una de las embarcaciones de este real sitio. A Cristóbal Martínez se le negó entonces tal ascenso y de nuevo al año siguiente cuando también solicitó la graduación de alférez de fragata. La promoción le llegaría tiempo después, documentándose su actividad como primer contraamaestre de la Armada con rango de alférez de navío al menos desde 1804<sup>42</sup>.

Algunas rencillas en el seno de la Marina de Aranjuez salieron a la luz, descubriéndose ciertos vicios en el proceso selectivo de esta gente, no siempre adornada por virtudes morales y méritos laborales. De hecho, en 1790 Alfonso del Águila denunció a Pedro Ruiz Campos, contraamaestre de la Armada, al que responsabilizó de la exclusión de siete marineros que aquel había elegido el año anterior para las jornadas. Ruiz Campos actuaría con espíritu de venganza contra Águila que le había reprendido varias veces por estafar más de 3.000 reales a marineros, por fomentar el juego de naipes entre ellos, por forzar a deshora la puerta de una casa donde despachaban licores y por injuriar a sus habitantes. Águila emitió un juicio demoledor sobre la calidad y mérito profesional de los ocho marineros elegidos por el mayor general de Cartagena con base en informes falsos de Ruiz Campos. Sólo tres de los ocho eran del depósito del arsenal de Cartagena, y la mayoría no contaba con las condiciones necesarias para el servicio requerido, por pecar de embriaguez, por falta de formación náutica elemental o por conducta francamente mejorable. Estos nombramientos habrían obedecido a empeños y recomendaciones, entre otras de una hija de un jefe de escuadra, de una confitera de la calle mayor de Cartagena, del ama de cría de un hijo del mayor general de Cartagena, y de un franciscano confesor de este último<sup>43</sup>.

41. AGMAB, 1157. Marqués de Casa-Tilly a Valdés. Aranjuez, 11/09/1792.

42. AGMAB, 1157. Alfonso del Águila a Valdés. Aranjuez, 23/07/1789.

43. AGMAB, 1157. Alfonso del Águila a Valdés. Aranjuez, 25/03/1790.

Desde el punto de vista retributivo el empleo en las jornadas estuvo bien compensado, porque los sueldos fueron comparativamente altos y se pagaron sin retraso. Muy al contrario de los devengados en la Armada, cuyo abono efectivo se retrasó con mucha frecuencia, siendo una causa fundamental de la profunda desafección, cuando no pavor, de la marinería por la prestación militar en buques de guerra. En los expedientes referidos a la Marina de Aranjuez son muy contados los oficios relativos a atrasos padecidos por hombres de maestranza o tripulantes de la escuadra del Tajo. En contraste, este tipo de reclamaciones, cursadas individualmente o por un colectivo de afectados, son muy habituales en los expedientes de la sección Matrículas del fondo de la Secretaría de Marina<sup>44</sup>. A la gente destinada anualmente a las jornadas se le adelantó entre dos y tres meses de sueldo, en función del tiempo estimado desde su salida de Cartagena hasta su regreso del real sitio. Estos anticipos, en contra de lo dispuesto con carácter general en los artículos setenta y uno y setenta y dos de la llamada Ordenanza de Matrículas de 1751, no se condicionaron a la presentación de fianzas en dinero o de bienes muebles o raíces para salvaguarda del real erario en caso de desertión o ausencia injustificada<sup>45</sup>. En tiempos de Fernando VI, cada individuo de marinería mientras durase la jornada de Aranjuez devengó 8 reales diarios<sup>46</sup>, un sobresueldo que duplicaba de largo la ganancia de cualquier tripulante en la Armada. Al margen la oficialidad, hay que tener en cuenta que los artilleros, en el escalafón superior de la marinería, tenían asignado un sueldo mensual de 90 reales (100 el artillero de preferencia) durante su prestación militar en campañas navales en Europa. Y era menor para los marineros, los grumetes y los pajes: 70, 45 y 30 reales respectivamente a la altura de 1790. Eran las mismas retribuciones fijadas en tiempos de Felipe V, lo que habla a las claras de una larga congelación salarial que también perjudicó a las tripulaciones de la Royale, y que no sería corregida, sobre el papel, hasta febrero de 1805, el año de Trafalgar, en un contexto de gran inflación y como medida paliativa de urgencia ante el creciente rechazo al servicio naval, con su manifestación más evidente en altas tasas de desertión<sup>47</sup>.

Este alto sueldo base de 8 reales establecido al comienzo de las reales diversiones a bordo de las falúas del Tajo, en tiempos de Farinelli como maestro de espectáculos, benefició a los llamados marineros «antiguos de servidumbre», los primeros reclutados para tripular esa flotilla de recreo. En la década de 1770 a los nuevos que comenzaban a servir en dicho destino les corría el sueldo de 5 reales al día, pero no tardaban en ver mejorada su retribución. A la hora de resolver las solicitudes de subida salarial, y también de ascensos, promociones propias y familiares, y jubilaciones, se tuvo presente la antigüedad (el número de jornadas) y otros méritos en el servicio naval. Esta es la razón por la cual entre los veinticuatro hombres de mar que en 1789 percibían 7 reales, los había con poca y mucha experiencia en Aranjuez (desde el que tenía en su haber una única jornada hasta el que acumulaba diecisiete). Dicha retribución fue considerada justa por José de Rojas, capitán general

44. VÁZQUEZ LIJÓ, 2005: 969-1050.

45. Museo Naval de Madrid (MNM), *Ordenanza para el régimen y fomento...* Sig. R-98/209.

46. AGS, SMA, 302. Relación de pretensiones y gracias de los empleados en la jornada de 1755.

47. MNM, Ms. 2.264. Fol. 162. Doc. San Lorenzo, 29/04/1804. VÁZQUEZ LIJÓ, 2012.

del Departamento de Cartagena, ya que era la correspondiente a un guardián de jabeque, con el añadido de que los tripulantes de la flotilla del Tajo gozaban ración de Armada y eran del depósito del Arsenal, los últimos movilizados en caso de armamentos<sup>48</sup>. No sólo se adelantaban los sueldos sino también las dietas o ayudas de costa: tres reales al día desde que partían de Cartagena hasta que volvían a esta capital departamental<sup>49</sup>.

Por lo común, los seleccionados cada otoño o invierno para la plácida cita primaveral en las riberas del Tajo mejoraban rápidamente en el terreno salarial. En circunstancias normales, en pocos años, veían aumentado su sueldo, que en el caso de los oficiales de marinería alcanzaba los 12 reales al día. Además, algunos percibían el extra de la ración de Armada en dinero efectivo<sup>50</sup>.

Las solicitudes que podían esgrimir un verdadero agravio comparativo fueron satisfechas, no así otras movidas por el «vicio» de pedir, como la subida de un real diario en su prest para los cabos, bombarderos y artilleros de las brigadas de Marina últimamente destinadas en el real sitio planteada en 1791. El Marqués de Casa-Tilly dejó claro que estos hombres no se empleaban en comisiones fuera del departamento, para estar disponibles cuando llegase el momento de la jornada, tenían un mejor vestuario que los de su misma clase, gozaban de un buen sueldo y además eran preferidos para ascensos<sup>51</sup>. Los informes contrarios a ciertas mejoras retributivas fueron a más en la etapa finisecular, debido a que la sucesión de gracias había elevado considerablemente las contraprestaciones de los carpinteros de ribera, calafates y hombres de mar empleados en las jornadas<sup>52</sup>.

Otra ventaja de esta índole que benefició de modo extraordinario a la Marina de Aranjuez, a un precio laboral verdaderamente bajo, fue la conversión de sus sueldos en diarios. Es decir, que se percibían en calidad de empleados fijos de la plantilla de maestranza o marinería de los reales arsenales, y no sólo se devengaban mientras sirviesen a las armas navales, es decir, durante la prestación militar efectiva. En 1785 los carpinteros fueron premiados con dicha conversión retributiva. Entonces gozaban 12 u 11 reales de vellón, el mismo sueldo de los capataces de las brigadas de maestranza después de la profunda reorganización de este cuerpo emprendida por Romero de Landa en el arsenal ferrolano en 1791<sup>53</sup>. Este y otros «arreglos», eufemismo de despidos y de rebajas salariales entre el colectivo de carpinteros y

48. En 1798 fue extendido el beneficio de la ración de Armada desde el día que partían para Aranjuez, a los matriculados del departamento de Cádiz destinados para servir en las jornadas. Estos matriculados andaluces, la mayoría de Coria, lo habían reclamado aduciendo el goce que disfrutaban los de su misma condición que procedían de Cartagena. AGMAB, 1157. Alfonso del Águila a Juan de Lángara. Aranjuez, 31/05/1798.

49. El importe de estos anticipos por ambos conceptos para todo el personal de Marina destinado en Aranjuez superó los 80.000 reales en 1791. AGMAB, 1157. Cuenta de Pedro Barrientos. Cartagena, 20/03/1792

50. Por ejemplo, en 1786 siete grumetes, que gozaban en el arsenal cartagenero de 3 pesos sencillos al mes (45 reales), y ración de Armada, lograron que ésta se les abonase en moneda, con el argumento de que «como comen con sus familias las venden por poco precio sin que les aproveche».

51. AGMAB, 1157. Aranjuez, 09/12/1791. Las concesiones por debajo de las pretensiones del peticionario también estuvieron a la orden del día. Varios ejemplos en AGMAB, 1157. Doc. 20/06/1799.

52. Se siguieron premiando, eso sí, acciones miliares de singular valor, como la del carpintero José Calvo, que se echó a nado en solitario para cortar los cables de 6 embarcaciones enemigas en el sitio de Mahón. AGMAB, 1157. Diversos oficios concernientes a la jornada de 1794.

53. MERINO NAVARRO, 1981: 128-129. VÁZQUEZ LIJÓ, 2018: 82-85.

calafates, también los sufrieron hijos de personal de las jornadas, que en varios casos lograron más tarde o más pronto, en función de las vacantes y de sus méritos, la recuperación de las condiciones laborales que habían perdido. La antigüedad en las jornadas pesó mucho a la hora de mover el fiel de la balanza de las resoluciones a este respecto y en general sobre recompensas y gratificaciones de todo tipo. Hasta el punto que en 1787 se negó al calafate Agustín Moreu el goce del jornal diario, pues aunque acreditaba veintiséis años de servicio con participación en varios combates contra argelinos, y en el sitio de Melilla, sólo había servido en Aranjuez dos veces desde 1772. La transformación de retribuciones laborales en diarias estuvo lejos de generalizarse. En 1790, la consiguió Manuel Martínez, capataz de calafates, pero se negó a otros quince individuos de maestranza que la habían pedido. Cuatro años después tampoco la lograron cinco de los «operarios inteligentes» empleados eventuales en la limpia del Tajo, por su carácter de «jornaleros de las fangadas»<sup>54</sup>.

El transporte del personal de servicio en la Armada, de los pertrechos navales y de otros efectos pedidos para las jornadas, corrió por cuenta de particulares, en carros de cuatro o dos ruedas, según se deduce de las menciones a galereros y carromateros. Los precios de esta conducción se incrementaron notablemente en el último tercio del siglo. En 1778 se fijaron las siguientes tarifas: seis pesos sencillos (90 reales) por cada hombre y 9 reales por arroba de mercancía. Siete años después, en febrero de 1785, la Intendencia de Marina de Cartagena contrató este transporte de gente y materiales con el carromatero Antonio Inglés, vecino del partido de Pozo Estrecho. Los precios acordados fueron los siguientes: 19 y 18 pesos sencillos (de a 15 reales) por cada hombre de maestranza y de marinería con quintal y medio y un quintal de equipaje, respectivamente; la mitad para los muchachos de ambas profesiones, 50 pesos sencillos por cada asiento en carruaje de baqueta y 12 reales por cada arroba de ida y otros tantos de vuelta. Días después de entrar en vigor el contrato, varios labradores vecinos de la citada localidad cartagenera, presentaron una oferta rebajando las tarifas, al tiempo que pedían que se les tuviese presente cuando venciese el asiento. Posiblemente, sabedor de esta competencia, Inglés pidió en junio de 1788 una prórroga de su contrato por cuatro años, rebajando a 7 reales el porte de cada arroba de retorno. El intendente de Cartagena respaldó su solicitud pero la Secretaría de Marina advirtió que los precios de Inglés eran bastante elevados, en especial el del carruaje de baqueta, que salía a 200 pesos sencillos (o sea, 3.000 reales) ida y vuelta, cuando el mejor coche hacía la ruta Cartagena-Madrid en doble dirección por 1.950 reales. Habida cuenta de todo ello, este servicio de transporte salió a subasta pública, previéndose que si por confabulación de los postores se fijasen precios por encima de los regulares, el contrato se anularía y se sancionaría a los responsables de los perjuicios contra la Real Hacienda<sup>55</sup>. Finalmente, fue Inglés quien continuó con este contrato pero en condiciones menos ventajosas para él que las anteriores<sup>56</sup>.

54. AGMAB, 1157. Miguel José Gastón a Valdés. Cartagena, 23/08/1794.

55. AGMAB, 1157. Sobre la contrata con Antonio Inglés. 23/09/1788.

56. Particularmente el precio del transporte en asiento de baqueta de cada sujeto con graduación de oficial de las clases de marinería, maestranza y brigadas de artillería fue rebajado hasta los 356 reales y 8 maravedís, mientras



Esta medida contra los excesos en el coste de dicho servicio, sintoniza con la política de contención y mejor control de gastos de la Real Casa puesta en marcha por Pedro de Lerena, secretario de Hacienda, en 1786. El contralor José Espárrago, con los informes de las doce jefaturas de oficios sobre la mesa, criticó «abusos infinitos», particularmente en alojamientos. En los últimos nueve años, sólo en carpintería se había gastado algo más de 960.000 reales y en el alquiler de viviendas para acoger al amplísimo séquito cortesano que se desplazaba con Sus Majestades de Real Sitio en Real Sitio nada menos que 7.972.960 reales. La media anual para Aranjuez se elevaba a 266.205 reales<sup>57</sup>.

Respecto al coste de los materiales enviados desde el arsenal de Cartagena a Aranjuez y de las dietas y sueldos del personal de la Armada encargado de atender las embarcaciones y otros servicios en dicho real sitio, sólo disponemos de datos para la jornada de 1791. Los gastos por tales conceptos que asumió la tesorería de Marina de Cartagena y cuyo reintegro debía correr por cuenta de la Real Casa, ascendieron a 366.698 reales<sup>58</sup>. Probablemente, desde el comienzo de la fábrica de nuevas embarcaciones las cifras fuesen similares o incluso más elevadas. Sólo las partidas de data de las cuentas del pagador de Aranjuez relativas a esa construcción naval y a las obras del llamado camino del mar de Ontígola (laguna artificial formada en época de las Austrias) sumaron 248.210 reales en 1789<sup>59</sup>. En todo caso, estamos ante cifras muy considerables que se sumaban a las de cientos de diferentes partidas, bastantes de difícil justificación. Como resultado, el coste de mantenimiento de la Real Casa había crecido hasta casi el infinito. Frente a los cortesanos que argumentaban que la imprescindible visibilidad de la magnificencia regia obligaba a tales esfuerzos presupuestarios, otros denunciaron estos gastos por desmedidos. Entre las voces críticas, cabe citar a las del ilustrado reformista León de Arroyal, que a finales del reinado de Carlos III en su correspondencia privada con Lerena, denunció que entonces costaba más «una sola partida de palacio y Reales Sitios que en otros tiempos todos los gastos de la Monarquía»<sup>60</sup>.

Concluyendo, desde mediados del siglo XVIII, la navegación de recreo por el Tajo fue una de las diversiones de la corte durante las jornadas de Aranjuez. Allí se construyeron varias embarcaciones, lujosamente decoradas, para el recreo de la familia real, y otras auxiliares. Unas propiamente de aparato, tipo falúas, y otras que, con similitudes respecto a la Petit Venice de Versalles, reproducían a menor escala prototipos de navíos y fragatas. Anualmente para su cuidado y equipamiento, y para la periódica limpieza del cauce del Tajo, desde el Departamento naval de Cartagena se enviaron efectos y pertrechos, un número variable de hombres, en su mayoría tripulantes, aunque no faltaron los indispensables carpinteros y calafates para la

---

los oficiales «vivos», entre los que se contaron los dos hijos de Alfonso del Águila, pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros, tuvieron derecho a percibir 800 reales para el pago de este desplazamiento. AGMAB, 1157. Resolución de 1/08/1793.

57. LÓPEZ CORDÓN, 2016: 80-81.

58. Entre las obras costeadas por Marina también se incluyó las del llamado fuerte del Caballero, y las de la tienda de campaña del rey en dicho real sitio. AGMAB, 1157. Diego de Gardoqui al conde de Lerena, 12/04/1792.

59. AGP, 1.756/2. Cuentas de data del pagador de Aranjuez (1789).

60. LÓPEZ CORDÓN, 2016: 80-81.

construcción y mantenimiento de dicha flota. Este destino a orillas del Tajo, llevadero y extraordinariamente retribuido en comparación con la dura prestación militar en la Armada, fue muy demandado. Por tal motivo, en general unos mismos individuos hicieron todo lo posible por acumular servicios en Aranjuez durante varios años, pues este mérito facilitaba su promoción profesional y la de sus hijos o parientes más allegados.

## BIBLIOGRAFÍA

- BLASCO, Selina, «Viajeros por Aranjuez en el siglo XVIII. Antología de descripciones», *El Real Sitio de Aranjuez y el arte cortesano del siglo XVIII*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1987: 41-136.
- BONET CORREA, Antonio, «El Real Sitio y Villa de Aranjuez en el siglo XVIII: Arquitectura y Urbanismo», en *El Real Sitio de Aranjuez y el arte cortesano del siglo XVIII*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1987: 17-32.
- BONET CORREA, Antonio, «Cronología del Real Sitio de Aranjuez», en *El Real Sitio de Aranjuez y el arte cortesano del siglo XVIII*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1987: 137-140.
- CANTERA MONTENEGRO, Jesús, «Algunos aspectos de las Jornadas Reales de Aranjuez a finales del siglo XVII y principios del XVIII», *Madrid: Revista de arte, geografía e historia*, 1 (1998): 429-456.
- CORNAGLIA, Paolo, «Arquitectura y residencias de corte en Europa, 1730-1789, entre reinos e imperios», en Sancho, José Luis y Ortega Vidal, Javier (coords.), *Una Corte para el Rey: Carlos III y los Sitios Reales*, Madrid, Comunidad de Madrid, Dirección General de Patrimonio Cultural, 2016: 36-51.
- DELGADO MONTERO, Francisco, *Doménico Scarlatti y Bárbara de Braganza, una historia de amor y música*, Madrid, Real Musical, 2000.
- EGUILUZ ROMERO, Aintzane, «La falúa del Consulado de Bilbao: los barcos y la fiesta barroca en Bizkaia», *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 38, (2015): 33-59.
- FARINELLI, *Fiestas reales*. Prólogos de Antonio Bonet Correa y Antonio Gallego, Madrid, Turner, 1991.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Edición facsímil. Madrid, Museo Naval, 1972, vol. 5.
- GALÁN DOMINGO, Eduardo, «De las Reales Caballerizas a la Colección de Carruajes del Patrimonio Nacional», *Arbor: Ciencia, pensamiento y cultura*, 665, (2001): 221-238.
- GARCÍA CUETO, David, «Presentes de Nápoles. Los virreyes y el envío de obras de arte y objetos suntuarios para la Corona durante el siglo XVII», en Colomer, José Luis (dir.), *España y Nápoles. Coleccionismo y mecenazgo virreinales en el siglo XVII*, Madrid, CEEH, 2009: 293-322.
- GARCÍA GARCÍA, Bernardo J., «Regalos diplomáticos y bienes suntuarios en la Corte española (1580-1665)», en *Materia Crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*. Biblioteca Áurea Hispánica, 58, (2009): 213-251.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.
- GRIVA, Luigi, *La nave dei Re: il bucintoro dei Savoia e il Po a Torino nel Settecento*, Torino, Edizioni del Capricorno, 2012.
- HALNA du FRETAY, Amélie, «La flottille du Grand Canal de Versailles à l'époque de Louis XIV: diversité, technicité et prestige », *Bulletin du Centre de recherche du château de Versailles* [En línea], 2010, Consultado el 4 de mayo de 2018. URL: <<http://journals.openedition.org/crcv/10312>>; DOI: 10.4000/crcv.10312
- JUAN GARCÍA-AGUADO, M. de, «El Apostolado», *Ferrol Análisis*, 16, (2001): 22-33.
- LÓPEZ-CORDÓN CORTEZO, M<sup>a</sup> Victoria, «Servir y seguir al rey. Séquitos, desplazamientos y alojamientos en las jornadas», en José Luis Sancho, y Javier Ortega Vidal, (coords.), *Una Corte para el Rey: Carlos III y los Sitios Reales*, Madrid, Comunidad de Madrid, Dirección General de Patrimonio Cultural, 2016: 64-81.

- LÓPEZ GÓMEZ, Antonio, *La navegación por el Tajo: el reconocimiento de Carduchi en 1641 y otros proyectos*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.
- LÓPEZ y MATA, Cándido, *Historia descriptiva del Real Sitio de Aranjuez: escrita en 1868 sobre la que escribió en 1804 Don Juan Álvarez Quindós*, Aranjuez, Imprenta de Cándido López, 1869.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, “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*, Vol. II, Madrid, Doce Calles, 2018.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MORALES BORRERO, Consolación, «Un manuscrito de Farinelli. La escuadra del Tajo», *Reales Sitios*, IV/II (1967): 32-43.
- OLIVERAS GUART, Ángel, *Guía de Aranjuez: historia, palacios-museos y jardines*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1973.
- PETERS, Andy, *Ship decoration: 1630-1780*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2013.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, José María, *Los ingenieros de la marina motores de la renovación y la tecnificación de la construcción naval española (1770-1827): Su organización, academia y realizaciones*, Tesis Doctoral, E.T.S.I. Navales (UPM), 2010, 3 vols.
- SANCHO, José Luis, «Una góndola real del siglo XVII conservada en la Casa de Marinos del Real Sitio de Aranjuez», *Reales Sitios*, 87, (1986): 53-60.
- SANCHO, José Luis, *Cartografía histórica de Aranjuez: cinco siglos de ordenación del territorio*, Aranjuez, Doce Calles, 1991.
- SANCHO, José Luis, *La arquitectura de los Sitios Reales. Catálogo Histórico de los Palacios, Jardines y Patronatos Reales del Patrimonio Nacional*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1995.
- SANCHO, José Luis, «Los Sitios Reales, escenarios para la fiesta de Farinelli a Boccherini», en Margarita Torrión (dir.), *España festejante: el siglo XVIII*, Málaga, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, 2000: 175-196.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, «La gestión económica de la Armada española, 1750-1820», en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018, vol. I.: 437-522.
- SPINOSA, Nicola (coord.), *Museo Nazionale di San Martino. La sezione navale*, Nápoles, Electa, 2008.
- VALVERDE MERINO, José Luis, «Las colecciones reales en el Palacio de Aranjuez», en *Los Reales Sitios*, Vol. 2. *Palacio Real de Aranjuez* (coord. por María Teresa González Alarcón y Virginia Tovar Martín), Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 2005: 23-50.
- VARAS TELEÑA, Noé, «Calendario de las jornadas a los sitios Reales en el reinado de Carlos III», en Sancho, José Luis y Ortega Vidal, Javier (coords.), *Una Corte para el Rey: Carlos III y los Sitios Reales*, Madrid, Comunidad de Madrid, Dirección General de Patrimonio Cultural, 2016: 264-265.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, Tesis doctoral, Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Santiago de Compostela, 2005.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, «Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios», en Manuel Reyes García-Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012: 251-275.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, «El Arsenal de Ferrol: un derrotero del esplendor al ocaso (1750-1820)», en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018, vol. III: 10-116.

# NAVÍOS PARA UN IMPERIO GLOBAL: LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y LA MATRÍCULA DE MAR EN ESPAÑA, AMÉRICA Y FILIPINAS DURANTE EL LARGO SIGLO XVIII (1670-1834)

## WARSHIPS FOR A GLOBAL EMPIRE: SHIPBUIDLING AND THE MARITIME REGISTRY IN SPAIN, AMERICA AND THE PHILIPPINES DURING THE LONG EIGHTEENTH CENTURY (1670-1834)

Iván Valdez-Bubnov<sup>1</sup>

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 06/08/2018  
Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.2019.22245>

### Resumen

El presente estudio tiene el propósito de analizar la política industrial desarrollada por la monarquía hispánica para la producción de buques de guerra durante un largo siglo XVIII comprendido entre 1670 y 1834. Su hipótesis fundamental es que una de las claves para completar nuestro conocimiento sobre la naturaleza de los sistemas administrativos de la construcción naval es la relación del Estado y la iniciativa empresarial con la mano de obra especializada, encuadrada en el marco normativo de la Matrícula de Mar. Esta línea interpretativa intersecta con el debate historiográfico dedicado a la alternativa asiento/administración directa como clave para comprender la importancia de la construcción naval en el proceso de construcción del Estado moderno. La conexión se encuentra en que la tendencia legislativa de la corona consistió, primero, en militarizar la mano de obra especializada por medio de la inclusión en la matrícula y, posteriormente, en concentrar los contratos de construcción naval exclusivamente en individuos matriculados. Esto representa una diferencia estructural entre el contratista de principios del siglo XVIII, encargado de una multiplicidad de procesos productivos, y aquél de finales de la centuria, responsable únicamente de la movilización y administración de una mano de obra previamente militarizada. De manera paralela, este estudio busca integrar la dimensión asiática de la construcción naval española,

---

1. Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Nacional Autónoma de México. C. e.: [ivanvaldezbubnov@yahoo.com](mailto:ivanvaldezbubnov@yahoo.com)

Este estudio se ha realizado como parte del proyecto PAPIIT IG400318 de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), titulado: *Redes empresariales y administración estatal: la producción de materiales estratégicos en el mundo hispánico como escenario de la globalización temprana*.

no de manera tangencial, sino como un componente fundamental y prioritario del reformismo borbónico en las industrias estratégicas.

### Palabras clave

Construcción naval; matrícula de mar; maestranza; asiento; administración directa; Filipinas.

### Abstract

The purpose of the present article is to outline the industrial policies developed by the Spanish Monarchy for the production of warships during the long Eighteenth century (1670-1834), in Spain, America and the Philippines. Its main hypothesis is that an important element to complete our understanding of the administrative systems of Spanish naval shipbuilding is the relationship between the State, the entrepreneurs dedicated to this aspect of the armaments industry, and the specialised workforce recruited through the registry of maritime professions known as *Matrícula de Mar*. This line of argumentation intersects with the historiographical debate dedicated to understand the State-building process of imperial Spain through the two main administrative methods employed in its armaments industries (private contracting and direct state administration). The *Matrícula de Mar* allowed the Spanish crown to create new militarised corporations of shipbuilding workers and, from the last third of the Eighteenth century it followed a consistent policy of concentrating the shipbuilding contracts on small-scale entrepreneurs belonging to these corporations. This had important implications for the meaning of the alternative between private contracting and direct state administration. The article also details the peculiarities of shipbuilding administration in Spanish America and Asia, through the expansion of the *Matrícula de Mar*.

### Keywords

Naval shipbuilding; Matrícula de Mar; dockyard workforce; private contracting; State administration; Philippines.

.....

## 1. INTRODUCCIÓN METODOLÓGICA

El presente estudio tiene por objetivo esbozar una perspectiva imperial de las políticas empresariales y laborales desarrolladas por la corona española para producir buques de guerra durante el largo siglo XVIII. El primer tema de su competencia, la naturaleza de los métodos administrativos empleados por la corona para el desarrollo de la construcción naval, ha sido objeto de una tradición historiográfica que se remonta a la segunda década del siglo XIX<sup>2</sup>, y que alcanzó sus rasgos definitorios durante el último tercio del siglo XX<sup>3</sup>. En años recientes, estos temas han sido abordados por varios historiadores, en una línea de análisis dedicada a comprender la dimensión empresarial de la construcción naval y su relación con la infraestructura administrativa del Estado<sup>4</sup>. En sus manifestaciones culminantes, esta línea ha trascendido la noción previamente establecida de una radical dicotomía entre la producción por administración estatal directa y por medio de contratistas –también llamadas *asientos*– con empresarios particulares, enfatizando, a un mismo tiempo, el pragmatismo de las aparentemente oscilantes decisiones gubernamentales en este aspecto central de las industrias de armamentos<sup>5</sup>. El presente artículo tiene como punto de partida las conclusiones previamente establecidas por estos autores.

El segundo tema de su competencia, el estudio de los mecanismos para la movilización de mano de obra dedicada a la construcción naval, ha sido objeto de análisis comparativamente menos detallados. En efecto, nuestro conocimiento del gremio de maestranza, aunque hunde también sus raíces historiográficas en el siglo XIX, ha sido casi siempre comprendido como un componente (y no el más importante) del desarrollo de los registros estatales para la movilización de las poblaciones marítimas: la Matrícula de Mar<sup>6</sup>. Así, la historia de la Matrícula ha sido regularmente estudiada desde el punto de vista de las poblaciones sujetas al servicio del Estado como marinería militar: un componente esencial del poder naval, ciertamente, pero no relacionado, al menos de manera directa, con la producción de buques de guerra. Así, tanto la notable sofisticación de los estudios recientes sobre la matrícula<sup>7</sup>, como la existencia previa de trabajos dedicados a las corporaciones encargadas de la administración o de la dirección técnica de la construcción naval, no han incidido de manera equivalente en nuestros conocimientos acerca de la importancia de la maestranza<sup>8</sup> para el desarrollo de la construcción naval por administración directa y por contrata. La hipótesis fundamental del presente estudio es que una de las claves para completar nuestro conocimiento sobre la naturaleza de

---

2. SALAZAR, 1888.

3. THOMPSON, 1981. RAHN PHILLIPS, 1992. GLETE, 1993. MESTRE, 1995.

4. GONZÁLEZ ENCISO, 2000. TORRES SÁNCHEZ, 2000. GLETE, 2002. VALDEZ-BUBNOV, 2011. TORRES SÁNCHEZ, 2013.

5. TORRES SÁNCHEZ, 2016.

6. FERRET, 1819. SALAS, 1870.

7. O'DOGHERTY, 1952. MÜLHMANN, 1975. LLOVET, 1980. BURGOS MADROÑERO, 1991. MARTÍNEZ SHAW y FERNÁNDEZ DÍAZ, 1995. LÓPEZ GÓMEZ y MIRABET CUCALA, 1995. MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2000. VÁZQUEZ LIJÓ, 2006. SANTANA, 2009. HOCES GARCÍA, 2015.

8. THURMANN, 1967, CLAYTON, 1980. LAVIANA, 1984. CASTILLO, 1992. LANG, 1998. PINZÓN RÍOS, 2011. ORTIZ SOTEL, 2015. RODA ALCANTUD, 2015.

los sistemas administrativos de la construcción naval es, precisamente, la relación del Estado y la iniciativa empresarial con la mano de obra especializada, encuadrada en el marco administrativo de la Matrícula de Mar<sup>9</sup>. La posibilidad de desarrollar un análisis exhaustivo de este gremio, así como su relación con las cofradías de mareantes previamente existentes, se encuentra fuera de los alcances -y también de los objetivos- de este espacio. Sin embargo, si la presente síntesis interpretativa logra hacer evidente que la maestranza matriculada es un elemento relevante para comprender la naturaleza de los sistemas administrativos de la construcción naval o, en otras palabras, que la línea de análisis dedicada a las implicaciones políticas y empresariales de la alternativa asiento/administración directa no se encuentra todavía completa sin esta perspectiva, entonces habrá cumplido su cometido principal.

Existe otra ambición primigenia que es preciso expresar aquí. La historiografía de la construcción naval es desigual, también, desde el punto de vista de los estudios regionales, con una tradición a un tiempo longeva y actualizada al respecto de la construcción de buques en la España peninsular, recientemente equiparada en detalle y complejidad por la atención vertida a la producción en la isla de Cuba<sup>10</sup> y, en una menor medida, a la de otros astilleros americanos de envergadura comparativamente reducida<sup>11</sup>. En contraste, la historia de la construcción naval española en Asia, principalmente en Filipinas, es regularmente omitida, o apenas mencionada, por los esfuerzos llevados a cabo para escribir narrativas globales sobre la construcción naval. Sin embargo, la Real Armada tenía su razón de ser en la protección de las vías de comunicación marítima del Imperio español, el cual hundía sus raíces en Europa, América y Asia, e hizo posible la articulación del primer sistema mercantil propiamente global de la modernidad. Por ende, un estudio de la construcción naval a nivel imperial requiere, necesariamente, integrar la perspectiva asiática, no de manera tangencial y exógena, sino como un componente fundamental y prioritario del reformismo borbónico en las industrias estratégicas. Integrar esta dimensión en un análisis estructural sobre el desarrollo administrativo de la construcción naval, basado en la interacción entre el Estado, la iniciativa empresarial y la mano de obra es, precisamente, el segundo objetivo del presente estudio<sup>12</sup>.

Es necesario hacer una última precisión metodológica. La historia de la construcción hispana de buques de guerra en la época clásica de la navegación a vela puede ser comprendida a partir de dos grandes ciclos, situados entre los siglos XVI y XIX. Estos dos ciclos, cada uno definido por características técnicas y administrativas específicas, son en apariencia divididos por el cambio dinástico entre las casas de Habsburgo y de Borbón, iniciado en 1700. Sin embargo, desde un punto de vista tecnológico y administrativo, ambos aparecen conectados por un periodo de transición que abarcó, aproximadamente, desde 1670 hasta década de 1730<sup>13</sup>. El inicio de este período de

9. Una primera aproximación a esta perspectiva en VALDEZ-BUBNOV, 2018.

10. SERRANO, 2008

11. MARTINEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2005.

12. Para la perspectiva administrativa y tecnológica de la construcción naval en Filipinas: VALDEZ-BUBNOV, 2017B.

13. Para la justificación tecnológica y administrativa de esta cronología: VALDEZ-BUBNOV, 2009B.



transición señala el principio de nuestro largo siglo XVIII. Su final, situado en 1834, queda definido por la última reglamentación expedida por la corona para definir los métodos administrativos de la construcción naval en los arsenales del Estado.

## 2. LA POLÍTICA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL DE LA DINASTÍA HABSBURGO EN EUROPA, AMÉRICA Y ASIA HASTA 1700: SÍNTESIS ADMINISTRATIVA Y TECNOLÓGICA

El primer ciclo en la historia de la construcción naval hispana corresponde a la consolidación de la dinastía Habsburgo, y a la creación del primer sistema centralizado de comercio global, basado en el establecimiento regular de los convoyes de la Carrera de Indias (1521) y la Carrera de Filipinas (1571). Este ciclo estuvo caracterizado por una tensión constante entre los objetivos estratégicos de la corona, definidos por la necesidad de hacer uso del mar para fines bélicos, y los objetivos del comercio marítimo a nivel imperial, definidos por dos influyentes grupos de interés mercantil, basados en el puerto fluvial de Sevilla, en el caso del Atlántico, y en las ciudades de México y Manila, en el caso del Pacífico. También estuvo definido por un importante nivel de autonomía operativa por parte de las élites regionales dedicadas a la construcción naval, así como por la casi inexistencia (a excepción del Mediterráneo) de una infraestructura material permanente (astilleros/ arsenales), perteneciente a la corona. Esto tuvo como resultado niveles relativamente reducidos de intervención estatal en los procesos productivos, usualmente definidos por relaciones contractuales con empresarios particulares, financiadas por la corona y supervisadas por sus oficiales, conocidos, en este contexto, como *superintendentes*. Los contratos (*asientos*) eran, en muchos casos, empresas escasamente redituables, en parte debido a las constantes dificultades padecidas por la Real Hacienda para depositar a tiempo las cantidades acordadas con el empresario, pero también a las variaciones de costos y al rigor de los oficiales reales en las labores de cuenta y razón. En consecuencia, las operaciones de construcción naval eran con frecuencia realizadas por empresarios interesados en otro tipo de compensación por parte de la corona, tales como el ascenso en la jerarquía nobiliaria, la explotación de otras fuentes de riqueza, o la obtención de licencias para participar en el comercio transatlántico. Las responsabilidades del empresario podían variar según las especificaciones del contrato, aunque normalmente incluían la mayor parte de los procesos productivos: corta, arrastre y salazón de maderas; compra o producción de manufacturas (salvo artillería y armamento); movilización y administración de mano de obra, y operaciones de astillero. Las variantes solían estar definidas por el grado de terminación de la obra, parcial o total, así como por la cantidad de pertrechos provistos por la Real Hacienda. Así, las operaciones de astillero podían ser concluidas por medio la administración directa de la corona, ya por designio previo, ya por incapacidad del contratista. En algunos casos específicos, la construcción podía ser llevada a cabo enteramente por administración directa, es decir, sin pasar por un contrato (definido como una suma de procesos productivos bajo control empresarial). Sin embargo, se trataba de procesos industriales complejos,

destinados a producir la maquinaria bélica más sofisticada de su tiempo, y que incluso la administración directa total comprendía necesariamente la interacción con diversos empresarios encargados de proveer determinados productos o servicios, a distintos niveles. En efecto, los contratos incluían regularmente, entre los diversos rubros que especificaban las responsabilidades del empresario, la movilización asalariada de obreros y operarios. Estas cláusulas normalmente especificaban los costos del trabajo asalariado en el contexto general de la obra, para su aprobación o supervisión por parte de los oficiales de la corona, y no especificaban en ningún caso la naturaleza de las relaciones contractuales entre el asentista y los trabajadores. Éstas eran reguladas por medio de procedimientos en principio consuetudinarios, pero progresivamente definidos y sistematizados por la reglamentación generada por asociaciones de trabajadores de carácter local: las *cofradías* o *gremios*<sup>14</sup>. Se trataba de organizaciones de naturaleza asistencial, usualmente constituidas en torno a una advocación religiosa, las cuales actuaban como mecanismo de protección de privilegios y derechos de las poblaciones marítimas ante otros sectores sociales, y ante la administración pública. Usualmente reunían a los practicantes de las profesiones marítimas de una comunidad determinada, especialmente marineros y pescadores, pero también prácticos de la construcción naval y de otras artes, generando una relativa capacidad de representación política por medio de la elección de sus propios oficiales. También ejercían determinadas facultades de protección y asistencia social, financiadas por medio del cobro de cuotas y derechos entre sus cófrades o agremiados. Existe una importante historiografía<sup>15</sup> dedicada a las cofradías de mareantes de los centros tradicionales de construcción naval en la península ibérica, especialmente en las Cuatro Villas y las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, y aquí nos limitaremos a señalar la intersección de estas formas corporativas con el desarrollo de la intervención estatal sobre los procesos relacionados con la producción de buques de guerra.

Desde el punto de vista tecnológico, es importante considerar que la interacción entre intereses públicos y privados, propia de la industria de la construcción naval, funcionaba en el marco de una legislación concebida para asegurar que los intereses estratégicos de la corona -y en segunda instancia, de los grupos de interés mercantil asociados con ella- quedasen plasmados en la concepción técnica de los buques<sup>16</sup>. Esto derivó en la creación de ordenanzas técnicas basadas en la definición de las medidas y proporciones de distintos tipos de navío, y alcanzó su forma más lograda con la edición de 1618, la cual, con algunas añadiduras, estuvo vigente para todos los reinos hispánicos hasta 1721. La combinación de estos elementos tuvo por efecto que los navíos estuviesen concebidos, no solo como vehículos de comercio, sino también como instrumentos de poder naval del Estado, siendo capaces de servir indistintamente tanto en las flotas de Indias como en las armadas reales, lo cual sucedió en repetidas ocasiones. La enorme importancia de los

14. Para una introducción historiográfica al tema: GONZÁLEZ ENCISO, 1998: 111-137. MOLAS, 2000: 47-62.

15. SEGURA OBRERO, 1987. ERKOREKA, 1991. TENA GARCÍA, 1995. GARCÍA FERNÁNDEZ, 2004. SOLÓRZANO TELLECHEA, 2011. SERNA VALLEJO, 2016. RAHN PHILLIPS, 2017.

16. FERNÁNDEZ IZQUIERDO, 1989: 54-58.

intereses mercantiles en el desarrollo técnico de la construcción naval tuvo un efecto restrictivo sobre los tonelajes permitidos por esta legislación, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, aunque los motivos, en cada caso, fueron diferentes. En el caso del sistema atlántico, el origen de este fenómeno se encontraba en la barra de San Lúcar, el somero paso fluvial que conducía al puerto de Sevilla, sede de la Casa de Contratación, órgano rector del comercio trasatlántico. Esta limitación geográfica condujo a importantes restricciones al calado: el porte máximo de los navíos autorizados por las ordenanzas de 1618 para la inclusión en la carrera de Indias era de 624 toneladas, lo que correspondía al tipo de 50 cañones en dos baterías completas. Esta restricción provocó, prácticamente desde el establecimiento de la Carrera, que se permitiese la utilización de la bahía de Cádiz para el ancoraje de capitanas, almirantas, y otros navíos grandes (las mismas Ordenanzas establecían los portes de éstos ligeramente por encima de las 1000 toneladas). Esta dualidad portuaria creaba dificultades para la fiscalización de una proporción importante del comercio trasatlántico. En el mismo sentido, el tesoro proveniente de las minas americanas era transportado, precisamente, en los buques más grandes, lo cual facilitaba la filtración de plata fuera de registro. Todo ello condujo al desarrollo de una élite mercantil basada en Cádiz, en creciente rivalidad con los intereses de Sevilla, la cual, para el último tercio del siglo XVII, comenzó a constituir un fuerte factor de presión política para la reforma del sistema trasatlántico. Existe vasta evidencia documental señalando que ambos grupos de interés formulaban parte de sus discursos en términos técnicos y geográficos, ambos directamente relacionados con el tonelaje autorizado de los navíos. Así, durante el último tercio del siglo XVII, la legislación de construcción naval se convirtió en un asunto de vital importancia para la reforma del comercio trasatlántico<sup>17</sup>. Ante las sucesivas añadiduras a las ordenanzas de 1618, autorizando la construcción de navíos de mayor porte, los intereses sevillanos intentaron contrarrestar su desventaja geográfica por medio de ambiciosos proyectos de dragado de la barra, así como por un intento, en 1691, de reformar las Ordenanzas para hacer posible que todos los tipos de navío remontasen el Guadalquivir sin peligro<sup>18</sup>. Durante este período, la corona resolvió sus necesidades navales, en parte, recurriendo a alianzas con otras potencias<sup>19</sup>, pero también fomentando la construcción por empresarios privados en los centros navieros del norte de la Península Ibérica. Así, a partir de la década de 1680 se botaron varios navíos de guerra de portes superiores a los autorizados por la legislación, cuyas características técnicas no diferían substancialmente de los navíos de línea entonces producidos por los rivales europeos de la monarquía hispana.

Pese a la constante presión militar por parte de la Francia de Luis XIV, así como a las dificultades financieras padecidas en la construcción naval en la Península Ibérica, durante este período se construyeron suficientes buques para la protección del comercio trasatlántico y las rutas internas del Caribe, en La Habana y

---

17. VALDEZ-BUBNOV, 2009a.

18. VALDEZ-BUBNOV, 2011.

19. STORRS, 2006.

Campeche. La protección del tráfico de cabotaje en el Pacífico americano, por otra parte, se efectuaba con buques construidos por una compleja interacción de intereses públicos y privados, en Centroamérica –la zona de Realejo–<sup>20</sup> y en Perú –los astilleros de Guayaquil<sup>21</sup>. Como en la Carrera de Indias, el principal estímulo para la participación empresarial en la construcción de navíos era la posibilidad de tomar parte en el comercio regional. Esto convirtió a estos astilleros, particularmente el segundo, en importantes focos de producción privada, con frecuencia por comisión del Consulado de Comerciantes de Lima<sup>22</sup>. También se construyeron allí buques de mayor porte para la Armada del Mar del Sur, perteneciente al Virreinato del Perú. Estos procesos iniciaban con una comisión por parte del virrey a un gobernador local, denominado *corregidor*, quien delegaba su autoridad en un *superintendente*, el cual podía ser un oficial a sueldo, o un empresario detentor de un contrato para determinadas obras, usualmente operaciones de corta, labra y arraste de maderas<sup>23</sup>. Para este fin, el superintendente imponía trabajo forzado a las poblaciones indígenas bajo la autoridad del corregidor. La movilización de trabajadores podía ser también contratada con un empresario especializado en ese rubro, usualmente perteneciente a las mismas comunidades indígenas<sup>24</sup>, lo cual no alteraba la naturaleza forzosa del servicio. Este mecanismo representaba, en sí mismo, un negocio privado vinculando a la administración local con las estructuras de poder indígenas<sup>25</sup>. Las operaciones de astillero eran dirigidas por un constructor bajo sueldo, así como por diversos oficiales subalternos, algunos especializados en procesos específicos, como carpinteros de ribera, de blanco, calafates, etc. Todo ello dio lugar al crecimiento de una importante mano de obra especializada en la construcción naval<sup>26</sup>. Esta nueva maestría, distinta de la importada de España<sup>27</sup>, se hallaba organizada en cofradías locales, y estaba usualmente compuesta por mestizos y castas libres, aunque el trabajo esclavo era también utilizado en los astilleros<sup>28</sup>. La totalidad de las operaciones podía ser tomada bajo contrato por un colono local a cambio de determinadas mercedes, como la asignación de un corregimiento. Finalmente, los productos manufacturados importados de España y Europa, tales como los herrajes y, en determinados casos, lonas y jarcia, eran provistos a cuenta del virreinato desde el arsenal del Callao<sup>29</sup>, donde podían ser comprados por el empresario en turno, en el caso de una contrata, o entregados al superintendente como parte de los procedimientos por administración directa. Existen indicios de que los navíos construidos en esta zona no seguían la legislación de construcción naval vigente desde 1618. En muchos casos se trataba de buques de grandes dimensiones, desde

- 
20. RADELL y PARSONS, 1971: 295 y ss.  
 21. CLAYTON, 1980. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 137, 142 y ss.  
 22. CLAYTON, 1980: 25.  
 23. CLAYTON, 1980: 22-24.  
 24. CLAYTON, 125.  
 25. CLAYTON, 32.  
 26. CLAYTON, 30.  
 27. CLAYTON, 1980: 128-133. ORTIZ SOTELO, 2015: 37-39.  
 28. LAVIANA, 1984: 86.  
 29. ORTIZ SOTELO, 2015: 34.

400 hasta más de 1000 toneladas, aunque sus características técnicas continuaban siendo casi totalmente desconocidas para la historiografía<sup>30</sup>.

En el caso de la vertiente asiática del sistema de construcción naval del Pacífico, la restricción oficial al crecimiento de los tonelajes, definitiva, como hemos visto, de la construcción naval atlántica, operó de manera análoga a lo largo de todo este período. La corona también buscó proteger los intereses del comercio sevillano a través de la legislación de construcción naval<sup>31</sup>, en este caso, ante la creciente competencia representada por los comerciantes de la ciudad de México y sus agentes en Manila<sup>32</sup>. Es importante recordar que el objetivo último de la expansión atlántica española había sido alcanzar las islas de la especiería y los desarrollados centros económicos de lejano oriente<sup>33</sup>. Para finales del siglo XVI, la colonización de América y el descubrimiento de las rutas de la navegación transpacífica habían hecho posible que la plata extraída de Nueva España y el Perú pagase un creciente volumen de mercancías asiáticas, que comenzaron a vulnerar la posición dominante del comercio sevillano sobre los mercados coloniales<sup>34</sup>. Tras un período exploratorio inicial, en el cual tuvo un rol protagónico la construcción naval en las costas occidentales de la Nueva España y Centroamérica<sup>35</sup>, la ruta transpacífica comenzó a utilizar navíos construidos en las islas Filipinas<sup>36</sup>. Esto fue posible gracias a su abundancia en maderas de alta calidad<sup>37</sup>, así como a la permanencia de estructuras de poder tradicionales (*Barangays*), que permitían la movilización temporal de mano de obra indígena (*polo*) bajo la autoridad de sus propios caciques (*cabezas de Barangay*)<sup>38</sup>. Estos últimos operaban bajo la autoridad de oficiales españoles: los *alcaldes mayores* asignados a la provincia en que se efectuaran las operaciones de corte, arrastre y labra de maderas, o los *corregidores*, cuando se trataba de espacios fronterizos. La interacción con las autoridades indígenas era llevada a cabo por diversos rangos de oficiales madereros (*cabos, ahiladores y mandadores*), mientras que la dimensión técnica de las operaciones de astillero se encontraba bajo la autoridad de maestros constructores, usualmente procedentes de Vizcaya y Guipúzcoa<sup>39</sup>, quienes, desde el último tercio del siglo XVII, se hallaban constituidos en juntas para determinar las características técnicas de los buques<sup>40</sup>. La construcción naval también se benefició de la imposición de tributo en especie y compras forzadas (*vandalas*) a las poblaciones indígenas, lo que hizo posible aprovechar una gran variedad de productos manufacturados esenciales para la industria, especialmente jarcia y lonas hiladas con fibras locales, y diversos materiales de calafatería<sup>41</sup>. Tanto la movilización de mano de obra como

30. CLAYTON, 1980: 69-72.

31. Para este tema: VALDEZ-BUBNOV, 2017B.

32. YUSTE, 1984; 2013.

33. BERNAL, 2004.

34. ALONSO, 2009. BONIALIAN, 2012.

35. BRAND, 1956.

36. CALAIRO, 2012: 72 y ss.

37. FADRIQUELA, 2013.

38. ALONSO, 2005: 361 y ss.

39. SALES-COLIN, 2013: 64.

40. VALDEZ-BUBNOV, 2017B: 251 y ss.

41. CRAIG y BENÍTEZ, 1916: 18 y ss.

la obtención de materias primas y productos de manufactura local, eran posibles en función de la existencia de la doble institución de la *encomienda* –la asignación de determinadas comunidades indígenas a la autoridad de un colono español– y el *repartimiento* –la movilización de poblaciones o de sus recursos para obras públicas o privadas (denominación española del *polo*)<sup>42</sup>. De esto se deriva que la encomienda/repartimiento era el marco jurídico que hacía posible la movilización de recursos humanos y materiales para la construcción naval, vinculando, tal como en el caso del Perú, a diversos rangos de la administración española con las estructuras de poder indígenas. Es necesario considerar también que, como en aquél caso, el principal estímulo para participar en la construcción naval consistía, desde los oficiales madereros hasta el mismo gobernador, en el privilegio de ser considerado en la repartición de las toneladas de carga de las flotas que operaban entre Manila y Acapulco<sup>43</sup>. Esto hace explícito el vínculo entre el régimen de la encomienda, la administración pública, el comercio transpacífico, y la construcción naval en Filipinas.

Otro factor importante para explicar el florecimiento de la construcción naval española en Asia fue la presencia, desde una etapa temprana, de importantes comunidades extranjeras en la bahía de Manila, principalmente chinas y japonesas, las cuales no sólo contaban con técnicos especializados en la producción de diversos herrajes, sino que también actuaban como representantes de un importante comercio de importación proveniente de sus respectivos países<sup>44</sup>. La corona promulgó diversas iniciativas para transferir la responsabilidad de los cortes madereros a estas comunidades,<sup>45</sup> lo cual, empero, nunca representó un contrapeso efectivo al trabajo indígena. En todo caso, el vínculo mercantil y manufacturero representado por estos grupos se traducían en precios ventajosos en relación con las importaciones europeas conducidas a través de Nueva España, lo cual vulneraba los intereses del comercio transatlántico. Más aún, el comercio entre Manila y Acapulco, consistente en productos suntuarios y materias primas para la industria textil, inundaba con regularidad los mercados de Nueva España y el Perú, generando una constante, aunque no necesariamente eficaz, presión administrativa y fiscal por parte de la corona. Tal como en el caso del sistema atlántico, en el Pacífico también existía una fuerte presión naval por parte de los rivales mercantiles de la monarquía Habsburgo, ingleses y holandeses, además de una casi permanente guerra de corso librada por diversos protagonistas asiáticos<sup>46</sup>.

Como resultado de esta combinación de factores mercantiles y militares, la corona promulgó una legislación tecnológica diseñada, no sólo para estandarizar las capacidades bélicas -ofensivas y defensivas- de los navíos que efectuaban la Carrera de Filipinas, sino también para limitar su capacidad de carga, en aras de proteger los intereses del comercio sevillano. Así, a lo largo de todo el siglo XVII

42. HIDALGO NUCHERA, 1995: 55-81.

43. Archivo General de Indias (en adelante AGI) FILIPINAS, 94, n.º.113.

44. BJORK, 2009: 25 y ss.

45. CUMMINS, 1974: 198.

46. BOXER, 1985: 419 y ss.

estuvo vigente un reglamento que limitaba el tonelaje de los navíos de la Carrera del Pacífico a tan sólo 200 toneladas, con el señalamiento específico que la capacidad de carga debía corresponder a la construcción del buque. Sin embargo, tal como en el caso del conflicto Sevilla-Cádiz, los intereses del comercio incidieron, desde una fecha muy temprana, en importantes incrementos al tonelaje real de los navíos en servicio. En efecto, estos tuvieron un vertiginoso salto desde 400 y 500 toneladas, en la década de 1580, hasta 1400 en 1628, y 1600 para mediados de siglo. También existen indicios tempranos de la existencia de navíos de hasta 2000 toneladas. El enorme contraste entre los límites impuestos por la legislación y las prácticas de la construcción naval es una muestra más de las tensiones económicas, políticas y militares expresadas en el diseño de los navíos, y demuestra la existencia de una flagrante desobediencia tecnológica por parte de los intereses novohispano-filipinos. Sin embargo, la tendencia al incremento del tonelaje de los navíos del Pacífico español no se mantuvo de manera constante a lo largo de toda la centuria. Aunque existen indicios de construcciones de 2000 toneladas todavía hasta mediados de siglo, para 1671 el porte más común se había reducido a sólo 700, remontando otra vez a 800-900 toneladas para 1696<sup>47</sup>. Aún bajo esta luz, resulta evidente que la legislación de construcción naval del Pacífico, diseñada para la defensa de su ruta principal, pero, también, para la protección de los intereses del comercio sevillano, resultaba ineficaz ante la influencia de los mercaderes de México y Manila, vinculados, a través del comercio, con los encomenderos y los oficiales responsables de las operaciones de astillero en torno a la bahía de Manila<sup>48</sup>.

### 3. LA ADMINISTRACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE LA MONARQUÍA BORBÓNICA DESDE UNA PERSPECTIVA IMPERIAL: LOS REINADOS DE FELIPE V Y FERNANDO VI (1700-1754)

En 1700, al morir el rey Carlos II, la dinastía Habsburgo se extinguió en España, dando lugar a la coronación de Felipe V y, con ello, a la Guerra de Sucesión Española (1700-1714). Esta aparentemente clara división cronológica ha hecho menos evidente la continuidad estructural en la política tecnológica y administrativa de ambos dinastías, la cual, como veremos más adelante, se mantuvo cuando menos hasta la década de 1730 y, el Pacífico, hasta mediados del siglo XVIII. La percepción de discontinuidad generada por el cambio dinástico se ha visto acentuada por las dificultades coyunturales padecidas por la nueva monarquía durante los años de guerra. Durante este difícil periodo inicial, el rey Felipe V sólo pudo disponer de cinco navíos de su propiedad, de los cuales tres fueron comprados. En estos años, el comercio imperial se mantuvo gracias a la colaboración de la Marina francesa<sup>49</sup>,

47. VALDEZ-BUBNOV, 2017B: 246-250.

48. Para una sugerente visión de este problema hacia finales del siglo XVII: CALVO, 2016: 65-90.

49. Para una visión actualizada de este proceso: SERRANO, 2011: 289 y 290-291.

la cual escoltó los convoyes de la carrera del Atlántico, e hizo posible cierta penetración mercantil de ese país en la carrera del Pacífico. Esto ha creado la imagen de una crisis de producción en los centros tradicionales de construcción naval de la Península Ibérica, heredada del gobierno de los Habsburgo. Sin embargo, los astilleros de Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa se encontraron activos durante la década de 1690, y lo estarían nuevamente durante la década de 1710, lo cual indica que tan sólo se vieron brevemente paralizados por el efecto disruptor de la guerra<sup>50</sup>.

Felipe V demostró poseer, desde el inicio mismo de su reinado, una visión estratégica de carácter verdaderamente global. La primera medida administrativa de su reinado en el ámbito de la construcción naval estuvo dedicada al Pacífico, y precede cuando menos en una década a cualquiera de las dedicadas al Atlántico. La tensión política entre la corona y las élites mercantiles de México y Manila continuó operando, en el paso del siglo XVII al XVIII, como factor decisivo en la construcción naval en Filipinas. La legislación vigente, que autorizaba un porte máximo de tan sólo 200 toneladas por navío, había sido actualizada por el gobierno del último Habsburgo en 1697 y 1699, elevándolo a 300<sup>51</sup>. Durante esos años, los prácticos de la construcción naval en la bahía de Manila fijaron el porte de los navíos entre 800 y 900 toneladas. En 1702, Felipe V promulgó un nuevo reglamento que cancelaba los anteriores, aumentando el porte autorizado de los navíos a 500 toneladas, y también el valor de las mercancías transportadas desde Filipinas a Nueva España<sup>52</sup>. Esto representó el mayor incremento oficial al tonelaje desde el establecimiento de la Carrera del Pacífico. Sin embargo, como había sucedido antes, este reglamento no fue obedecido. Los prácticos resolvieron que el porte mínimo no debía ser menor a 800 toneladas, argumentando que la duración de la travesía de Manila a Acapulco hacía necesario que dos terceras partes de la capacidad de carga estuviesen dedicadas al transporte de víveres y agua. Así, durante las primeras dos décadas del siglo XVIII, los astilleros filipinos continuaron botando, en flagrante desobediencia de la nueva legislación borbónica, navíos de 800 y más toneladas<sup>53</sup>.

Por otra parte, en el Atlántico, el fin gradual de la guerra señaló la reactivación de la construcción naval. Los pedidos de la corona a los astilleros españoles se iniciaron a partir de 1712, y sus operaciones fueron dirigidas por una nueva generación de superintendentes de construcción: Antonio de Gaztañeta y Joseph del Llano, en Cantabria y Vizcaya, así como Joseph Patiño y Joseph del Campillo en Cataluña. La construcción naval en América debía tener un rol preponderante, pues el principal plan de producción estaba basado en La Habana, Cuba. Se trataba de un programa de construcción de 10 navíos de 60 cañones, bajo medidas y planos de Gaztañeta. Estos buques debían prestar servicio en las rutas caribeñas (específicamente, en la antigua Armada de Barlovento), y en la protección de los convoyes de la Carrera de Indias. Debían ser construidos por medio de un contrato con Manuel López Pintado, supervisado por oficiales de la corona, y provisto de recursos financieros por las cajas

50. CASTAÑEDO GALÁN, 2001: 94-97. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 91-95, 140, 276-277. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 22, 138 y ss.

51. VALDEZ-BUBNOV, 2017B: 250.

52. YUSTE, 2007: 36-38. BARRIO MUÑOZ 2012: 233, 248.

53. VALDEZ-BUBNOV, 2017B: 251.



de México, así como por la asignación temporal de las rentas de cruzada y azogue. Las maderas provendrían de cortes locales, pero también de la Florida, y de Veracruz. Pese a todo ello, las demandas logísticas de la fase final de la guerra, específicamente, el sitio de Barcelona en 1713-14, impidieron la realización del proyecto.

Los principales astilleros tradicionales de la Península Ibérica (Guarnizo, Zorroza, Orio, Pasajes, Rentería y San Feliú de Guixols) comenzaron a producir, entre 1713 y 1716, nuevas series de navíos destinados sostener una política exterior expansiva, concebida para recuperar las posesiones italianas perdidas en la paz de Utrecht (1714). La construcción de estos buques hizo posible, en 1716 y 1717, el armamento de vastas operaciones anfibias para la recuperación de Sicilia y Cerdeña. Es importante señalar que las nacientes fuerzas navales de Felipe V se vieron también aumentadas por un número importante de navíos comprados en el extranjero, así como por medio del antiguo expediente del *embargo*, o la contratación forzosa de buques pertenecientes a empresarios particulares<sup>54</sup>. Así, las características estructurales del sistema naval heredado de los Habsburgo se encontraban todavía plenamente operativas, haciendo posible ejecutar una ambiciosa estrategia de expansión militar. Empero, el desastre de Cabo Passaro (1716) y el conflicto internacional resultante de la expansión mediterránea (la Guerra de la Cuádruple Alianza, 1718-19), tuvieron un efecto negativo sobre el programa de rearmamento naval. En el primer episodio se perdieron varios navíos y, en el segundo, un ejército francés destruyó varios todavía en grada.

Durante este período tuvo lugar una serie de reformas administrativas que cambiaron la estructura del sistema naval atlántico. El 21 de febrero de 1714, la corona decretó la creación de la Real Armada, aboliendo parcialmente el sistema de armadas regionales. Sin embargo, las escuadras de galeras del Mediterráneo, la Armada de Barlovento y la Armada del Mar del Sur continuaron vigentes hasta fines de la década de 1740, aunque con niveles de fuerza fluctuantes y relativamente reducidos. Varios navíos construidos en Cuba, Veracruz, Realejo y Guayaquil prestaron servicio en las armadas americanas, aunque estas también contaron, en tiempos de guerra, con la presencia de buques y escuadrones completos de la Real Armada.

En 1717 tuvieron lugar otras tres medidas decisivas para la industria de la construcción naval. La primera consistió en el establecimiento de una estructura administrativa derivada de la ordenanza francesa de 1689, basada en dos corporaciones principales, el Cuerpo General, o los oficiales destinados al mando operativo de los buques (formados, a partir de ese año, en la nueva Academia de Guardias Marinas de Cádiz) y el Cuerpo de Ministerio, los oficiales dedicados a la contaduría y administración a bordo de los navíos, así como en los puertos y astilleros reales. La segunda medida fue la promulgación de un reglamento concebido para cuantificar y definir las profesiones relacionadas con el uso del mar<sup>55</sup>. Por Real Decreto de 28 de enero se estableció un registro voluntario de todas las profesiones marítimas,

54. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 141.

55. Existió un antecedente, la Ordenanza de 31 de octubre de 1625, la cual ordenaba que se formara una «matrícula general» de todas las profesiones marítimas. No tuvo continuidad administrativa. SALAS, 1870: 108-112

particularmente la marinería y los oficios técnicos relacionados con la construcción naval<sup>56</sup>. Se trata de una reforma que tendría continuidad administrativa a lo largo de todo del siglo XVIII, y que, posteriormente, estaría relacionada con la capacidad de la corona para movilizar grupos empresariales e intervenir los procesos productivos de la construcción naval en España y, como veremos más adelante, también en América y en Filipinas. El 23 de noviembre de ese mismo año, Gaztañeta expidió un reglamento para censar las profesiones náuticas en la provincia de Guipúzcoa, el cual incluía carpinteros de ribera y de blanco, calafates, aserradores, toneleros, herreros, barrenadores y cordeleros<sup>57</sup>.

La tercera medida decisiva del año 1717 fue la transferencia de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz. Esto representó una toma de partido por parte del gobierno de Felipe V en el ya añejo conflicto entre ambas ciudades y tuvo trascendentales efectos sobre la industria de la construcción naval<sup>58</sup>. En efecto, los partidarios de Cádiz lograron que la corona aprobase en 1721 (y publicase en 1722), una importante reforma a las Ordenanzas de construcción naval. Se trata de las célebres *Proporciones de las más esempciales*, de Antonio de Gaztañeta, quien, como hemos visto, había sido responsable, entre 1711 y 1712, de la definición técnica de los navíos de 60 cañones concebidos para el malogrado contrato cubano de Manuel López Pintado, y también, como superintendente, había sido responsable de la construcción de varios navíos de ese mismo porte en Cantabria y Vizcaya entre 1712 y 1716. Aunque el título del reglamento de Gaztañeta expresa que se trataba de navíos de guerra, la Real Cédula que lo precede en la edición señala claramente que esos buques debían ser construidos por empresarios de todo el Imperio, para su servicio como mercantes en las flotas de Indias, sin que hubiese diferencia de fábrica, y sin que se siguiesen otras medidas o proporciones cualesquiera. Esto significa que, pese a la aparente especialización presente en su título, la legislación de Gaztañeta representa una importante confirmación tecnológica de la continuidad con el sistema de construcción naval del período Habsburgo. Es un error difundido en la historiografía suponer que se trata de navíos de línea en un sentido equivalente a los entonces producidos bajo ese nombre por otras potencias atlánticas.

El ascenso de Patiño al cargo de Secretario de Marina e Indias, en 1726, señaló el inicio de la creación de una nueva infraestructura material altamente centralizada, concebida, de manera explícita, para generalizar el uso la administración directa total como método dominante en la producción de buques de guerra<sup>59</sup>. En ese año, la Península Ibérica fue dividida en tres Departamentos navales, cuyas capitales –Cádiz, Ferrol y Cartagena– debían contar con una base portuaria permanente, destinada a la producción y almacenamiento de pertrechos para el mantenimiento de los navíos en servicio operativo. Además, estas capitales departamentales debían contar, dentro de sus instalaciones, de astilleros para la construcción de navíos en grandes series estandarizadas, las cuales debían producirse por administración directa

56. VÁZQUEZ LIJÓ, 2006: 244.

57. SALAS, 1870: 152-153.

58. VALDEZ-BUBNOV, 2009A: 2009B.

59. «Construcción de Astilleros en Cádiz», Archivo Histórico Nacional (en adelanteAHN), Estado, 3208, Exp. 345.

bajo la dirección de los oficiales del Cuerpo de Ministerio. El proyecto de Patiño, según sus propias palabras, era crear una Marina «económicamente dirigida y gobernada», concentrando tanto la construcción naval como la producción de materiales estratégicos en una vasta infraestructura portuaria de carácter permanente, financiada y administrada directamente por la corona<sup>60</sup>. Este proyecto no fue unánimemente aceptado, pues el mismo Gaztañeta emitió un duro dictamen en su contra, enfatizando la congruencia económica de continuar construyendo por contrata en los astilleros tradicionales, como se había hecho siempre<sup>61</sup>. Gaztañeta predijo las dificultades financieras de construir por administración directa en lugares que no solamente requerían de una fuerte inversión previa, sino que también se hallaban apartados de los centros productivos que, tradicionalmente, habían representado el fundamento económico de la construcción naval en España<sup>62</sup>. Sus críticas no tuvieron efecto. Como muestra de la viabilidad del proyecto estatal, en 1729 se botó al agua en Cádiz el navío *Hércules*, de 60 cañones, desde las instalaciones de su nuevo arsenal en construcción. Sin embargo, las grandes series de navíos que Patiño esperaba construir por administración directa en las tres capitales departamentales representaban tan sólo una posibilidad todavía distante en el futuro.

A partir de 1728, una nueva generación de técnicos de origen francés comenzó a dirigir la construcción naval en los nacientes astilleros departamentales. El más importante, Ciprian Autran, inició su actividad en Cádiz como capitán de Maestranza, y estuvo, junto con Jean Belletrande, relacionado con la botadura del ya mencionado *Hércules*<sup>63</sup>. Se trata de un punto importante, pues, como hemos visto, el censo y movilización de la maestranza era un aspecto prioritario dentro del esfuerzo gubernamental por controlar la industria de la construcción naval, en función del proyecto centralizador de Patiño. La conexión entre ambos elementos resulta clara, pues en 1726 se habían actualizado la órdenes de registro de marinería y maestranza originalmente expedidas en 1717. Esta nueva versión de la ahora oficialmente llamada *Matrícula de Mar* establecía el alistamiento por clases, definidas según la profesión (marinería y oficios relacionados con la construcción). También concedía privilegios específicos a cambio del registro, tales como el fuero de Marina y la exención de determinadas contribuciones, aunque manteniendo todavía un carácter voluntario<sup>64</sup>.

Este paso hacia la militarización de las profesiones técnicas de la construcción naval, requisito para su movilización por parte del Estado, contribuye a explicar los primeros ensayos para producir por administración directa en el naciente arsenal de Cádiz. Por otra parte, los arsenales de Cartagena y Ferrol, aunque también establecidos en términos administrativos desde 1726, tardaron más de veinte años en comenzar la producción regular de navíos en sus propias instalaciones, debido a la dificultad de financiar el desarrollo de sus respectivas infraestructuras. Como

60. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 198-202.

61. «Parecer de dn. Antonio de Gaztañeta sobre el proyecto de Marina de Patiño», AHN, Estado, 3208, Exp. 345.

62. Este tema está desarrollado en: VALDEZ-BUBNOV, 2011: 203-204.

63. QUINTERO GONZÁLEZ, 2004:13, 15, 95, 103, 119, 227-228.

64. VÁZQUEZ LIJÓ, 2006: 95.

han demostrado Juan Castañedo Galán y Rafael Torres Sánchez, los principales centros de construcción naval para la Real Armada continuaron siendo, durante toda la primera mitad del siglo XVIII, los tradicionales astilleros del norte de la Península Ibérica (incluyendo Santoña, cerca de Guarnizo, y La Graña, cerca de Ferrol). Así, durante este período, los astilleros tradicionales operaron con un nivel comparativamente reducido de inversión estatal, en comparación con los arsenales departamentales, pero botaron al agua la mayor parte de los navíos de la Real Armada. Esto fue posible gracias a la continuidad de la práctica de contratar con empresarios particulares, supervisados, como en el antiguo sistema de los Habsburgo, por funcionarios de la corona. También se compró un número importante de navíos. Todo ello indica, como han señalado los ya mencionados autores, que la corona siguió una política industrial pragmática a lo largo de todo este período, dentro de la cual la construcción por administración directa representaba apenas uno de los mecanismos para obtener navíos para la Real Armada, y no necesariamente el más productivo. Desde esta perspectiva, resultan claros los fundamentos de la oposición de Gaztañeta al proyecto centralizador de Patiño. Pese a ello, la administración directa total, tal como fue definida en 1724, continuó siendo un objetivo estratégico de la monarquía, como demuestran las subsecuentes medidas para el control de la maestranza, así como la inversión –sostenida, aunque sujeta a altibajos– en la infraestructura permanente de los tres Departamentos navales de la Península Ibérica.

Aunque el proyecto de Patiño no contemplaba la construcción naval en la isla de Cuba, en este período inicial también se estableció un astillero en La Habana, donde se nombró a un capitán de Maestranza -Juan de Acosta- desde 1722. Esto hizo posible iniciar allí, en 1724, la construcción por administración directa de cuatro buques, bajo la dirección de un oficial del Cuerpo de Ministerio, Juan Pinto. Tal como ocurrió en España, la construcción por este sistema fue pronto sustituida por nuevos contratos con la iniciativa empresarial, personificada ahora por el mismo Acosta y sus vínculos personales con la élite empresarial habanera. En 1731, el capitán de Maestranza tomó bajo contrato la construcción de cuatro navíos en el astillero La Habana. La concentración de funciones en la persona de Acosta es un indicador importante de la imbricación progresiva del sistema de producción por administración directa y por asiento, efectuada a través del progresivo control sobre la mano de obra de astillero<sup>65</sup>. El contrato de Acosta es importante también en otro sentido: fue precisamente a través de él que los conceptos de polivalencia mercantil y militar, presentes todavía en los diseños de Gaztañeta, comenzaron a abandonarse en favor de la especialización bélica. En efecto, el contrato produjo una serie de cuatro navíos de 60 cañones, bautizados como *Los Cuatro Continentes*, los cuales presentaban, no sólo un importante aumento del tonelaje en relación con los tipos correspondientes de las *Proporciones de las más esempciales*, sino también un incremento en la potencia de fuego por medio de la extensión de la batería principal en una porta. Estas son características análogas a las desarrolladas en Francia a principios de la década de 1730 para los cruceros de 60 y 70 cañones,

65. SERRANO, 2011: 294-295, 300. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 233-268.

un punto relevante si se tiene en cuenta la importante actividad de Ciprian Autran y otros constructores franceses en los astilleros departamentales tras la muerte de Gaztañeta. Desde una perspectiva tecnológica, esto representa el final del período de transición entre el sistema Habsburgo y el borbónico<sup>66</sup>.

Durante este período también se ensayó la construcción por administración directa total en Coatzacoalcos, Veracruz, donde en 1734 se botó al agua el navío de 60 cañones *Nueva España*, construido bajo la dirección del ya mencionado Juan Pinto. Este astillero fue abandonado en 1736, ante la fuerte inversión estatal requerida para mantenerlo operativo. La construcción naval en ese enclave requería no sólo de recursos financieros, sino también de herrajes y otras manufacturas que debían ser transferidos desde el arsenal de La Habana. Esto convertía al proyecto veracruzano en una fuerte diversión de recursos de la principal base naval del Caribe. Aunque algunos empresarios locales presentaron proyectos para vincular la construcción de navíos en aquella zona con otras actividades económicas, la corona optó por la decisión económicamente más racional de centralizar la construcción naval en Cuba. Los astilleros de Realejo y Guayaquil, por su parte, continuaron operando para suplir la navegación de cabotaje en el Pacífico americano, por medio de la participación de las autoridades virreinales y de empresarios activos en la zona<sup>67</sup>.

Durante este período de consolidación del proyecto borbónico en España y América, la construcción naval en Filipinas siguió constituyendo, también, uno de los principales focos de interés estratégico de la corona. El 6 de julio de 1714 se expidió una Real Cédula ordenando una supervisión estricta de las operaciones de construcción en los astilleros filipinos, la cual era considerada dispendiosa y perjudicial a la Real Hacienda. En el mismo sentido, la ya mencionada transferencia de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, en 1717, señaló el endurecimiento de la posición de la corona ante las prácticas de la construcción naval en el Pacífico. En 1718, se reiteró una prohibición contra el tráfico de sedas chinas, extensiva a la seda en rama, y en 1720 el límite del valor total de las mercancías, vigente desde 1702, tuvo que ser refrendado. En ese año también se autorizó un ligero incremento del porte máximo de los navíos, fijado en ahora en 560 toneladas. La estrecha conexión entre la legislación mercantil y los reglamentos de construcción naval del Pacífico dio un nuevo giro a partir de 1723, cuando el gobernador de las islas, marqués de Torre Campo, recibió del presidente del Consejo de Indias, Andrés de Pez, una orden acompañada de una copia manuscrita de las *Proporciones de las más esempciales* de Gaztañeta, la cual le informaba que esta legislación debía ser obedecida también en los astilleros del Pacífico. Otra carta, firmada por Joseph Rodrigo, señalaba que las especificaciones de Gaztañeta debían emplearse para la construcción de navíos, tanto mercantes como de armada, lo cual es una confirmación más de la continuidad conceptual de los diseños de Gaztañeta con aquellos definidos por las Ordenanzas del período Habsburgo, y demuestra que la distinción tajante entre diseños de guerra y de comercio aún no se efectuaba en este período. El bando de

66. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 236, 237, 238, 240, 251.

67. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 153 y ss.

obedecimiento fue subsecuentemente pregonado en las principales poblaciones de la provincia de Batayán, Mindoro, Pangasinan, Zebú, Yligan y Panai. En 1727 se botó en Cavite el *Nuestra Señora de Guía*, de 500 toneladas, construido bajo estas normas. Esta coincidencia entre la legislación vigente y el tonelaje de los buques producidos en Filipinas representa un hito desde el punto de vista de la obediencia de las élites locales a la política tecnológica dictada por la corona. A partir de 1730, el comercio entre Nueva España y las Filipinas estuvo regido por un reglamento experimental, vigente por cinco años, el cual permitía un incremento substancial tanto del valor de la carga como del retorno en plata transportado por las flotas anuales. El porte de los navíos, sin embargo, se estableció en 500 toneladas, y las autoridades filipinas, bajo la gubernatura de Valdés Tamón, construyeron otros dos buques Gaztañeta de esas dimensiones, bautizados *Nuestra Señora de Covadonga* y *Nuestra Señora del Pilar*, botados en Cavite en 1733<sup>68</sup>. En 1734, tras diversas tensiones políticas, el reglamento experimental fue aprobado, con lo cual el porte de los navíos quedó nuevamente fijado de manera oficial en 500 toneladas<sup>69</sup>. En ese mismo año, sin embargo, se imprimió en Manila un importante tratado de construcción naval que detallaba las proporciones de un navío de 70 cañones de casi 1000 toneladas, en dos versiones diferentes: una diseñada específicamente para la guerra, y la otra, para el comercio<sup>70</sup>. En este sentido, la construcción naval española en el Pacífico daba un paso simultáneo y semejante a la del Atlántico, al establecer una clara separación teórica entre diseños mercantiles y militares, distinción que, como hemos señalado, no se encontraba presente en la legislación de Gaztañeta, pese a su título.

En Europa y América, el proceso de centralización de la construcción naval dio un nuevo y trascendental paso con la constitución del Almirantazgo, en 1737. Este órgano rector de la Real Armada, bajo la dirección del sucesor de Patiño, Zenón de Somodevilla (marqués de la Ensenada), aprobó en ese año una nueva y más completa Ordenanza para la Matrícula de Mar<sup>71</sup>. Ésta se encontraba basada en el anterior reglamento de 1726, el cual se mencionaba explícitamente como antecedente para el registro de toda la gente de mar en un «gremio separado», libre de los sorteos por quintas, del reclutamiento para el Ejército, de la obligación de alojar oficiales, y de determinadas contribuciones concejiles. La nueva Ordenanza estaba dirigida a las poblaciones marítimas en general, incluyéndose, en el primer artículo, una mención específica a la maestranza dedicada a la construcción de buques de guerra. Este es el primer indicador específico de la nueva relación establecida entre la matrícula y los obreros de la construcción naval, los cuales quedaban sujetos a las mismas obligaciones que el resto de la gente de mar. El cuerpo de la Ordenanza, de hecho, está dedicado a detallar los privilegios jurisdiccionales y económicos de las poblaciones que decidieran matricularse, aunque el derecho a ejercer las profesiones marítimas, específicamente, el servicio mercante y la pesca con embarcación, quedaba condicionado al registro en la matrícula y, por ende, al servicio en los bajeles de la Real

68. GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ, 1993.

69. BARRIO MUÑOZ, 2012: 251.

70. VALDEZ-BUBNOV, 2017A.

71. Reproducida en SALAS, 1870: 167-169

Armada o en los astilleros y arsenales del rey. Así, pese a que, aparentemente, se trataba de un paso voluntario, el registro en la Matrícula quedaba convertido en un requisito obligatorio para el ejercicio de todas las profesiones marítimas. Una *Instrucción* añadida en ese mismo año impuso un control más estricto sobre los individuos de maestranza, distinguiendo a los carpinteros de ribera y calafates de los carpinteros de blanco, y otros oficios menores. A los primeros se exigía acreditar experiencia en obras del rey para que un quedar matriculados de manera permanente, mientras que los segundos podían contratarse según las necesidades de cada obra específica, pero sin formar parte de la Matrícula. Según Vázquez Lijó, esto habría permitido que un gran número de trabajadores de maestranza se desempeñaran en la construcción naval sin formar parte de los registros, aunque claramente se trataba sólo de los rangos profesionales inferiores a los carpinteros de ribera y los calafates. Como en las ediciones anteriores, este reglamento ofrecía diversos privilegios, como el Fuero de Marina, la exención de Quintas, la liberación de cargas concejiles, y el derecho a ejercer la pesca y navegación. Los límites de edad para el registro en esta nueva versión de la matrícula abarcaban prácticamente toda la vida laboral de un individuo, hasta los 60 años<sup>72</sup>.

Este proceso de intervención estatal sobre las prácticas laborales de la construcción naval tuvo su paralelo en Filipinas. En 1736, el gobierno de Manila promulgó una *Instrucción* para normar la movilización de mano de obra en los cortes de maderas y las operaciones de astillero. Esta medida representó una respuesta administrativa a uno de los principales problemas de la industria: la sobre-explotación de las poblaciones locales por parte de los encomenderos y de los oficiales encargados de la construcción naval<sup>73</sup>. Se trataba de un problema antiguo, pues existen numerosos testimonios, desde principios del siglo XVII, acerca de las dificultades padecidas en estas operaciones ante la escasez o reticencia de la mano de obra local<sup>74</sup>. La *Instrucción* establecía una clara separación entre la administración gubernamental y los oficiales madereros, al prohibir que los alcaldes mayores continuaran teniendo autoridad, tanto en los cortes como en los trabajos de astillero. Estas responsabilidades eran transferidas a una junta de construcción bajo la dirección de un capitán y un alférez nombrado para el propósito. A su vez, esta junta debía nombrar a los cabos de cortes, los ahiladores y los mandadores de diverso orden. El espíritu de este reglamento era contener los abusos ejercidos consuetudinariamente, no sólo por los oficiales españoles, sino también por las autoridades indígenas encargadas de la movilización de trabajadores para los *polos*. El principal rubro estaba dedicado a la práctica de la *opa*, un mecanismo de sustitución por medio del cual un trabajador movilizado para el *polo* pagaba determinada cantidad en dinero para enviar a otro en su lugar. Los encargados de la colección de las *opas* eran los *Cabezas de Barangay*, quienes retenían parte de estas cuotas, o las imponían de manera desmedida. Los cabos, por su parte, eran conocidos por obligar a los trabajadores opados a realizar trabajos

72. VÁZQUEZ LIJÓ, 2006: 257, 265, 266.

73. AGI, FILIPINAS, 285, N.1 .

74. Para una sugerente introducción a este tema: SALES-COLIN, 2013: 68 y ss.

en su beneficio particular. Más aún, solían apropiarse de parte de los productos obtenidos por medio de los ya mencionados *vandalas*, además de impedir que los trabajadores llevaran sus propios víveres a los campamentos de corta (*reales*) y a los astilleros, con el fin de obligarles a comprar en tiendas establecidas ex profeso, y aprovisionadas por medio de los mismos *vandalas*. El reglamento estandarizaba el monto de las *opas*, los meses y horarios de trabajo por cada *polo*, las cantidades pagadas por la Real Hacienda por socorros pagados a cada trabajador, pagados en raciones de arroz, y finalmente las prácticas disciplinarias de *reales* y astilleros. Un elemento relevante es que la autoridad para vigilar el cumplimiento de estas disposiciones recaía, de manera oficial, sobre los padres capellanes de la orden religiosa asignada en la provincia en que tuviesen lugar las operaciones. Así, las órdenes religiosas se convertían en un pilar fundamental de los nuevos mecanismos para la movilización de mano de obra para la construcción naval. Efectivamente, los sacerdotes obtenían autoridad para imponer graves penas, tanto a los oficiales españoles como a los *cabezas de Barangay*, todas especificadas con precisión en el reglamento<sup>75</sup>.

La *Instrucción* fue complementada en 1738 por una *Compulsa* concebida para normalizar las operaciones de astillero. Este segundo reglamento estaba basado en criterios de eficiencia en la labra de maderas, así como en el uso de los caudales y los diversos materiales de construcción introducidos en el astillero de Cavite, reduciendo, a un mismo tiempo, el número de trabajadores de maestranza obtenidos de cada provincia por medio del *polo*. Desde el punto de vista de la movilización de mano de obra, su característica más relevante era el establecimiento de la obligación de haber servido en el astillero durante un tiempo determinado para acceder al privilegio de sentar plaza como marinero en los galeones. Esto confirma que la posibilidad de participar en el tráfico entre Manila y Acapulco era el principal estímulo para trabajar en la construcción naval, no sólo al nivel de los encomenderos y de los oficiales con autoridad sobre *reales* y astilleros, sino también al nivel de la maestranza indígena<sup>76</sup>. Así, el ejercicio de los oficios náuticos –en este caso, la marinería de los galeones– quedaba condicionado, tal como en el caso de la Matrícula de Mar, al servicio previo en la construcción naval para el Estado<sup>77</sup>.

El Almirantazgo experimentó también con otras formas de relaciones contractuales para el fomento de la construcción naval. Entre 1739 y 1748, el Imperio español se vio envuelto en los dos conflictos internacionales: la Guerra del Asiento, también llamada de la Oreja, y la Guerra de Sucesión Austríaca. La presión económica de la guerra tuvo un efecto negativo para la construcción naval en la Península Ibérica. Así, la principal adición de navíos a la Real Armada en Europa provino del embargo de buques pertenecientes a empresarios de la carrera de Indias. Siete unidades fueron obtenidas por este medio y, aunque sus dueños quedaron disconformes con las compensaciones ofrecidas por la Real Hacienda después de varios años de

75. AGI, FILIPINAS, 136, N. 1. Los alcances de esta medida, así como su distribución territorial, son actualmente objeto de un nuevo estudio por parte del autor.

76. AGI, FILIPINAS, 149, N. 1.

77. VALDEZ-BUBNOV, 2017B: 257-258.



litigio, los buques sirvieron brillantemente en la campaña mediterránea de 1744, combatiendo con eficacia en la que sería conocida como Batalla de Cabo Sicié. La paralización total de la industria de la construcción naval en Europa fue compensada con creces por la productividad de los astilleros americanos y asiáticos. En ese año se formó una compañía por acciones para la explotación de la hoja de tabaco en la isla de Cuba<sup>78</sup>. A cambio de este y otros privilegios, la compañía se comprometió a construir diez navíos en el astillero de la Tenaza, en la bahía de La Habana. Esto representó una solución a diversos problemas técnicos generados por la concentración de responsabilidades empresariales, técnicas y administrativas en la persona de Juan de Acosta. La posición de Acosta como Capitán de Maestranza se mantuvo intacta, mientras que la dirección técnica de las obras estuvo en manos de otros oficiales ministeriales, especialmente de Lorenzo de Montalvo y Rodrigo de Torres. Como parte de los esfuerzos por controlar a Acosta y a sus redes empresariales, Montalvo solicitó, en 1747, la implantación de la Matrícula de Mar en Indias. Esta petición fue cancelada antes de su puesta en práctica, debido a la oposición del gobernador de la isla de Cuba, Francisco Cagigal<sup>79</sup>. En el caso de Filipinas, la guerra también tuvo importantes efectos en la industria de la construcción naval. En 1743, uno de los navíos Gaztañeta de 500 toneladas contruidos por Valdés Tamón, el *Nuestra Señora de Covadonga*, fue capturado por el británico *Centurion*. El suceso generó una gran conmoción entre los grupos mercantiles de México y Manila, y fue ampliamente explotado por la propaganda inglesa. Así, resulta significativo que las siguientes operaciones de construcción naval en la bahía de Manila, comisionadas durante la gubernatura interina del Obispo de Ilocos, produjeren un navío que superaba en más de tres veces el porte de sus predecesores: el *Nuestra Señora del Rosario* y los *Santos Reyes*, de 1710 toneladas, botado al agua en 1745<sup>80</sup>.

El fin de la guerra, en 1748, coincidió con la extinción del Almirantazgo, y señaló el ascenso del marqués de la Ensenada a la Secretaría de Marina. Con esto dio inicio de una de las etapas más productivas del sistema de construcción naval del Imperio español. El nuevo monarca, Fernando VI, coronado tras la muerte de Felipe V en 1746, hizo suya la estrategia ensenadista de buscar una posición independiente en la arena internacional. La espina dorsal de este proyecto era una vigorosa política de rearmamento naval que le permitiese actuar como árbitro de la paz y la guerra entre los dos principales potencias europeas -Francia e Inglaterra- sin alinearse totalmente con ninguna. En ese mismo año, una concentración de contratos en el asentista privilegiado Juan de Ysla (también comisario ordenador de Marina), hizo posible la ejecución de un vasto programa de cortes madereros en La Montaña, Santander. El propósito era iniciar un ambicioso programa de construcción de 44 navíos Aufrán de 70 cañones, bajo las condiciones previstas originalmente por Patiño, es decir, en grandes series estandarizadas, producidas por administración directa en los arsenales departamentales<sup>81</sup>. Sin embargo, Ysla pronto recibió una nueva comisión por parte

78. SERRANO, 2013: 111 y ss.

79. MARTÍNEZ SHAW Y ALFONSO MOLA, 2005: 273.

80. MARLEY, 1991.

81. MAISO, 1990.

de Ensenada: reactivar el astillero tradicional de Guarnizo, y construir una nueva serie de cuatro navíos (luego extendida a ocho), bajo la condición explícita de reducir sus costos en relación con la producción de los arsenales departamentales. Esto coincidió con la importación de un gran número de técnicos británicos a España, tres de los cuales pasaron a dirigir las operaciones de construcción por administración directa en Cádiz, Cartagena, Ferrol y, posteriormente, también las correspondientes a la contrata de Ysla en Guarnizo. Mientras tanto, en Cuba, los últimos buques correspondientes a la serie originalmente contratada con la Real Compañía de La Habana eran botados al agua. En Filipinas, por otra parte, el nuevo gobernador, marqués de Ovando, comisionó la construcción de un nuevo buque en el Real Astillero de Bagatao, bajo la dirección de Domingo de Nebra. Se trataba del *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin* (alias *El Poderoso*), de 2000 toneladas. Claramente, los buques del Pacífico habían superado con mucho las dimensiones de sus contrapartes del Atlántico, alcanzando de nuevo los enormes tonelajes de la primera mitad del siglo XVII<sup>82</sup>.

En 1751, la normatividad de la Matrícula de Mar fue incorporada a las Ordenanzas Generales de la Armada<sup>83</sup>, recogiendo todos los puntos fundamentales de los reglamentos expedidos por el Almirantazgo en 1737, con algunas importantes diferencias para las profesiones de la construcción naval. Los carpinteros de ribera y los calafates sólo podían ejercer tras haber servido durante dos campañas en los bajeles de la Real Armada, a partir de lo cual gozarían de los privilegios compensatorios de la Matrícula. En contraste, los oficios menores de la construcción naval (listados como carpinteros de blanco, toneleros, aserradores, armeros, torneros, herreros, pintores, faroleros y fabricantes de jarcia, lona y betunes) no quedaban obligados a registrarse en la Matrícula, pero solamente disfrutarían de sus privilegios durante las obras para las que hubiesen sido contratados. Para todas las profesiones náuticas, el registro en la Matrícula quedaba convertido en requisito obligatorio para ejercer la pesca en embarcaciones y la marinería. Una vez expedido este reglamento, tuvo lugar un segundo intento por implantar de manera local la legislación de Matrículas en América. Efectivamente, en 1757, el gobernador de Cartagena de Indias solicitó su implantación en ese puerto, pero, tal como en el intento realizado diez años antes por Montalvo en La Habana, este empeño fue rechazado por la Secretaría de Marina, ante los potencialmente perniciosos efectos sociales de condicionar las prácticas consuetudinarias de la navegación y la pesca al servicio en los bajeles y astilleros del rey<sup>84</sup>. Las poblaciones marítimas de las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, así como posteriormente Castro Urdiales y Canarias, no fueron incorporadas al regimiento de Matrículas<sup>85</sup>. Esas provincias continuaría rigiéndose por las ordenanzas de sus gremios locales, así como por las autoridades de los concejos villanos, siempre y cuando ejercieran dentro de sus límites geográficos. Al emplearse en otras regiones del Imperio, así

82. MARLEY, 1993

83. ORDENANZA, 1751.

84. MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2005: 273, 274.

85. SERNA VALLEJO, 2016: 48 y ss.

como en los astilleros y arsenales del rey, debían quedar sujetos a los reglamentos de matrículas.

A partir de 1754 se registró un importante cambio en la política exterior de Fernando VI, el cual tuvo profundos efectos en la política de construcción naval de los siguientes diez años. Ensenada fue apartado de sus carteras ministeriales, debido a que su política naval fue presentada al monarca como una toma de posición anti-británica, contraria al espíritu de paz armada que animaba su estrategia diplomática. Su sucesor al frente de la Secretaría de Marina, Frey Julián de Arriaga, no sólo se encontró privado del control directo sobre las finanzas navales del cual habían gozado sus predecesores, sino que también tuvo que enfrentar progresivos recortes en las consignaciones anuales<sup>86</sup>. Como resultado, al concluirse los programas de construcción por administración directa en los arsenales departamentales, no se proyectaron otros nuevos, mientras que Juan de Ysla, el principal agente de la iniciativa privada en la construcción naval, fue privado de su contrato en Guarnizo y encarcelado. Los dos últimos navíos de su serie fueron terminados por Juan Bautista Donestevé, un contratista anteriormente asociado con él. Por otra parte, la práctica de otorgar contratos de construcción naval a operarios de maestranza, previamente ensayada en La Habana, cobró un nuevo ímpetu en 1758, con la botadura del navío *El Campeón*, en el arsenal de Cartagena. Se trata de un punto revelador, pues el contrato para la construcción de este buque especificaba que la única responsabilidad de sus cuatro empresarios –todos contra maestres de construcción del arsenal– era el reclutamiento, administración y pago de la mano de obra en el astillero. Esto señala una clara diferencia con las relaciones contractuales de períodos anteriores en la industria de la construcción naval, y las detalladas relaciones del proceso sentaron un nuevo precedente laboral y empresarial en los arsenales estatales<sup>87</sup>.

En este mismo período, Fernando VI, tal como lo había hecho anteriormente Felipe V, intentó tomar medidas ante los efectos económicos del enorme crecimiento de los navíos de la carrera del Pacífico. El 29 de abril de 1756, el rey ordenó la sustitución del *Santísima Trinidad*, en principio, debido a sus malas características de navegación, pero también debido que su enorme capacidad de carga era percibida como un mecanismo para introducir mercancías en Nueva España, muy por encima de las autorizadas por la legislación mercantil. Para este propósito, se enviaron recursos financieros desde Acapulco, para la construcción de dos fragatas. Sin embargo, las autoridades filipinas, en lugar de iniciar la construcción de estos dos buques, utilizaron los recursos para modificar al *Santísima Trinidad*, buscando oficialmente mejorar sus cualidades marineras, pero sin alterar substancialmente su capacidad de carga. En 1757 se eliminó completamente su cubierta superior, sustituyéndola por un castillo con dos portas de artillería y un alcázar con seis.<sup>88</sup> Se trata, nuevamente, de un caso de desobediencia a las políticas

86. BAUDOT MONROY, 2012B: capítulo XII; 2017: 195-224.

87. VALDEZ-BUBNOV, 2018: 114-115.

88. MARLEY, 1993: 176-177.

tecnológicas dictadas por la corona, motivada por los intereses de los comerciantes de la ruta Manila-Acapulco.

#### 4. LA SEGUNDA FASE DEL LARGO SIGLO XVIII: LA POLÍTICA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL DURANTE LOS REINADOS DE CARLOS III, CARLOS IV Y FERNANDO VII (1763-1834)

El desenlace de la Guerra de los Siete Años (1756-63) generó un cambio importante en el balance de poder entre las tres principales potencias navales europeas. Este cambio tuvo efectos tan trascendentales en las industrias de construcción naval que justifica considerar a este como un segundo ciclo evolutivo, el cual, en términos administrativos y tecnológicos, mantuvo características estructurales relativamente homogéneas hasta la fragmentación del Imperio durante el primer tercio del siglo XIX. El gobierno de Carlos III siguió una política exterior eminentemente navalista, basada en una estrecha alianza con Francia y dirigida en contra de Gran Bretaña. La naturaleza esencialmente ofensiva de la alianza borbónica se tradujo en una planta de armada basada en un poderoso núcleo de navíos de línea de tres puentes, concebidos para disputar el dominio del mar en encuentros decisivos, apoyado por una proporción substancial de nuevos cruceros de dos puentes, fuertemente artillados, así como por diversos rangos de unidades menores para el servicio a la descubierta. Estos parámetros doctrinales y tecnológicos definieron la producción tanto en España como en América, y se mantuvieron a lo largo de los reinados de Carlos IV (1788-1808) y de Fernando VII (1808 y 1814-33). Desde una perspectiva administrativa, en cambio, las reformas más importantes de este período representan una intensificación de las medidas de control empresarial y de mano de obra iniciadas durante el período anterior, con la importante diferencia de que la infraestructura material de la corona se encontraba ya plenamente operativa. Esto hizo posible niveles crecientes de control estatal sobre los procesos productivos, llevados a cabo a través de nuevas formas de reglamentación tanto de las contrataciones como de la maestranza, gradualmente transferidas a todo el Imperio, aunque con variantes regionales. En el caso del Pacífico, a lo largo de este período tuvieron lugar transformaciones profundas en la estructura mercantil de la Carrera de Filipinas, las cuales, a su vez, afectaron directamente la industria de la construcción naval<sup>89</sup>. En efecto, las reformas al comercio dieron lugar a una cada vez mayor presencia de la Real Armada en las islas, hasta que, ya en el siglo XIX, la legislación de construcción naval en Filipinas fue homologada, en términos relativos, con aquella vigente en España y América.

---

89. Estos cambios han sido hasta ahora escasamente tratados por la historiografía. Su interpretación más detallada y completa se encuentra en la contribución de María Baudot Monroy, en este mismo número monográfico, por lo que remitimos al lector a ella.

La política naval conjunta desarrollada por las potencias borbónicas a partir de 1763 señaló el inicio de importantes reformas en los sistemas navales de las coronas francesa y española. En el caso español, la primera medida fue reactivar la construcción naval en los arsenales departamentales y, posteriormente, también en Guarnizo. Esto se llevó a cabo, no por medio de la administración directa, sino por nuevas contrataciones con empresarios italianos en el arsenal de Cartagena (Monticelli, Marcenaro, Agnesse, Ratti), y con empresarios cantábricos en el astillero de Guarnizo (Juan Bautista Urquidizaz, Manuel de Zubiria y Juan Bautista Donestevé). Las grandes series de navíos construidas por administración directa durante la secretaría del Marqués de la Ensenada habían llegado a su fin en el contexto de una marcada reducción presupuestal, impulsada por el giro pro-británico en la diplomacia de Fernando VI. Así, la reactivación de la construcción naval durante los primeros años del gobierno de Carlos III se basó en la capacidad empresarial expresada en la firma de aquellas contrataciones. Sin embargo, el margen de acción de los asentistas de la construcción naval se vio muy pronto reducido por la colaboración administrativa entre las dos coronas borbónicas. A partir de 1767, diversos técnicos franceses -bajo la dirección de Jean Maritz- comenzaron a intervenir las fábricas de artillería, en Sevilla y Santander, importando nuevos sistemas para la producción de cañones navales. Por otro lado, un ingeniero naval de la misma nacionalidad -François Gautier- comenzó a dirigir, inicialmente como constructor de navíos, las series contratadas con Zubiria en Guarnizo.

Esto coincidió con nuevas medidas administrativas para intensificar la militarización de la maestranza: en 1768 se enfatizó la obligación explícita de acreditar servicio en la construcción de buques de guerra para poder ejercer las profesiones de la construcción naval, incluso para empresarios particulares<sup>90</sup>. Por otra parte, la dirección técnica de las operaciones de construcción naval dio un nuevo e importante paso en 1770, con la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina, bajo la dirección de Gautier<sup>91</sup>. El Reglamento de esta nueva corporación, promulgado en 1772<sup>92</sup>, estableció una serie de lineamientos para normar las operaciones de construcción naval por administración y por contrata. Con esto, tanto la maestranza como los asentistas quedaban enteramente supeditados a la autoridad de los ingenieros, quienes debían establecer las cláusulas del contrato, las condiciones laborales, las etapas y calendarios de operación, y además quedaban a cargo de la disciplina en arsenales y astilleros. La actividad de los empresarios, en cambio, quedaba reducida a reclutar y supervisar la mano de obra en las operaciones previamente definidas por los ingenieros<sup>93</sup>. Estas disposiciones fueron reafirmadas en un nuevo reglamento para la administración de la infraestructura de los departamentos: la Ordenanza de Arsenales de 1776<sup>94</sup>. Esta doble vertiente legislativa, dedicada a la militarización de la mano de obra, por un lado, y la subordinación de los asentistas al Cuerpo de

90. VÁZQUEZ LIJÓ, 2006: 268.

91. ACERRA y ZYSBERG, 1997: 72.

92. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 330.

93. ORDENANZA, 1772: 162, ARTÍCULOS 176, 177, 179, 182, 189.

94. ORDENANZA, 1776: ARTÍCULO 569.

Ingenieros, por otro, obliga a una reflexión acerca de la evolución de la construcción naval por medio de contratos con la iniciativa privada. La construcción por asiento en los astilleros tradicionales de la Península Ibérica fue la fuente más importante de navíos para la Real Armada durante la primera mitad del siglo XVIII, seguida tan sólo por las compras en el extranjero, y con la construcción por administración estatal directa en los arsenales departamentales y en América en un distante segundo lugar. Sin embargo, las condiciones para los contratos de construcción naval con empresarios particulares fueron progresivamente centralizadas, hasta el punto de convertir a la maestranza en una corporación estrictamente sujeta a disciplina militar, incluso condicionando su práctica en la industria civil al servicio previo en los astilleros y arsenales del rey. De manera convergente, la reglamentación de Ingenieros y de Arsenales limitó el papel de los contratistas a meros administradores de mano de obra, transfiriendo las funciones técnicas y logísticas al Cuerpo de Ingenieros. Esto representa un cambio significativo en relación con los contratos de construcción naval del período Habsburgo tardío y borbónico temprano, los cuales otorgaban al empresario la facultad de movilizar y administrar, bajo sus propios criterios de eficiencia, una mano de obra que, a su vez, se contrataba de manera independiente, o bajo las normas de sus respectivas cofradías. Una vez que el nuevo modelo estuvo operativo, la Secretaría de Marina comenzó a estimular a los trabajadores de maestranza para formar sociedades dedicadas a tomar bajo contrato las operaciones de construcción de navíos específicos. En este nuevo tipo de contrato, las responsabilidades del asentista se limitaban a la movilización de maestranza matriculada. Esta es, precisamente, la naturaleza del contrato de construcción naval del siglo XVIII tardío.

En La Habana, los años inmediatamente posteriores a la Guerra de los Siete Años presenciaron un decidido esfuerzo por desarrollar la construcción por administración directa. El punto de partida fue una orden, expedida en 1764, para iniciar un programa de la construcción de cuatro navíos –dos de 64 y dos de 70 cañones– financiado a partir de un incremento en los situados de plata recibidos de Nueva España. Esto, sin embargo, presentó dificultades, pues el situado era distribuido entre diversas áreas de la administración, no sólo de la isla de Cuba, sino también de otros enclaves navales del Caribe. Como resultado, el intendente Lorenzo de Montalvo inició la práctica de recaudar préstamos con interés entre la élite local para financiar las operaciones de construcción naval por cuenta de los situados venideros. Esta práctica fue decisiva para el mantenimiento del esfuerzo naval español en La Habana durante las siguientes tres décadas y, ciertamente, permitió hacer cálculos optimistas sobre la productividad del astillero: en 1767, Montalvo recibió la orden de incrementar la producción a cuatro nuevos buques cada año<sup>95</sup>.

Las medidas llevadas a cabo en Cuba durante los últimos años de la década de 1760 fueron tan sólo uno de los aspectos del esfuerzo de construcción naval español en América. Desde 1766, se había estudiado la posibilidad de desarrollar la construcción naval en el occidente de Nueva España. Así, se transfirió a un constructor

---

95. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 369, 370, 372.

naval anteriormente establecido en Veracruz –Alonso Francisco Pacheco– quien estableció un astillero en la bocana del Río Santiago. Este fue el primer paso para el establecimiento del nuevo Departamento Marítimo de San Blas, posteriormente denominado Apostadero, con financiación directa de las rentas reales de las salinas y el tabaco de Nueva España<sup>96</sup>. El astillero fue dotado de su propia maestranza, y durante las siguientes dos décadas botó al agua varias unidades menores bajo la dirección de constructores provenientes de Guarnizo y Ferrol. Sin embargo, según ha señalado Pinzón Ríos, la escasez de operarios hizo que se contratara individuos de manera indistinta y frecuentemente temporal, bajo la promesa de inclusión en la Matrícula de Mar<sup>97</sup>. Durante este período también se estudió la posibilidad de establecer astilleros permanentes en Coatzacoalcos y Guayaquil. Sin embargo, los altos costos de la transferencia de productos manufacturados hasta esos enclaves condujeron al abandono de ambos proyectos, así como de otros dedicados a los puertos de Realejo, en Centroamérica y de San Carlos de Chiloé, en el Pacífico sur<sup>98</sup>.

En 1776, la Matrícula de Mar fue finalmente implantada en América, con base en la legislación incorporada a las ordenanzas de Armada desde 1751. Sin embargo, tal como ocurrió anteriormente, la medida generó oposición por parte de las autoridades locales, debido a los posibles conflictos sociales derivados de condicionar las prácticas de la navegación y la pesca al registro en la matrícula. Es importante señalar que estas prácticas habían sido declaradas libres por las Leyes de Indias, lo cual representaba un formidable obstáculo para la implantación de la jurisdicción naval. Esta vez la impugnación de la matrícula no fue respaldada por la corona, pero, en 1783, se permitió la cancelación de las restricciones sobre la navegación y la pesca. Así, desde 1780, la Matrícula de Mar quedó formalmente establecida en los dos principales astilleros de Nueva España: Veracruz y San Blas, con las peculiaridades señaladas<sup>99</sup>.

Durante este período se registraron también importantes cambios en la estructura del comercio transpacífico, los cuales afectaron temporalmente la industria de construcción de galeones en los alrededores de Manila. A partir de 1765, la corona impulsó una nueva estrategia mercantil para terminar con los inveterados privilegios de la Carrera de Filipinas, por medio de viajes efectuados a través del Cabo de Buena Esperanza, ejecutados por buques pertenecientes de la Real Armada en favor del comercio de Cádiz. Esto señaló el inicio de un período de intervención en la construcción naval filipina por parte de la oficialidad de estos buques. En 1771, el nuevo gobernador de Filipinas, Simón Anda y Salazar, organizó una fuerza de navíos menores para el ejercicio del corso regional desde la isla de Corregidor. Esta fuerza fue denominada *Marina Sutil*, y su construcción y mantenimiento fue delegada en oficiales de la Real Hacienda<sup>100</sup>. Su existencia estuvo siempre ligada a los beneficios económicos de la guerra de corso, principalmente contra los moros de Mindanao,

96. THURMANN, 1967: 54, 65, 96, 97.

97. PINZÓN RÍOS, 2011: 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96.

98. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 378, 379, 387, 399.

99. MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2005: 205, 277, 284.

100. FRANCO CASTAÑÓN, 2012: 49.

y que su oficialidad resistió administrativamente la creciente intervención de los oficiales de la Real Armada en la construcción naval.

Entre 1778 y 1783, Francia y el Imperio español intervinieron en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. La superioridad numérica y tecnológica de ambas marinas, así como el apoyo político, militar y financiero a los rebeldes, resultaron decisivos para la desintegración del Imperio británico en Norteamérica. En el caso específicamente español, las actividades de construcción naval se reactivaron a partir de 1783, nuevamente con un fuerte carácter centralizado y militar. En ese año, el discípulo y sucesor de Gautier en la dirección del Cuerpo de Ingenieros, Joseph Romero Fernández de Landa, promulgó un nuevo reglamento para la disciplina en arsenales y astilleros, la cual limitaba explícitamente el papel de los contratistas a la movilización y administración de la mano de obra<sup>101</sup>. De igual forma, imponía nuevos y más estrictos parámetros disciplinarios para la maestranza. En 1785, por otra parte, se ordenó que los oficiales del Cuerpo General quedasen a cargo de pasar las listas de matriculados<sup>102</sup>. Al año siguiente, en 1786, la Secretaría de Marina promulgó un nuevo reglamento definiendo y ampliando la normatividad de los trabajadores de la construcción naval. Los matriculados quedaban ahora sujetos al pago de cuotas para la conformación de un fondo colectivo, del cual se extraían premios pagados por cada quilla puesta, así como el financiamiento de escuelas, servicios religiosos, funerales, y socorros para emergencias individuales de los miembros de la corporación<sup>103</sup>.

La constitución de la maestranza como gremio con capacidad de autofinanciamiento es un elemento importante para comprender la evolución de la construcción naval por contratistas a partir del último tercio del siglo XVIII. La constitución del fondo común normalizaba la práctica de que los miembros de la maestranza tomasen bajo su cargo los contratos de construcción naval, bajo las condiciones ya señaladas. Más aún, en 1793 se volvieron a expedir reglamentos específicamente dedicados a carpinteros de ribera y calafates, confirmando los privilegios y restricciones de las ordenanzas anteriores. La principal añadidura fue la prohibición explícita de que los miembros de estas dos profesiones pudieran participar en la pesca, la navegación, o cualquier industria privada sin estar alistados en la matrícula. En el caso de que debieran ejercer estas funciones cuando sirviesen como marineros en los bajeles de la armada, recibirían un medio jornal extra, definido por el ingeniero comandante. También se definía su vida profesional entre los 18 y 45 años, y sólo los jóvenes que no hubiesen alcanzado esa primera edad podían ejercer estas dos actividades en sus pueblos de origen sin estar matriculados<sup>104</sup>.

Así, la administración de la construcción naval española quedó sujeta a un proceso de reforma constituido en tres vertientes. La primera fue la concentración de las responsabilidades técnicas en una nueva corporación de carácter militar (el Cuerpo de Ingenieros); la segunda, la constitución de los trabajadores en un

101. VALDEZ-BUBNOV, 2018: 116.

102. SALAS, 1870: 209, 210, 211.

103. VÁZQUEZ LIJÓ, 2007: 412, 458-459.

104. Novísima Recopilación, 1805, T. III, Libro Sexto, Título VIII.



gremio militarizado con relativa capacidad de autofinanciamiento (la maestranza matriculada); y la tercera, la reglamentación de la participación empresarial como una función de las dos anteriores. A partir de este período, la única diferencia entre la construcción naval por administración directa y por contrata empresarial era sobre quién recaía la responsabilidad de movilizar y administrar a los trabajadores: sobre el Estado, o sobre una iniciativa privada, modesta en comparación con los grandes empresarios de otros períodos<sup>105</sup> y, además, de carácter corporativo y militar. Todo ello dista mucho de la naturaleza de los contratos de construcción naval de carácter «total» del período Habsburgo tardío y borbónico temprano. Estas transformaciones no representaban, necesariamente, una reducción de la participación empresarial en esta industria, sino la culminación de una cada vez más sofisticada y estricta división de funciones entre el Estado y las élites empresariales, tanto en España como en América. En efecto: siguió existiendo un amplio margen para la participación privada en diversas industrias subsidiarias del sistema naval, sin que esto necesariamente implicase involucramiento directo en las prácticas de ensamblado de buques de guerra a través del control de los principales procesos productivos. Esto aparece claramente reflejado, por ejemplo, en las contratas para la provisión de víveres y maderas en los arsenales departamentales, firmadas en 1788 por el consorcio empresarial conocido como los Cinco Gremios Mayores, así como en la presencia constante y generalizada de diversas contratas menores para la provisión de bienes específicos<sup>106</sup>. En Cuba, la élite habanera se hallaba también fuertemente involucrada en las operaciones de astillero, si no ya en los principales aspectos del ensamblado de los navíos, sí como prestamistas a cuenta de las remesas de plata provenientes de Nueva España<sup>107</sup>. Este mecanismo crediticio resultó altamente eficaz, permitiendo la conclusión exitosa de las series de navíos proyectadas por el Ingeniero General, Fernández Romero de Landa, entre 1784 y 1794, de los cuales siete fueron construidos en el astillero cubano.

La generalización de la administración directa en la construcción naval fue una política consistente por parte de la Secretaría de Marina. Ésta alcanzó su punto culminante en 1792, cuando, tras detallados estudios de costos, se decretó la cancelación de la construcción naval por contrata. A partir de este punto, la administración directa debía ser el único método utilizado en la producción de buques de guerra, aunque los mencionados estudios habían demostrado las relativas ventajas económicas de las contratas. En 1796, la centralización del sistema industrial de la Real Armada dio un nuevo e importante paso con la cancelación total de la construcción naval en La Habana. A partir de ese año, una nueva división del trabajo entre España y América situó a Cuba únicamente como productor de maderas, eliminando los costos de la transferencia de herrajes y otros productos manufacturados desde los arsenales departamentales, principalmente de Ferrol. A partir

---

105. . Esta transición hacia contratistas de menor porte, paralela a la política de transferir los contratos de construcción naval a la maestranza matriculada aparece confirmada en: SERRANO, 2013: 121.

106. TORRES SÁNCHEZ, 2016: 18, 23, 29, 33, 35, 37, 73, 89, 91, 95, 96, 97, 100, 103, 221.

107. SERRANO, 2013: 122, 123.

de entonces, la construcción naval tendría lugar exclusivamente en los arsenales departamentales de la Península Ibérica<sup>108</sup>.

En 1799 se expidió un nuevo reglamento señalando que toda obra de construcción realizada por empresarios al interior de la infraestructura perteneciente a la Armada (edificios, gradas, fortificaciones, etc) debía ser contratada exclusivamente con individuos pertenecientes a la maestranza matriculada. Se especificaba que, si para entonces se hallaba vigente algún contrato firmado con empresarios que no pertenecieran a esa estructura gremial, entonces éste debía ser cancelado de inmediato<sup>109</sup>. Esto representa una confirmación definitiva de que los argumentos presentados en el presente estudio –la reducción de la construcción por contrata a la administración de mano de obra, y la consiguiente constitución de la maestranza como única corporación facultada para recibir contratas– no fueron prácticas improvisadas ni privativas de la construcción naval, sino una política industrial congruente y progresivamente definida durante la segunda mitad del siglo XVIII. En 1802, la militarización de la maestranza dio un último y contundente paso, con un nuevo reglamento que la colocaba directamente bajo la autoridad de los oficiales del Cuerpo General<sup>110</sup>.

En Filipinas, la presencia de la Real Armada, entre 1796 y 1803, tuvo un importante aunque temporal impacto en las prácticas de la construcción naval. La llegada de la denominada *Escuadra de Asia*, bajo el mando de Ignacio María de Álava, tuvo como medida paralela la transferencia de la maestranza matriculada de San Blas a Cavite<sup>111</sup>. En 23 de abril de ese año se decretó el establecimiento de la Matrícula de Mar en Filipinas, bajo un reglamento redactado por el gobernador, Rafael María de Aguilar. Este reglamento estableció una división territorial en cinco provincias y, tal como las versiones americanas de la Matrícula, canceló las cláusulas de exclusividad sobre la pesca y la navegación<sup>112</sup>. Es importante señalar que Álava poseía instrucciones de intervenir la construcción naval filipina, y en 1797 arribaron a Cavite varios contra maestres de construcción procedentes de La Habana, bajo el mando de Juan Villar. Estos operarios intentaron intervenir un pequeño astillero dedicado a la producción de unidades menores para la *Marina Sutil* (La Barraca, a orillas del río Pasig), pero se encontraron con resistencia por parte de las autoridades locales, entre ellos el mismo Aguilar. En 1800, el astillero de Cavite fue reorganizado, empleando a los oficiales y operarios de la escuadra de Álava. Estos cambios resultaron efímeros: el personal de la Escuadra de Asia abandonó Filipinas al finalizar las hostilidades con Gran Bretaña, en 1803, con lo cual, la independencia relativa de la construcción naval filipina volvió a convertirse en la realidad de los astilleros locales.

Con el despuntar del siglo XIX, una seria crisis de producción comenzó a perfilarse en el sistema de construcción naval del Imperio, debido a la falta de recursos generada por los efectos combinados de las Guerras Napoleónicas y las

108. VALDEZ-BUBNOV, 2011: 420, 421, 422, 423, 424, 425, 427-429.

109. ORDENANZA, 1799: 21.

110. VÁZQUEZ LIJÓ, 2007: 301.

111. VILA MIRANDA, 2002: 51.

112. MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2005: 282.

Guerras de Independencia de la América española. Entre 1798 y 1808 solamente fueron botadas dos nuevas fragatas en los arsenales departamentales. En La Habana se botaron dos fragatas más, en 1808 y en 1812, y en Cavite, Filipinas, se construyó una corbeta y varios bergantines entre 1812 y 1814. Esta paralización relativa coincide con la extinción de la Matrícula de Mar, promulgada el 3 de abril de 1812. Este vuelco en la legislación, sin embargo, fue un gesto eminentemente político, y no tuvo efecto en el Imperio, ante el estado de guerra en América, y la distancia de Filipinas. En 1813, la gubernatura de aquellas islas fue asignada al brigadier José de Gardoqui Jarabeitia, quien, en ese mismo año, decretó la extinción de la *Marina Sutil*, transfiriendo sus funciones a la Real Armada<sup>113</sup>. En 1816, Gardoqui promulgó un reglamento que homologaba la administración de la construcción naval en Cavite con la normativa de la Ordenanza de Arsenales, vigente desde 1776<sup>114</sup>.

En 1817, ante la urgencia representada por los movimientos independentistas en América, se volvió temporalmente a la práctica de comprar buques en el extranjero: siete navíos fueron adquiridos en Rusia, y también se contrató la construcción de otras unidades menores en astilleros franceses. Esto no significa que el gobierno de Fernando VII, en funciones desde 1814, hubiese abandonado la política de construcción de su predecesor, Carlos IV, sino que las dificultades financieras y logísticas impuestas por este ciclo de guerra hicieron que las compras fuesen, como lo fueron en otros períodos, una manera expedita de resolver las dificultades en la producción. En ese mismo año de 1817, un proyecto para definir la nueva planta de Armada especificaba la necesidad de construir navíos de línea de tres y dos puentes, así como diversos tipos de unidades menores<sup>115</sup>. El rasgo más importante de este proyecto, desde el punto de vista de la política industrial, radica en la especificación de que solamente las unidades menores a las corbetas podían ser construidas por contrata, mientras que todos los demás tipos, hasta los navíos de tres puentes, debían ser construidos exclusivamente por administración directa<sup>116</sup>. Es altamente significativo que este proyecto fuese precedido por la apertura de un expediente para reestablecer a Matrícula de Mar, fechado en 20 de febrero de 1817. La inestabilidad política del Trienio Liberal, sin embargo, condujo a una segunda revocación de la matrícula, promulgada en 28 de octubre de 1820, aunque fue nuevamente restablecida en 1821<sup>117</sup>. En 1825 se redujeron drásticamente los números de la maestranza matriculada en los arsenales departamentales de Cádiz, Ferrol y Cartagena y, además, se decretó que su contratación sería «eventual», es decir, no permanente, y dictada por las obras<sup>118</sup>. La planta de Armada proyectada en 1817, basada en el restablecimiento de la Matrícula, constituyó precisamente la base del

113. FRANCO CASTAÑÓN, 2012: 53: 54-55.

114. SUPERIOR DECRETO, 1816: TÍTULOS 1-21.

115. EXPOSICIÓN A LAS CORTES, 88, 89.

116. Se ha señalado que existe una orden de 1825 para el retorno a la construcción naval por asiento, pero el fundamento de esta afirmación es dudoso, y no es congruente con las disposiciones anteriores y posteriores en este sentido. Sobre esta aparente confusión y una primera afirmación de este argumento: CASTILLO MANRUBIA, 1992: 106-107. RODA ALCANTUD, 2015: 324. VALDEZ-BUBNOV, 2018: 121.

117. MARTÍNEZ SHAW Y ALFONSO MOLA, 2005: 282.

118. RODA ALCANTUD, 2015: 324.

proyecto para la reactivación de la construcción naval presentado a las Cortes por el ministro de Marina Joseph Vázquez de Figueroa en 1834. Significativamente, este nuevo y último programa de construcción naval reafirmaba que los contratistas, necesariamente, tenían que formar parte de la maestranza matriculada, confirmando la exclusividad del gremio en este rubro, así como la continuidad y la congruencia de la política contractual desarrollada, no sólo a partir de la Guerra de los Siete Años, sino desde los tiempos de Patiño. En ese mismo año, 1834, se botó al agua en Cavite el último buque producido dentro de los parámetros del largo siglo XVIII del Imperio español: la fragata *Esperanza*.

## FUENTES IMPRESAS

- Exposición a las Cortes*, Madrid, Imprenta Real, 1834.  
*Novísima recopilación*, Tomo III, Libro VII, Título VII, Madrid, 1805.  
*Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada. Título III del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, Madrid, 1751.  
*Ordenanzas de Marina para los navíos del Rey de las Islas Philipinas*, Sin lugar, sin imprenta, 1757.  
*Ordenanza de SM para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina*, Madrid, Pedro Marín, 1772.  
*Ordenanza de SM para el gobierno de sus Reales Arsenales de Marina*, Madrid, Pedro Marín, 1776.  
*Ordenanza de SM para el gobierno económico de la Real Hacienda de Marina*, Madrid, Pedro Julián de Pereyra, 1799.  
*Superior Decreto*, Filipinas, Superior Gobierno, 1816.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACERRA, M. y ZYSBERG, A., *L'essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.  
ALONSO, L., «Los señores del Barangay. La principalía indígena en las islas Filipinas, 1565-1789: viejas evidencias y nuevas hipótesis», en M. Bornemann, y R. Aguirre, *El cacicazgo en Nueva España y Filipinas*, México, UNAM, 2005: 355-406.  
ALONSO, L., *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México, Instituto Mora-Universidad de la Coruña, 2009.  
BARRIO MUÑOZ, J. A., *Vientos de reofrma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, CSIC, 2012.  
BAUDOT MONROY, M., «Barcos para el rey: Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval, 1572-1759» en M. R. García Hurtado (ed.), *La armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012: 297-328.  
BAUDOT MONROY, M., *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012b.  
BAUDOT MONROY, M., «La Hacienda de Marina entre la neutralidad de Fernando VI y la movilización de Carlos III en 1760», A. J. Rodríguez Hernández, J. Julio Arroyo, J.A. Sánchez, (eds.) *Comercio, guerra y finanzas en una época de transición (siglos XVII y XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017: 195-224.  
BERNAL, A. M., «La Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias», en L. Cabrero (ed), *España y el Pacífico*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, tomo I, 2004: 485-452.  
BJORK, C., «The Link that Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815», *Journal of World History*, 9 (2009): 25-50.  
BONIALIAN, M., *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012.  
BOXER, C., «War and Trade in the Indian Ocean and the South China Sea, 1600-1650», *Mariner's Mirror*, 71 (1985): 417-436.

- BURGOS MADROÑERO, M., «La Matrícula de Mar en Andalucía. Siglos XVIII y XIX», en *II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991.
- BRAND, D. D., «The Development of the Pacific Coast Ports during the Spanish colonial Period in Mexico», en Juan Comas (ed), *Estudios antropológicos publicados en honor al Doctor Manuel Gamio*. México, UNAM, 1956: 577-591.
- CALAIRO, E. F., «Building the Galleons: Some Preliminary Notes on Philippine Shipbuilding during the Spanish Period», en *Probing Philippine-Spanish Connections in History*, Manila, National Historical Commission of the Philippines, 2012: 69-80.
- CALVO, T., *Espacios, climas y aventuras: el galeón de Filipinas y la fragata de las Marianas (1680-1700)*. México, COLSAN, 2016.
- CASTILLO MANRUBIA, P., *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XIX*, Madrid, Ed. Naval, 1992.
- CLAYTON, L., *Caulkers and Carpenters in a New World*, Athens, University Center for International Studies, 1980.
- CRAIG, A. Y BENÍTEZ, C., *Philippine Progress Prior to 1898*, Manila, Philippine Education Company, 1916.
- CUMMINS, J. S. y CUSHNER, N. P., «Labor in the Colonial Philippines: the Discurso Parenético of Gomes de Espinoza», *Philippine Studies*, 22, Nº 1-2 (1974): 117-203.
- ERKOREKA, J. I., *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1991.
- FADRIQUELA, C. S., *Wood in the Philippines*. Manila, University of Santo Tomas Publishing House, 2013, 2 vols.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F., «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración», en *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, tomo 1, 1989: 35-61.
- FERRET, Z., *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española e indicación de algunos medios para restaurarla, escrita en 1813*, Barcelona, Roca y Gaspar, 1819.
- FRANCO CASTAÑÓN, H., «La organización de la marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)», en *La Marina en Filipinas. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 66 (2012): 45-102.
- GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ, J., *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, de la carrera de Manila-Acapulco (1733-1750)*, Madrid, Editorial Naval, 1993.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E. «Las cofradías de mercaderes, mareantes, y pescadores vascos en la Edad Media», en B. Arízaga, y J. A. Solórzano (Ed.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Nájera, 2004: 257-29.
- GAZTAÑETA, A. DE, *Proporciones de las medidas mas esempciales*, Madrid, Phelipe Alonso, 1720.
- GLETE, J., *Navies and Nations. Warships, Navies and state Building in Europe and America, 1500-1860*, Estocolmo, Almqvist & Wiskell, 1993, 2 vols.
- GLETE, J., *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*, London, Routledge, 2002.
- GONZÁLEZ ENCISO, A., «Los gremios y el crecimiento económico», *Memoria y Civilización, Anuario de Historia*, 1, (1998): 111-137.
- GONZÁLEZ ENCISO, A., «La promoción industrial en la España moderna: intervención pública e iniciativa privada», en Ribot García y De la rosa, I. (eds.), *Industria y época moderna*. Madrid, Actas, 2000: 15-46.
- GONZÁLEZ ENCISO, A., «Asentistas y fabricantes: el abastecimiento de armas y municiones al Estado en los siglos XVII y XVIII», *Studia histórica, Historia moderna*, 35, (2013): 269-303.

- HOCES-GARCÍA, A., «La Matrícula del Mar en el departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicación», *Mediterranea. Ricerche Storiche*, XII, (2015): 539-558.
- HIDALGO NUCHERA, P., *Encomienda, trabajo y tributo en Filipinas (1570-1608)*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid-Ediciones Polifemo, 1995.
- LANG, M., *Las flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*, Sevilla-Bogotá, Muñoz Moya Editores, 1998.
- LAVIANA CUETOS, M. A., «La maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII», *Temas Americanistas* 4, (1984): 74-91.
- LÓPEZ GÓMEZ, M. y MIRABET CUCALA, M., «La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en C. Martínez Shaw, (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995: 217-239.
- LLOVET, J., *La Matrícula de Mar i la provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, Dalmau, 1980.
- MAISO GONZÁLEZ, J., *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII*, Santander, Estudio, 1990.
- MARLEY, D. F., «The Last Manila Galleon», en *Warship*, Londres, Conway Maritime Press, 1991.
- MARLEY, D. F., «The Great Galleon: The Santísima Trinidad (1750-1765) », *Philippine Studies*, 41/ 2 (1993): 167-181.
- MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M., «La introducción de la Matrícula del Mar en Indias», en C. Martínez Shaw y J. M. Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005: 271-284.
- MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M., «Los astilleros de la América colonial», en A. Castellero Calvo y A. Kuethe (coords.), *Historia General de América Latina*, Vol. 3, Tomo I, 1999: 279-304.
- MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M., «The Philippine Islands: a vital crossroads during the first globalization period», *Culture & History Digital Journal*, (2014): 6-16.
- MARTÍNEZ SHAW, C. y FERNÁNDEZ DÍAZ, R., «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en C. Martínez Shaw (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995: 243-271.
- MCCARTHY, W. J., «The Shipyards at Cavite: Shipbuilding in the Early Colonial Philippines», *International Journal of Maritime History*, 7/ 2 (1995): 149-162.
- MESTRE PRAT de PADUA, M., «La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación», en C. Martínez Shaw (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995: 299-322.
- MOLAS, P., «Los gremios y la industria en la época moderna» en L. Ribot García y L. De la Rosa, (eds.), *Industria y época moderna*, Madrid, Actas, 2000: 15-46.
- MÜHLMANN, R., *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975.
- O'DOHERTY, A., «La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III», *Anuario de Estudios Americanos*, IX, (1952): 347-370.
- ORTIZ SOTELO, J., *La Real Armada en el Pacífico sur: el apostadero Naval del Callao, 1746-1824*, México, Bonilla Artigas-IIH-UNAM, 2015.
- PINZÓN RÍOS, G., *Acciones y reacciones en los puertos de la Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, UNAM/ Instituto Mora, 2011.

- QUINTERO GONZÁLEZ, J., *La Carraca: el primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.
- RADELL, D. R. y PARSONS, J. J., «El Realejo: A Forgotten Colonial Port and Shipbuilding Center in Nicaragua», *The Hispanic American Historical Review*, 51, (1971): 295-312.
- RAHN PHILLIPS, C., *Six Galleons for the King of Spain. Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1992.
- RAHN PHILLIPS, C., «The Labor Market for Sailors in Spain 1570-1870», en Van royen, P. C., Brujin, J. y Lucassen, J., *Those Emblems of Hell?: European Sailors and the Maritime Labour Market*, Liverpool, University Press, 2017: 329-48.
- RODA ALCANTUD, C., «La maestranza naval en los arsenales españoles: siglos XVIII-XIX», *Tiempo y Espacio*, 23/64, (2015): 317-330.
- SALAS, J. DE, *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Fortanet, 1870.
- SALAZAR, L. M., *Juicio crítico sobre la marina militar de España dispuesto en la forma de cartas de un amigo a otro*, Ferrol, Rocardo Pita, 1888.
- SALES COLIN, O., «Polistas y arquitectura naval: una polémica contra los recursos de la tierra filipina durante el siglo XVII», *Revista de Historia Naval* 31 (2013): 59-76.
- SANTANA, J. M., «La Matrícula del Mar y el Banco Sahariano», *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Moderna* 22 (2009): 151-166.
- SEGURA OBRERO, J., «El gremio de pescadores y mareantes de Cartagena y la reforma marítima de Godoy (1786-1800)», *Anales de Historia Contemporánea*, 6 (1987): 39-59.
- SERNA VALLEJO, M., *De los gremios de mareantes a las actuales cofradías pesqueras de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña*, Santander, Universidad de Cantabria, 2016.
- SERRANO ÁLVAREZ, J. S., *El astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.
- VALDEZ-BUBNOV, I., «Los inicios del astillero de la Habana y la influencia francesa», *História (São Paulo)* 30/1 (2011): 287-305.
- VALDEZ-BUBNOV, I., «El poder y la gloria: élites y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII», *Studia Histórica*, 35 (2013): 99-125.
- SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., «Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera (1330-1537)», *AHDE*, tomo LXXXI, (2011): 1030-1048.
- STORRS, C., *The Resilience of the Spanish Monarchy, 1665-1700*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- TENA GARCÍA, M. S., «Composición social y articulación interna de las cofradías de pescadores y mareantes», *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval* 8 (1995): 111-134.
- THOMPSON, I. A.A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981.
- THOMPSON, I. A.A., «Navies and State Formation: The Case of Spain (1500-1800) », en Backhaus, J., (ed). *Navies and State Formation: The Schumpeter Hypothesis Revisited and Reflected*, Vienna and Berlin, Lit Verlag, 2012: 317-351.
- THURMANN, M. E., *The Naval Department of San Blas. New Spain's Bastion for Alta California and Nootka from 1767 to 1798*, Glenadale, Arthur and Clarck, 1967.
- TORRES SÁNCHEZ, R., «Producir o comprar: la demanda de la corona española de productos industriales en el siglo XVIII», en L. Ribot y L. De La Rosa (eds.), *Industria y Época Moderna*, Madrid, Actas, 2000: 95-132.
- TORRES SÁNCHEZ, R., «Administración o asiento: la política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII», *Studia histórica*, 35, (2013): 159-199.



- TORRES SÁNCHEZ, R., *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- VALDEZ-BUBNOV, I., «El conflicto Sevilla-Cádiz y la construcción naval española, 1607-1725», *Derroteros del Mar del Sur*, 17, (2009a): 85-104.
- VALDEZ-BUBNOV, I., «War, Trade and Technology: The Politics of Spanish Shipbuilding Legislation, 1607-1728», *International Journal of Maritime History*, 21/2, (2009b): 75-102.
- VALDEZ-BUBNOV, I., *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, IIH-UNAM/ Bonilla Artigas / Iberoamericana Vervuert, 2011.
- VALDEZ-BUBNOV, I., «El navío de 70 cañones de González Cabrera Bueno (1734): ¿un modelo tecnológico propio de la carrera de Filipinas?», en *Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas*, Zapopan, COLJAL, 2017a: 63-88.
- VALDEZ-BUBNOV, I., «Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)», en A.J. Rodríguez Hernández, J. Arroyo y J.A. Sánchez (eds.), *Comercio, Guerra y Finanzas en una época de transición, (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017b: 225-270.
- VALDEZ-BUBNOV, I., «Shipbuilding administration under the Spanish Habsburg and Bourbon regimes (1590-1834): A comparative perspective», *Business History*, 60/1 (2018): 105-125.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M., «La matrícula de mar y sus repercusiones en la galicia del siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna*, 15, (2006): 289-322.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M., *La matrícula del mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.
- ILA MIRANDA, C., «Arsenales españoles de ultramar en el siglo XVIII» en: *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 41, (2002): 41-57.
- YUSTE, C., *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1570-1785*, México, INAH, 1984.
- YUSTE, C., «De la libre contratación a las restricciones de la permisión. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610», en C. Martínez Shaw y S. Bernabeu (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, CSIC, 2013: 85-106.



# LA CONSTRUCCIÓN DE LA REAL ARMADA EN FILIPINAS. MARINOS ESPAÑOLES EN MANILA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

## CONSTRUCTING THE SPANISH ROYAL NAVY IN THE PHILIPPINES. NAVY OFFICERS IN MANILA DURING THE SECOND HALF OF THE EIGHTEENTH CENTURY

Maria Baudot Monroy<sup>1</sup>

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 18/07/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22240>

### Resumen

La implantación de las reformas administrativas para controlar y rentabilizar el Imperio, promovidas por la Corona española para las Filipinas durante el siglo XVIII, se realizó con muchas dificultades y retrasos, debido a la férrea oposición de la oligarquía manilense a perder privilegios, el control de las instituciones y la gestión del Galeón de Manila, principal fuente de ingresos de la colonia. Este trabajo trata sobre la construcción de la Real Armada en Filipinas, cuya implantación y desarrollo no fue posible hasta que se encomendó a marinos del Cuerpo General de la Armada a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. El esfuerzo de estos hombres sentó las bases para que la Armada contribuyera a la conservación de las Filipinas durante el siglo XIX.

### Palabras clave

Real Armada; Filipinas; oficiales de la Armada; siglo XVIII.

### Abstract

The implementation of administrative reforms to control and make profitable the Empire, promoted by the Spanish Crown in the Philippines, were carried out with many difficulties and delays due to the strong opposition of the Manila oligarchy who were afraid to lose their privileges and control of the institutions. Especially

---

1. UNED, Departamento de Historia Moderna. C. e.: [mbaumon@gmail.com](mailto:mbaumon@gmail.com)

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. Abreviaturas utilizadas: Archivo General de Indias (AGI), Mapas y Planos (MP), Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SMA), Real Academia de la Historia (RAH), Archivo Museo Naval de Madrid (AMNM)

that of the Manila Galleon, the main source of income for the colony. These article deals with the construction of the Royal Navy, whose implantation and development was not possible until it was entrusted to officers of the Navy from the second half of the 18<sup>th</sup> century. The effort of these men laid the foundations for the Navy to contribute to the conservation of the Philippines during the 19<sup>th</sup> century.

### Keywords

Spanish Royal Navy; The Philippines; Navy officers; Eighteenth century.

.....

Señor: sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer esta península, centro y corazón de todo. De este innegable principio se deduce que esta parte del gobierno merece la principal atención de V.M.<sup>2</sup>

Sin comercio no puede haber reino rico, ni respetable, y con menos que en otros lo será más que todos la España, porque está situada y favorecida de Dios en sus preciosos frutos<sup>3</sup>.

Marqués de la Ensenada

Las palabras de la primera cita del marqués de la Ensenada nos indican que una parte sustancial de su proyecto político, diseñado para fortalecer la Monarquía, movilizándolo todo tipo de recursos para incrementar la capacidad bélica del Estado, se basaba en un importante plan de rearme naval, cuyo objetivo era que España se hiciera respetar por el resto de potencias europeas en todos los territorios del Imperio español. Un propósito que comprendía un considerable incremento de la presencia de la Armada en las aguas de todos los territorios imperiales, también en las Filipinas, para controlar los derroteros y como manifestación del poder naval de la Monarquía<sup>4</sup>. La segunda cita nos indica que, junto a la idea de fortalecer la capacidad naval, existió el proyecto de hacer de la Monarquía hispánica un imperio comercial como ya lo eran Inglaterra o Francia a mediados del siglo XVIII, siguiendo las propuestas elaboradas durante las décadas anteriores por algunos pensadores y políticos, que desembocarían en la promulgación del decreto de Libre Comercio de 1765<sup>5</sup>. Ambas ideas (el fomento de la marina y el del comercio) constituyeron los dos pilares, estrechamente unidos, de todo el reformismo colonial desarrollado en el siglo XVIII. La Monarquía se propuso rentabilizar la economía colonial y desarrollar su poder naval y militar como factores fundamentales para construir un imperio comercial.

La creación de la Real Armada como una institución autónoma, centralizada y profesionalizada, dependiente directamente de la Corona a través de la Secretaría de Marina, se había iniciado nada más acabar la Guerra de Sucesión, y se fue construyendo gracias al impulso de algunos gobernantes como Bernardo Tinajero de la Escalera, el abate Giulio Alberoni y, muy especialmente, José Patiño<sup>6</sup>. A estos hombres se deben las primeras regulaciones para el funcionamiento y organización de la nueva institución, la creación de los cuerpos profesionales con sus respectivas normativas, la fundación de una Academia para la formación de los futuros oficiales de Marina, la construcción de arsenales entendidos como bases navales

2. *Representación dirigida por Ensenada a Fernando VI sobre el estado del Real Erario y sistema y método para el futuro*, Aranjuez, 18 de junio de 1747, en RODRÍGUEZ VILLA, 1878: 42-65, la cita en p. 53.

3. *Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de la Marina*, Aranjuez, 24/05/1748. En: RODRÍGUEZ VILLA, 1787: 109-111, la cita en 109.

4. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 177-262; 2017.

5. TAVÁREZ SIMÓ, 2015: en línea <<http://oaji.net/articles/2017/6511-1530028483.pdf>> consulta el 4/02/2018.

6. Sobre la creación y la primera etapa de la Real Armada véase: MERINO NAVARRO, 1981. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1980: 137-155; 1982: 319-453. OZANAM, 1985: 457-507. PERONA TOMÁS, 1998: 38-115. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, 2006. MARCHENA FERNÁNDEZ, 2011: 49-90. BLANCO NÚÑEZ, 2014: 303-324. CRESPO SOLANA, 2017: 75-114.

integradoras de toda la actividad naval, así como la puesta en marcha de proyectos de rearme naval para formar escuadras modernas, capaces de defender el poder naval de la Monarquía en todos los mares del Imperio. Sobre esta importante base, el proyecto de rearme naval de Ensenada, puesto en marcha a partir de 1748, durante la etapa de «neutralidad vigilante»<sup>7</sup>, tras la firma de la paz de Aquisgrán, consolidó la Real Armada como una institución naval moderna, y sentó las bases para su progresivo desarrollo durante el reinado de Carlos III. Sin embargo, aunque desde su creación la nueva institución había estado muy presente en América, donde las escuadras de la Armada defendieron los intereses de la Monarquía<sup>8</sup>, sorprendentemente no fue así en Filipinas, la colonia más lejana, cuya única vía de comunicación con la metrópoli era la ruta transpacífica que realizaban los barcos de la Carrera del Galeón de Manila entre Cavite y Acapulco, que también eran utilizados para la defensa del archipiélago.

La Armada de Filipinas fue creada en tiempos de Felipe II como una armada regional más entre las que existían en los territorios imperiales, para establecer un nexo permanente con el virreinato de la Nueva España, del que las Filipinas dependían jurisdiccional y económicamente, y para la defensa de las Filipinas, por lo que desde su origen fue financiada por la corona. El sistema comercial del Galeón compartía algunos elementos con la Carrera de Indias, como el régimen de monopolio, el puerto único y un régimen periódico de navegación. Una primera real orden, promulgada en enero de 1593, a la que posteriormente se fueron sumando más leyes, reguló el tráfico marítimo de los galeones entre Filipinas y Nueva España<sup>9</sup>, estableciendo que dos galeones de trescientas toneladas respectivamente navegaran cada año entre Cavite y Acapulco con permiso de comercio para los residentes en las islas. Un tercer galeón se mantendría como reserva, siendo todos ellos propiedad del rey. Estos galeones fueron concebidos como buques, por lo que debían ir artillados, llevando soldados armados a bordo para defenderse si eran atacados durante la navegación o, como ocurrió en muchas ocasiones, para intervenir en la defensa del archipiélago<sup>10</sup>. A pesar de que era una institución de la Monarquía, que siempre se hizo cargo de su financiación, toda su gestión fue controlada férreamente por una poderosa oligarquía filipino-mexicana, integrada por los comerciantes cargadores del Galeón, únicos beneficiarios del comercio intercolonial que se practicaba con los barcos del rey<sup>11</sup>. El poder que ejercía esta oligarquía a través del control de la Audiencia de Manila queda patente en su reiterado éxito al impedir que fructificaran los intentos de cambiar la situación, obstaculizando las reiteradas tentativas de introducir reformas y modificaciones en la primera mitad del siglo XVIII<sup>12</sup>. Durante esta etapa inicial del siglo, el proyecto de mayor repercusión fue el que promocionó el gobernador Fernando Valdés Tamón para cambiar el derrotero de los galeones.

7. PALACIO ATARD, 1976: 301-320.

8. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1980: 137-155; 1982.

9. *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, 1691, t. III, Libro IX, título 45, ley XV. La regulación completa comprendió 79 leyes promulgadas en distintas fechas.

10. SCHURZ, 1992: 187-202. ALFONSO MOLA & MARTÍNEZ SHAW, 2014: 331-371.

11. YUSTE LÓPEZ, 2007: 21-26, 47-56 y 109-120.

12. BARRIO MUÑOZ, 2012: 243-281.

Se trataba de evitar que los barcos cruzaran la parte más peligrosa de su derrota desde que zarpaban de Cavite hasta que salían al Pacífico. Una navegación en la que se habían perdido muchas embarcaciones debido a las corrientes marítimas y a los vientos reinantes. Pero, no solo se trataba de evitar el riesgo de naufragar, Valdés Tamón también propuso el cambio de derrotero porque facilitaba el contrabando de mercancías y plata a los tripulantes del Galeón y alargaba el tiempo de navegación en unos cuatro meses. El proyecto de Valdés Tamón consistió en sustituir el derrotero tradicional que seguían los navíos desde que zarpaban de Cavite hasta salir al Pacífico, conocido como la ruta del Estrecho de San Bernardino, por la de los cabos Bojador y del Engaño, por el norte de Luzón. La derrota hacia el Estrecho de San Bernardino cruzaba por un vericuetto de islas, islotes y escollos en cuyas bahías, ensenadas y cuevas era muy fácil esconder la plata y las mercancías que viajaban fuera de registro. A pesar de las ventajas del nuevo derrotero, demostradas por las expediciones de varios pilotos, la derrota permaneció inalterada hasta 1778 debido a la sistemática oposición de los comerciantes<sup>13</sup>.

## 1. LA SITUACIÓN DE LA MARINA EN FILIPINAS EN 1748.

A mediados del siglo XVIII no solo no se habían introducido cambios sustanciales en la gestión del sistema comercial, sino que tampoco se había conseguido romper el monopolio mercantil transpacífico, abriendo una ruta comercial directa entre Filipinas y España, como abogaban varios proyectos presentados en la Secretaría de Indias<sup>14</sup>, y defendidos por el secretario de Estado José de Carvajal<sup>15</sup>, ni existía la nueva Real Armada. En Filipinas todavía funcionaba la estructura naval creada poco después de la ocupación española del archipiélago, semejante a la que funcionaba en el resto de Imperio de los Austrias españoles, formada por armadas regionales que se preparaban y armaban cuando la necesidad lo requiriera, para disolverse una vez acabada la campaña, y que tenían características propias, adaptadas a las necesidades de las regiones en las que actuaban<sup>16</sup>. Junto a la Armada de Filipinas, compuesta por los buques de la Carrera del Galeón, desde los primeros años de la ocupación se construyeron armadas de galeras y galeotas para enfrentarse a los ataques de los corsarios japoneses, chinos, ingleses y holandeses<sup>17</sup>. En 1593 se nombró a Juan Ronquillo del Castillo como primer general de las galeras<sup>18</sup>. Aunque algunas de estas escuadras se mantuvieron armadas de forma permanente, cuando se preparaba

13. DÍAZ-TRECHUELO, 1956: 1-83. BARRIO MUÑOZ, 2012: 493-502. BAUDOT MONROY: 2016, 441-469.

14. DÍAZ-TRECHUELO, 1964: 201-231. ALFONSO MOLA & MARTÍNEZ SHAW: 2013: 327-380.

15. El principal objetivo del proyecto de compañías privilegiadas para realizar comercio directo con las colonias, también con las Filipinas, que promovió Carvajal, consistió: «en llevando de acá [España] lo que les falte allá [América]», véase: DELGADO BARRADO, 1998: 103-120, la cita en p. 109.

16. GOODMAN, 1998, 365-383 y 2001. PI CORRALES, 2001: 23-51. MIRA CEBALLOS, 2005: 67-75.

17. AGI, Patronato, 263, N. 1, R. 5. El gobernador Pérez Dasmariñas al rey, exponiendo la necesidad de fabricar galeras y de mantenerlas permanentemente armadas para la defensa de las islas, Manila, 20/07/1592. AGI, Filipinas, 18, B, R.7. N. 63. Carta al presidente y oidores de la Audiencia de Manila, El Escorial, 7/06/1797. AGI, Filipinas, 19, R. 2, N. 12. Orden de armar galeras al gobernador Pedro de Acuña, Valladolid, 4/06/1601.

18. AGI, Filipinas, 45, N. 18. Nombramiento de capitán general de las Galeras de Filipinas, 3/10/1593.

alguna expedición, o se tenía noticia de un ataque, se armaron más galeras para reforzar las escuadras<sup>19</sup>. Paralelamente se construyeron *armadillas* formadas por embarcaciones menores, como los carabaos o las vintas, y falúas en el siglo XVIII, para hacer frente a la piratería malayo-musulmana que atacaba constantemente los asentamientos españoles desde los sultanatos meridionales<sup>20</sup>. Cuando los dos galeones de Armada de Filipinas cruzaban el Pacífico, lo hacían como capitana y almiranta de la armada. Por ejemplo, la armada al mando de Pedro de Acuña de 1602 la formaron los galeones *Santa Potenciana* y *Nuestra Señora de la Antigua*. Según el estado del armamento de estos barcos, en ellos se embarcaron un total de 843 hombres, entre los que destacamos la tropa responsable de la defensa, compuesta por 5 capitanes de infantería, un sargento mayor, 384 soldados, veinticinco artilleros y 69 forzados, y los responsables de la navegación: 5 pilotos, 5 pilotines, 134 marineros y 58 grumetes<sup>21</sup>.

La Monarquía adjudicó un enorme valor geoestratégico al archipiélago filipino, considerándolo antemural defensivo de la vertiente occidental de los virreinos de Nueva España y del Perú<sup>22</sup>. De ahí que tratará de fomentar su poblamiento con súbditos españoles que fueran fieles a la Corona<sup>23</sup>. Como la lejanía de la metrópoli, las lentas y dificultosas comunicaciones a través del virreinato mexicano, la adversa climatología y el estado de permanente amenaza que padecían las Filipinas ejercieron un efecto disuasorio, el mejor estímulo fue establecer un permiso de comercio en régimen de monopolio en los barcos del rey, repartido entre los españoles que se asentaron permanentemente en Manila. La rentabilidad del comercio asiático ejerció de poderoso atractivo para los españoles, (comerciantes, militares, funcionarios y religiosos) que se asentaron en Filipinas. Paradójicamente, los mismos factores que actuaban como efecto disuasorio para un asentamiento permanente en las islas, influyeron en que el archipiélago se gobernara con bastante independencia y flexibilidad en cuanto al cumplimiento de las normas establecidas en torno al comercio transpacífico. Entre los españoles-filipinos y los gobernantes metropolitanos se estableció un pacto colonial no escrito, alimentado por el chantaje de los primeros, amenazando con abandonar Manila, cuando los gobernantes intentaban introducir reformas para combatir los numerosos fraudes institucionalizados. Las amenazas de abandono del archipiélago consiguieron que las autoridades metropolitanas actuaran con cierta flexibilidad ante los reiterados incumplimientos de las normas que regían el sistema comercial del Galeón, lo que generó una corrupción sistémica en la Administración filipina y en la Carrera del Galeón<sup>24</sup>. La Corona movilizó muchos recursos para conservar las Filipinas: los galeones de la ruta del Galeón, las galeras y las fragatas utilizadas para hacer frente a los ataques holandeses e ingleses, las embarcaciones menores

19. AGI, Filipinas, 19, R. 2, N. 12. Orden a Pedro de Acuña de armar galeras, Valladolid, 4.06/1601. Véase también ALFONSO MOLA & MARTÍNEZ SHAW, 2014: 331-371.

20. BARRANTES, 1878. MALLARI, 1989: 412-439. ALFONSO MOLA & MARTÍNEZ SHAW, 2012: 121-142.

21. AGI, Patronato, 263, N. 1, R. 10. Estado de la gente, de la artillería y de las armas que van en la armada de Pedro de Acosta, 1602.

22. ALONSO ÁLVAREZ, 2005: 241-274.

23. ALONSO ÁLVAREZ 2009: 137.

24. GARCÍA ABÁSULO, 2015: 1843-1868.



utilizadas en el corso contra la piratería, el dinero, los pertrechos militares para la defensa y la construcción naval, así como tropas y oficiales encargados de la defensa de Filipinas. Estos recursos llegaron ocasionalmente desde España a través del virreinato mexicano, y muy especialmente de forma directa desde el virreinato en forma de un «situado» con cargo a las Cajas mexicanas con el que se financió la defensa de las islas, y en menor medida la Administración y la evangelización<sup>25</sup>.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII esta situación va a empezar a cambiar, coincidiendo con la puesta en marcha del proyecto reformador para América y para la Marina del marqués de la Ensenada, y el principal recurso movilizado, por la repercusión que tuvo, fueron oficiales del Cuerpo General de la Armada.

Los objetivos comunes que persiguieron todos los ministros de Indias y Marina a través de las reformas que promocionaron fueron: mantener la comunicación marítima con América, incrementar el control estatal sobre las instituciones administrativas y gubernativas coloniales, y potenciar la rentabilidad de los recursos económicos y productivos de los territorios imperiales, de forma muy especial, el comercio. Las políticas aplicadas y su ritmo de implantación es lo que diferencia los distintos proyectos reformistas que coinciden con las etapas de gobierno de cada ministro de Marina e Indias<sup>26</sup>. Dada la extensión geográfica del Imperio, para conseguir el objetivo prioritario de incrementar el control sobre las instituciones y los territorios, se hizo imprescindible vigilar y asegurar las rutas marítimas que los conectaban, lo que en el caso de las Filipinas dio lugar a una abierta competencia con otras potencias europeas que rivalizaban por controlar la navegación de las rutas asiáticas. Es sobradamente conocido que, desde la firma del Tratado de Utrecht, Inglaterra y Francia estaban inmersas en un proceso de ampliación de su influencia sobre regiones más allá de las que componían sus respectivos imperios coloniales, así como que perseguían acceder a los mercados asiáticos. En la segunda mitad del siglo, Ensenada dio el impulso decisivo para implantar las reformas necesarias para fomentar y rentabilizar el comercio colonial y las producciones locales. Los responsables de implantar las innovaciones decididas por los ministros de Indias fueron hombres con una educación académica, científica y militar, formados en las Academias militares creadas en la metrópoli para formar una élite de funcionarios militares, paralela y complementaria a la de los letrados de las Audiencias<sup>27</sup>. Un ejemplo bien conocido es la creación de las Intendencias<sup>28</sup>.

25. ALONSO ÁLVAREZ, 2009: 261-302.

26. Una visión de conjunto de las reformas de Ensenada para América en MIJARES PÉREZ, 1976: 82-130. BORDEJE MORENCOS, 1989: 5-21.

27. MARCHENA FERNÁNDEZ, 2014: 195-259. HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, 2013: 317-336; 2014: 73-134. CARLOS BOUTET DE, 2016. ABIÁN CUBILLO, 2017: 85-103.

28. NAVARRO GARCÍA, 1995. DÍAZ-TRECHUELO, 1967. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1983. CASTEJÓN, 2017: 719-821. DOMÍNGUEZ ORTA, 2012, <[http://aeca.es/old/viii\\_encuentro\\_trabajo\\_historia\\_contabilidad/comunicaciones/007.pdf](http://aeca.es/old/viii_encuentro_trabajo_historia_contabilidad/comunicaciones/007.pdf)>.

## 2. LAS REFORMAS DE LA MARINA EN FILIPINAS

Dentro del contexto reformador, las reformas concernientes a la construcción de la Marina de Filipinas se llevaron a cabo en cinco etapas diferenciadas en función de sus promotores y de las circunstancias políticas internacionales.

### 2.1. PRIMERA ETAPA, 1746-1759

El proyecto reformista de Ensenada compartía con los de sus predecesores al frente del Ministerio de Marina e Indias la firme intención de reforzar y controlar las rutas y el tráfico marítimo por el que circulaban los hombres, el comercio y la plata, de ahí que los marinos jugaran un papel decisivo en promover en América las reformas diseñadas para integrar más los territorios ultramarinos a la economía y necesidades de la metrópoli<sup>29</sup>. En este contexto, Ensenada tuvo claro que el primer paso en las Filipinas era corregir el anacronismo histórico que suponía la inexistencia de una Marina en Filipinas al servicio de la Monarquía y no instrumentalizada por los intereses de la oligarquía mercantil de Manila. Teniendo en cuenta las condiciones tan peculiares que imperaban en la gobernación de Filipinas, Ensenada decidió que nadie mejor para introducir reformas en la gestión del Galeón y crear un «Cuerpo de Marina» en Filipinas que un oficial del Cuerpo General de la Armada con una amplia experiencia profesional en la Armada y en la administración americana. Iniciaba así la tendencia de encomendar a marinos la puesta en marcha de las reformas coloniales, que, aunque no se desarrolló de forma lineal, durante las siguientes décadas sí fue consolidándose, convirtiendo a los marinos en los principales agentes de la Monarquía para llevar las reformas ilustradas a Filipinas. Ensenada no solo seleccionó hombres que él pensó que eran competentes para el gobierno de las plazas americanas, sino que, como ha destacado Anne Dubet, estos personajes gozaron de su confianza y, en muchos casos, de su amistad, requisito importante para poder imponer su objetivo de centralizar la gestión de la política americana a través del fomento de la vía reservada<sup>30</sup>. La relación de amistad y cercanía, sin duda, facilitarían dar efecto a la cédula del 18 de mayo de 1747 que promulgaba que todos los negocios de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación se remitieran por la vía reservada a la Secretaría de Indias y Marina<sup>31</sup>. Para asegurarse del cumplimiento de esta cédula, Ensenada envió una copia de la misma a los gobernadores seleccionados ordenándoles su cumplimiento<sup>32</sup>.

El marino elegido por Ensenada fue el jefe de escuadra Francisco José de Ovando, marqués de Ovando (1693-1755)<sup>33</sup>, un hidalgo cacereño, militar y marino con una

29. GARCÍA DE LOS ARCOS, 1991: 93-108.

30. DUBET, 2016: 99-116. GONZÁLEZ CAIZÁN, 2004.

31. MURO OREJÓN, 1980: 21-54.

32. AGI, Filipinas, 458, N. 5. Marqués de Ovando al marqués de la Ensenada, Manila, 26/05/1751.

33. RAH, Diccionario Biográfico, en línea, consultado el 25/04/2018. <<http://dbe.rah.es/biografias/7637/francisco-jose-ovando-y-solis>>.

brillante carrera profesional en la Armada. Sus éxitos en la toma del reino de Nápoles le habían valido la concesión del marquesado. En el momento de su elección como gobernador de Filipinas se hallaba en el virreinato del Perú al frente de la Armada del Mar del Sur<sup>34</sup>. Ensenada lo había enviado al Perú en 1743 con instrucciones de hacerse cargo de la escuadra de José Pizarro<sup>35</sup>, enviada en 1740, al inicio de la Guerra del Asiento contra Inglaterra, para enfrentarse a la escuadra inglesa de George Anson<sup>36</sup>. Además, Ovando debía adecuar el funcionamiento de la Armada del Mar del Sur a los usos de la Marina de España, levantar planos de la costa del Pacífico sudamericano con todos sus puertos, promover en el virreinato peruano la construcción naval y los cultivos de cañamo y brea, llevar a cabo campañas de corso contra el activo y dinámico contrabando entre los virreinatos novohispano y peruano, patrullando las aguas del virreinato del Perú y Chile<sup>37</sup>. En 1746 Ensenada, por recomendación de José de Carvajal, lo seleccionó para sustituir al fallecido gobernador de Filipinas Gaspar de la Torre<sup>38</sup>, encargándole que se trasladara al virreinato de Nueva España para recibir sus instrucciones de mano del virrey Francisco de Güemes y Horcasitas, y embarcarse en el primer navío que zarpase rumbo a Manila. Ovando aprovechó el largo tiempo de espera en Nueva España antes de poder hacerse a la vela, para ponerse al día sobre la situación de Filipinas requiriendo la información de primera mano de unos misioneros que habían regresado de allí y consultando la documentación de sus antecesores en la Secretaría del virrey. Ovando no tenía una tarea fácil por delante, por lo que Ensenada le otorgó plenos poderes para acometer todas las reformas que considerase necesarias en los ámbitos de la Real Hacienda, del comercio y de la defensa. Ovando llegó a Manila y tomó posesión del cargo en julio de 1750. A los pocos meses escribió a Ensenada describiéndole el lamentable estado en que había encontrado las tropas y la casi inexistente Marina<sup>39</sup>. Desde su llegada desarrolló una gran actividad gubernativa, que su biógrafo Ortiz de la Tabla ha descrito con detalle<sup>40</sup>. Nosotros solo mencionaremos las iniciativas que responden a la intención política de cambiar los usos de la Carrera del Galeón, de reforzar la defensa del archipiélago y a su plan para establecer algunas medidas para el funcionamiento de la Marina en Filipinas. En este sentido, hay que destacar la controvertida creación de

34. ORTÍZ DE LA TABLA, 1974: 45 y ss. Sobre esta escuadra, PÉREZ-MALLAÍNA BUENO & TORRES RAMÍREZ, 1987.

35. PINZÓN, 2008: 63-38. CERDÁ, 2010: 237-241. La documentación sobre el nombramiento de Ovando en relación con la escuadra de José Pizarro en AGS, SMA, 399-1, exp. 184-248.

36. Sobre el viaje de la escuadra inglesa de Anson por el Pacífico: WILLIAMS, 2002.

37. AGI, Lima, 1489. Ensenada a Ovando, San Ildefonso, 1/10/1743. AGI, Filipinas, 385, N.2. Marqués de la Ensenada al marqués de Ovando, El Escorial, 2/12/1743. Las instrucciones de Ensenada a Ovando reflejan la intención política de reforzar la defensa marítima del Pacífico, para lo que era necesaria una nueva cartografía. Igualmente, aumentar el control del Estado sobre el ámbito del Pacífico, limitando el poder que ejercían las oligarquías mercantiles hispanoamericanas, sustentado en poderosas redes comerciales por las que circulaban productos asiáticos llegados en los galeones a Acapulco desde donde se redistribuían por el continente, y salía hacia Oriente la plata. Un circuito comercial ilícito que perjudicaba a la metrópoli porque disminuía la demanda de los productos españoles y europeos de la Carrera de Indias. Véase PINZÓN, 2011: 213 y ss. Una visión de conjunto muy detallada: BONIALIAN, 2012.

38. AGI, Filipinas, 118, N.8. Provisión de plazas de gobernador en Filipinas, Ensenada al conde de Montijo, Buen Retiro, 30/07/1746. AGI, Filipinas, 385, N.2. Marqués de la Ensenada al marqués de Ovando, Madrid, 26/07/1746. Sobre la relación de Ovando y Carvajal véase ORTÍZ DE LA TABLA, 1974: 44-46, 239-240. *Diccionario Biográfico*, RAH, en línea, consultado el 25/04/2018. <<http://dbe.rah.es/biografias/15977/gaspar-antonio-de-la-torre-ayala>>.

39. AGI, Filipinas, 485, N. 14. Marqués de Ovando a Ensenada, Manila, 9/09/1750.

40. ORTÍZ DE LA TABLA, 1974, capítulos IV, V, VI.

un «Plan de Guerra» para reforzar la seguridad de los navíos durante la navegación. Consistió en embarcar una compañía de soldados y algunos artilleros al mando de un capitán, un total de 91 individuos que cobrarían sus sueldos correspondientes como militares. Estos hombres embarcarían como gente de mar, ayudando a la marinería en sus quehaceres, quedando los sueldos correspondientes a esta actividad marinera depositados en una «Caja de Ahorros» como remanente para gastos extraordinarios o emergencias<sup>41</sup>. Un tesorero y un escribano serían responsables de esta caja. Para paliar la falta de pilotos y compensar la ausencia de una enseñanza náutica reglada en Manila, promovió que tres muchachos pertenecientes a las principales familias de Manila, de edades entre 18 y 20 años, se embarcasen en calidad de cadetes en cada navío de la Carrera con un sueldo de 15 pesos mensuales y ración y media diaria. Irían a cargo del piloto mayor, quien ejercería de maestro, enseñándoles matemáticas, náutica y maniobra. Con esta medida también trataba de evitar la continuada contratación de pilotos extranjeros por falta de naturales, intentando así formar una cantera de pilotos y tripulantes autóctonos bien preparados, para engrosar las tripulaciones de la Carrera transpacífica<sup>42</sup>. Para evitar el desorden que imperaba en la navegación redactó unas Instrucciones a modo de Ordenanzas, en las que reglaba la responsabilidad y obligaciones de todos los cargos asignados al galeón<sup>43</sup>. Aprovechando su experiencia cartográfica, Ovando ordenó realizar una completa relación de los puertos y presidios filipinos, incluyendo datos de dotaciones y armamento, que aportaba una panorámica de las necesidades defensivas de Filipinas, de su estado en 1753 y del costo de la defensa<sup>44</sup>. La mayoría de estas iniciativas no tuvieron mucho recorrido, porque las familias de Manila no mostraron el más mínimo interés en que sus hijos se iniciaran en el aprendizaje de las matemáticas, y la «Caja de Ahorros» fue suprimida por el virrey al considerarla fraudulenta los letrados de la Audiencia mexicana, después de analizar las quejas y denuncias de los oficiales reales de Acapulco<sup>45</sup>. Por si fuera poco, su labor gubernativa quedó ensombrecida por los fracasos acumulados en las costosas y crueles campañas de corso que emprendió contra los musulmanes, que respondieron durante su último año de mandato, incrementando sus destructivas incursiones<sup>46</sup>.

Para suceder a Ovando, en 1752 Ensenada nombró al brigadier del Ejército Pedro Manuel de Arandía (1699-1759)<sup>47</sup>, quien hasta el nombramiento ejercía como intendente de La Mancha. Un personaje de carácter enérgico, en quien confió para

41. AGI, Filipinas, 603A, N. 5. El marqués de Ovando adjuntando el expediente formado sobre la creación de una «Caja de Ahorros», Manila, 25/05/1751.

42. AGI, Filipinas, 603A, N. 7, y Filipinas, 458, N. 3. *Providencia gubernativa para que en los galeones se embarquen anualmente tres hijos de vecinos, en calidad de cadetes, formándose en Matemáticas y Náutica*, Manila, 24/05/1751. Filipinas, 458, N. 10. El marqués de Ovando adjuntando su «Plan de navegación», Manila, 29/09/1751.

43. AGI, Filipinas, 919. Marqués de Ovando a Ensenada, Manila 1/01/1752. Véase también ORTIZ DE LA TABLA, 1974: 147-150.

44. AGI, MP, LM, 81. Sobre los sistemas defensivos desarrollados en el siglo XVIII véase, LUENGO GUTIÉRREZ, 2017: 727-758.

45. AGI, Filipinas, 157, N. 1. Expediente sobre la Caja de Ahorros del marqués de Ovando.

46. MALLARI, 1989: 412-439.

47. *Diccionario Biográfico*, RAH, el línea, consultado el 26/04/2018. <<http://dbe.rah.es/biografias/10041/pedro-manuel-de-arandia-y-santisteban>>.

imponer las reformas, que cortaran «en la raíz los excesos que no han podido contener cuantos hasta ahora se han aplicado»<sup>48</sup>. Ensenada pidió al virrey Güemes y Horcasitas que durante la estancia de Arandía en México esperando el galeón, le informara de todos los asuntos relacionados con la gobernanza de Filipinas, recomendándole específicamente que le instruyera en los métodos para poner fin al «desorden con el que navegaban los galeones, procedido del exceso de su buque, dejando de poner los víveres». Una reforma que el propio virrey consideraba casi imposible de realizar y justificaba con las siguientes palabras: «tiene una selva muy espesa que despejar y muchas dificultades que vencer, por ser males y abusos muy envejecidos los de aquellas islas, como es natural que suceda en países tan remotos y distantes de S.M. y de la observación de los ministros»<sup>49</sup>.

Como Arandía no era marino, Ensenada destinó al capitán de fragata Francisco Zaráuz a Manila, para asistirle en las cuestiones navales y en lo relacionado con el arsenal de Cavite<sup>50</sup>. Para dirigir la construcción naval, el virrey envió a Manila al constructor Manuel Correo. El capitán Zaráuz falleció al poco tiempo de llegar a México, y el constructor Correo enfermó gravemente poco después de su llegada a Manila. En 1754 Ensenada fue sustituido por Julián de Arriaga al frente de las Secretarías de Marina e Indias<sup>51</sup>. El nuevo ministro destinó a Manila al capitán de navío Juan de Casens y al teniente de fragata José Soroa<sup>52</sup>. Arandía se empleó con la energía que de él se esperaba en aplicar las instrucciones que le había comunicado Ensenada, la mayoría de las cuales provocaron la férrea oposición de la oligarquía manileña, especialmente las iniciativas que trataban de acabar con la corrupción administrativa y en torno al sistema del Galeón. En este sentido, medidas como la expulsión de los sangleyes infieles<sup>53</sup>, que controlaban el comercio con China y ejercían la mayoría de los oficios<sup>54</sup>, o el control de las talas de madera para la construcción de los galeones, y el de la propia construcción naval, evitando los camarines y las dobles cubiertas habituales para embarcar más carga de la permitida, o la supervisión de la estiva de los fardos encargada al capitán Casens, enfrentaron seriamente a Arandía con todos los estamentos de la sociedad manileña<sup>55</sup>. Con respecto a la Marina hay que destacar la promulgación y publicación de las *Ordenanzas de la Marina de Filipinas*<sup>56</sup>, inspiradas en las que había promulgado Ensenada en 1748

48. AGI, Filipinas, 386, N. 1. *Instrucción reservada que llevó el gobernador de Filipinas D. Pedro Manuel de Arandía*. San Lorenzo el Real, 14/11/1752.

49. AGI, Filipinas, 386, N. 6. Ensenada al conde de Revillagigedo, San Lorenzo, 14/11/1752. AGI, México, 386, N. 6. El conde de Revillagigedo a Ensenada, México, 4/10/1753.

50. AGI, Filipinas, 920, N. 2. Expediente sobre destino y fallecimiento de Pedro Zaráuz, 1753.

51. Julián de Arriaga y Rivera fue el primer marino de guerra nombrado secretario de Marina e Indias en 1754, BAUDOT MONROY, 2012.

52. AGI, Filipinas, 920, N. 39. Expediente sobre destino de Juan de Casens y Pedro Soroa, México, 13/07/1757.

53. AGI, Filipinas, 160, N.21. Expediente los sangleyes tras su expulsión, Buen Retiro, 1756-1758.

54. GARCÍA-ABASOLO, 2013: 9-29.

55. Sírvanos de ejemplo los enfrentamientos con los religiosos, en MANCHADO LÓPEZ, 1999: 485-512; o la desautorización del fiscal del Consejo de Indias al aumento fiscal decretado para financiar el curso contra los musulmanes, AGI, Filipinas, 159, N. 25, Buen Retiro, 21/10/1757.

56. *Ordenanzas de Marina para los navíos del Rey de las islas Filipinas, que en guerra y con reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio*, Imprenta de la Compañía de Jesús, Manila, 1757, 2 tomos.

para la Real Armada, que ya regían en la metrópoli y en el resto del Imperio, pero adaptadas a regular la navegación transpacífica<sup>57</sup>. Lo más destacado es la creación del cargo de capitán del navío, un marino responsable de todo lo relacionado con la navegación aunque supeditado al general de la Nao. La actividad de Soroa se centró en trasladar al arsenal de Cavite la organización y la logística de los arsenales metropolitanos. Arandía le proveyó de las correspondientes instrucciones<sup>58</sup>, para que pudiera llevar a cabo un exhaustivo control de los almacenes y de los consumos de materiales y pertrechos. Juan de Casens fue responsable de toda la actividad del arsenal, incluyendo la construcción naval y las carenas de los barcos de la carrera transpacífica, una de las partidas en la que más dinero se malversaba, lo que enseguida le enfrentó con los representantes del comercio, quienes se negaron a aceptar que eliminara las sobrecubiertas y los camarines que habían mandado construir para aumentar la capacidad de carga de los bajeles, bajo la excusa de «reforzar» las embarcaciones. Casens construyó varias galeras destinadas al corso, en un tiempo récord y con la mitad de mano de obra utilizada habitualmente, y supervisó y racionalizó los cortes de madera<sup>59</sup>. Cuando Arriaga recibió los primeros informes de estos dos marineros sobre sus actuaciones en Cavite, pidió al intendente general de Marina, Juan Gerbaut que los revisara e hiciera las objeciones oportunas. Gerbaut aprobó todo lo realizado y propuso algunas medidas para mejorar la conservación de la artillería y de los bajeles. Para facilitar la tarea fiscalizadora de Soroa, Gerbaut propuso enviarle las hojas de contabilidad y las certificaciones de consumos que se estaban utilizando en los arsenales españoles<sup>60</sup>. Otra iniciativa de Arandía fue el establecimiento de un Aula de Matemáticas en el Real Colegio de San José dirigido por los padres de la Compañía de Jesús para la enseñanza del pilotaje y de la navegación a oficiales, cadetes e hijos de vecinos de Manila<sup>61</sup>. Con la muerte de Arandía el 1 de junio de 1759 acaba esta primera etapa bastante frustrante, porque a pesar de los esfuerzos de sus protagonistas sus medidas reformistas acabaron con ellos.

## 2.2. ETAPA NEFASTA, 1760-1767

Sustentamos el título de esta segunda etapa en tres hechos que condicionaron estos años, convirtiéndolos en los peores del siglo XVIII para la colonia. En primer lugar hay que destacar la rapidez con la que supo moverse la oligarquía criolla para aprovechar el vacío de poder dejado por la inesperada muerte de Arandía y dar un golpe de mano, entregando el gobierno de Filipinas a uno de los suyos. El elegido

57. *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de Su Armada Naval*, 1748, 2 tomos.

58. AGI, Filipinas, 681, N.2. *Instrucción de lo que debe practicar el teniente de fragata José Soroa en el arsenal de Cavite para establecimientos de las mejores reglas y cumplimiento del servicio del Rey, conforme a las Reales Ordenanzas de Marina, dispuestas por el Ilmo. Sr. D. Pedro Manuel de Arandía*. Manila, 13/01/1759.

59. *Ibid*, Juan de Casens a Arriaga, Cavite, 25/07/1759.

60. *Ibid*, Juan Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 28/01/1760. Sobre la organización financiera de la Armada promovida por Arriaga véase BAUDOT MONROY, 2017: 195-223.

61. AGI, Filipinas, 199, N.2. Expediente sobre el establecimiento de un Aula de Matemáticas en Manila, Buen Retiro, 5/08/1758.

fue el religioso Miguel de Ezpeleta, quien se hallaba en Manila recogiendo las bulas de su nombramiento como obispo de Cebú cuando murió Arandía. Algunos magistrados de la Audiencia, entre ellos los fiscales, apoyaron esta maniobra, a pesar de tener reales cédulas que preveían que la interinidad del gobierno debía recaer en el arzobispo de Manila. Acallaron las protestas de los que se opusieron, encabezados por el propio arzobispo, Manuel Antonio Rojo, con amenazas de cárcel y con la fuerza de las armas<sup>62</sup>. Apenas jurado el cargo, Miguel de Ezpeleta «echó a rodar todo el anterior gobierno», según informó al ministro de Indias Arriaga el arzobispo Rojo<sup>63</sup>. Sin embargo, el mejor ejemplo de los intereses que movieron la operación, es lo sucedido con los marinos José Soroa y Juan de Casens, recordemos que el primero era el intendente del arsenal de Cavite, el segundo el director de la Marina, lo que significaba que controlaba todo lo relacionado con el sistema del Galeón. Soroa fue enviado a las islas Marianas como gobernador en un patache que Ezpeleta despachó a las pocas semanas de hacerse cargo del gobierno<sup>64</sup>. Al día siguiente de la partida ordenó construir una cubierta más en el *Santísima Trinidad*, el navío que se estaba aprontando para zarpar hacia Acapulco, contraviniendo las órdenes que había dado Arandía de retirar la cubierta y de cuya ejecución Soroa se había encargado, aparentemente para «reforzar su estructura». También retrasó la salida del navío a pesar del peligro que suponía para la navegación, porque se lo pidieron los comerciantes, interesados en introducir más carga de la permitida que esperaban de China<sup>65</sup>. Casens fue cesado de su cargo, retirándosele el sueldo de 200 pesos que gozaba, y sustituido por un afín a Ezpeleta, quien revocó todas las providencias dadas por Ovando y Arandía y puso la Marina conforme «al pie antiguo». Para defender la actuación de Arandía y sus intereses, Casens escribió al fiscal general Manuel Quintano Bonifaz, informando de lo sucedido y lamentándose de que «cuanto se había trabajado en 9 años se perdió en una hora, y a vista de este ejemplo no puede esperarse jamás la enmienda, porque lo que uno adelante otro atrasará por la fatal condición de los habitantes de este continente»<sup>66</sup>. Después de permanecer medio año suspendido de todos sus empleos, sin sueldo y sufriendo vejaciones, pidió permiso para regresar a Europa a seguir su carrera profesional en el Cuerpo General de la Armada, Ezpeleta lo autorizó de inmediato. Cuando llegó a Cádiz pidió a Arriaga poder declarar en un Consejo de Guerra para limpiar su honor de falsas acusaciones con respecto a su actuación tras la muerte de Arandía<sup>67</sup>. Arriaga reprendió duramente a Ezpeleta, especialmente por tomar decisiones recién asumido el cargo en cuestiones de guerra y marina que le eran completamente ajenas, dejando las islas es un estado de defensa muy preocupante. Sin embargo,

62. AGI, Filipinas, 388, N. 9. Manuel Antonio Rojo a Arriaga, Manila, 1/10/1759.

63. *Ibid.* Diversas cartas del arzobispo de Manila, Manuel Antonio Rojo, dando cuenta de lo sucedido en torno al nombramiento de Miguel Ezpeleta, Manila, 1759.

64. AGI, Filipinas, 388, N. 2. Miguel de Ezpeleta a Arriaga, Manila, 3/07/1759 y AGI, Filipinas, 921, N. 3, Miguel de Ezpeleta a Arriaga, Manila 17/07/1759.

65. AGI, Filipinas, 162, N. 37. Diversas cartas de Miguel de Ezpeleta a Arriaga con sus providencias de gobierno, Manila, 30/07/1759.

66. AGI, Filipinas, 386, N. 40. Juan de Casens a Quintero Bonifaz, Manila, 25/07/1759.

67. AGI, Filipinas, 921, N. 21. Juan de Casens a Arriaga, Manila, 13/09/1761.

la lejanía favorecía estas actuaciones y Ezpeleta se aferró al cargo cuanto pudo, es decir, hasta que recibió en mano la orden explícita del rey de entregar el gobierno al arzobispo de Manila, en julio de 1761<sup>68</sup>.

Otro de los factores que contribuyeron a la inestabilidad política de esta etapa, fue el largo vacío de poder a causa de los fallidos nombramientos de un gobernador. En junio de 1760 fue nombrado Juan Manuel de la Torre, coronel del regimiento de infantería de Aragón, quien falleció durante la navegación hacia Manila, a la altura de las islas Marianas<sup>69</sup>. Precisamente en el mismo navío en que falleció de la Torre viajaba la real cédula por la que se obligaba a Ezpeleta a entregar el gobierno al arzobispo de Manila, Manuel Antonio Rojo, quien asumió el gobierno muy a su pesar, pidiendo ser relevado lo antes posible: «ruego a V.E. destine sujeto de iguales prendas que el que se desgració, por haber en mí poco buque para el manejo con acierto de este empleo»<sup>70</sup>. Estas palabras adelantaban lo que ocurriría un año más tarde, cuando Rojo, completamente sobrepasado, rindió la ciudad de Manila a la escuadra inglesa del vice-almirante Cornish<sup>71</sup>. El siguiente seleccionado fue el coronel Juan Pestaña, gobernador de Charcas quien renunció por problemas de salud y por lo que le «perjudicaban los viajes de mar»<sup>72</sup>. El siguiente elegido fue el gobernador de Panamá, el mariscal de campo José Raón<sup>73</sup>, quien tomó posesión del cargo en julio de 1765<sup>74</sup>.

Finalmente, la toma de Manila por los británicos el 6 de octubre de 1762, en el contexto de la Guerra de los Siete Años, y su ocupación hasta el 31 de marzo de 1764 es, sin duda, el suceso más grave que condiciona esta etapa, pues también se perdieron los barcos que se hallaban en Cavite y el Galeón *Santísima Trinidad* fue apresado<sup>75</sup>. La causa no fue otra que el pésimo estado defensivo en que se hallaba la colonia, sobre todo en el aspecto naval, ya que las pocas embarcaciones que se hallaban en la bahía no estaban armadas, imposibilitando que, junto al fuego de tierra, hubieran podido hacer frente a los invasores<sup>76</sup>. La ignorancia en asuntos militares del arzobispo-gobernador Rojo agravó la situación. La corona fue plenamente consciente de la necesidad de cambiar la política practicada hasta entonces, y el gobierno de Carlos III puso en marcha iniciativas de calado para establecer una línea de comunicación directa con la colonia y reforzar su defensa y la presencia del poder real en las Filipinas.

68. AGI, Filipinas, 388, N. 1., Arriaga al obispo de Cebú. Real Cédula dando posesión de la interinidad al arzobispo de Manila, Madrid, 3/10/1760.

69. AGI, Filipinas, 388, N. 36. Carta de la Audiencia de Manila a Arriaga dando cuenta del fallecimiento de Juan Manuel de la Torre, Manila 13/06/1761.

70. AGI, Filipinas, 388, N. 42. Manuel Antonio de Rojo a Arriaga, Manila, 21/07/1761.

71. VILA MIRANDA, 2007: 167-219.

72. AGI, Filipinas, 388, N. 50. Expediente sobre nombramiento de Juan Francisco Pestaña, Aranjuez, 16/05/1763.

73. *Diccionario Biográfico*, RAH, en línea, consultado el 27/04/2018. <<http://dbe.rah.es/biografias/14434/jose-raon-gutierrez>>.

74. AGI, Filipinas, 388, N. 52. Minutas sobre órdenes del nombramiento de José Raón, Buen Retiro, 11/07/1763. *Ibid*, N. 83. Carta de Raón a Arriaga, Manila 27/08/1765.

75. AGI, Filipinas, 388, N.51. Simón de Anda a Arriaga, Bacolor, 9/07/1763. *Ibid*, N. 56. Francisco de la Torre a Arriaga, Manila, 5/04/1764. *Ibidem*, N. 57. Simón de Anda a Arriaga, Manila, 8/04/1764. AGI, Estado, 44, N. 70. Correspondencia cruzada entre Grimaldi y Arriaga adjuntando memoriales sobre la toma y la devolución de Manila, 13/09/1765.

76. RODRÍGUEZ VILLA, 1887: 26-28.



### 2.3. TERCERA ETAPA, 1765-1777

El nuevo equipo de gobierno de Carlos III, nombrado por el rey después de la Guerra de los Siete Años, lo formaron el marqués de Grimaldi en la Secretaría de Estado, el marqués de Esquilache en las Secretarías de Hacienda y Guerra y Arriaga, quien continuó al frente de Marina e Indias. Después del impacto que supuso la pérdida de La Habana y Manila, estos hombres diseñaron una nueva estrategia imperial para reforzar la presencia del Estado en América e incrementar los recursos económicos para financiar un nuevo sistema defensivo. Desde esta perspectiva la historiografía ha estudiado el proceso y las reformas diseñadas y aplicadas para el mundo atlántico<sup>77</sup>, y a pesar de que muchos de los propósitos reformistas fueron extrapolables a todo el ámbito imperial, todavía no existe un estudio parecido, específico, sobre el proyecto diseñado para reforzar la defensa del Pacífico, ni para Filipinas. Un espacio imperial con peculiaridades propias, en el que, además, surgieron unos condicionantes externos específicos que influyeron en el diseño de las reformas que se aplicaron. A la manifiesta vulnerabilidad defensiva, tanto de las Filipinas como de las costas occidentales de los virreinos<sup>78</sup>, se suman dos nuevos hechos que pusieron de manifiesto la necesidad de un proyecto político estratégico para el Mar del Sur. El primero fue la creciente presencia en el Pacífico durante la segunda mitad del siglo XVIII de buques ingleses y franceses tratando de descubrir nuevos territorios ignotos para expandirse, y establecer rutas marítimas para acceder a los mercados asiáticos. Inglaterra, Francia y España se embarcaron en expediciones marítimas bien conocidas<sup>79</sup>. Pero no fueron los únicos, también Rusia empezó a expandirse por el noroeste de Norteamérica<sup>80</sup>. La respuesta española a esta nueva situación geoestratégica fue reforzar la defensa del inmenso espacio marítimo de la Mar del Sur y sus litorales, incrementando en ellos la presencia de buques de la Armada, extendiendo las navegaciones hasta el Pacífico norte, el Mar de China, el océano Índico y el Atlántico sur. Esto se concretó en una cascada de iniciativas políticas bien diseñadas en la Secretaría de Marina e Indias. En primer lugar, se promovieron expediciones directas de la Armada desde Cádiz a Manila por el cabo de Buena Esperanza con múltiples objetivos: comercial, militar, diplomático y expedicionario<sup>81</sup>. Las catorce expediciones redondas realizadas por estos buques entre 1765 y 1784 abrieron y consolidaron una línea de comunicación directa y más corta entre las Filipinas y la metrópoli. Esto permitió obviar la intervención del virreinato, consolidándose la «vía reservada» entre los gobernadores de Filipinas y la Secretaría de Marina e Indias como sistema de comunicación. Las navegaciones directas Cádiz-Manila-Cádiz establecieron una nueva ruta comercial, transportando mercancías del comercio metropolitano por cuenta de los Cinco Gremios Mayores,

77. KUETHE, 1983 y 1986. PARCERO TORRE, 1998. FISHER, KUETHE Y MCFARLANE, 1991. AMORES CORREDANO, 2005. KUETHE & ANDRIAN, 2014: 231-304.

78. PINZÓN RÍOS, 2011.

79. CHARTIER, 1985. BAÑAS LLANOS, 1998: 17-22. VERDE, 2002: 33-50. PUIG-SEMPER, 2011: 20-41. LAORDEN, 2014: 253-385. BERNABÉU ALBERT, 1988; 1992 y 2000.

80. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2011: 93-117.

81. ALFONSO MOLA Y MARTÍNEZ SHAW, 2013a: 431-477. MARTÍNEZ SHAW, 2007. JURADO CERÓN, 2016: 181-206.

rompiendo el monopolio de la carrera transpacífica y abriendo los mercados asiáticos directamente a los comerciantes españoles. A partir de 1785 la Compañía de Filipinas se hizo cargo de esta nueva carrera comercial<sup>82</sup>. El objetivo diplomático de estas navegaciones, cruzando el cabo de Buena Esperanza, fue romper la resistencia holandesa a que barcos españoles navegaran fuera de las 370 leguas al oeste de Cabo Verde, establecida en el Tratado de Tordesillas de 1494, apoyada por Inglaterra. Lo cierto es que la bahía de Tabla en Ciudad del Cabo era la mejor escala en la larga navegación hacia Asia para que los buques españoles pudieran aprovisionarse de agua, leña y víveres. Pero no fueron bien recibidos por las autoridades holandesas, que tenían órdenes de los Estados Generales de las Provincias de impedir que los barcos españoles arribaran. España no se dejó intimidar y los buques de la Armada siguieron navegando por la nueva ruta. Por la vía de los hechos consumados, los buques y sus comandantes consiguieron ir rompiendo en cada viaje la resistencia holandesa, hasta conseguir ser acogidos con toda normalidad en bahía de Tabla a partir de la expedición de 1778<sup>83</sup>.

Del carácter militar de las expediciones no hay duda. Los navíos y fragatas de guerra que las realizaron zarparon de Cádiz armados en guerra, llevando a Filipinas refuerzos militares, tanto oficiales del Ejército y de la Armada, como pilotos españoles, tropas y todo tipo de pertrechos y armamento. Durante los meses que permanecieron en Manila, esperando la llegada del Monzón propicio para la navegación de regreso, los buques de la Armada surcaron las aguas del Archipiélago en misiones de patrullaje y reconocimiento, con el doble objetivo de reforzar la defensa marítima de la colonia, y de disuadir a las potencias enemigas de intentar un nuevo ataque a Manila. Los marinos que llegaron a Filipinas en estos buques fueron los encargados de reforzar la defensa naval del archipiélago y de conseguir que el astillero de Cavite funcionara como los departamentos marítimos de España. Durante las largas navegaciones entre Cádiz y Manila y en torno al archipiélago, los oficiales de la Armada y los pilotos realizaron una importante labor científica, empleando los más modernos instrumentos para la navegación astronómica, levantando cartas hidrográficas, cartografiando las costas y describiendo derroteros fiables para los futuros navegantes<sup>84</sup>.

La segunda medida puesta en marcha fue la creación del Departamento marítimo de San Blas, en la costa occidental mexicana en 1768 por José de Gálvez, a imagen y semejanza de los departamentos marítimos de la península, es decir, como centros integradores de toda la actividad de un arsenal, abarcando tanto funciones navales y defensivas, como de construcción naval<sup>85</sup>. San Blas se levantó en una zona despoblada para contribuir a su poblamiento, estableciéndose una población permanente formada por trabajadores del arsenal, adscrita al Departamento, de modo que también se fomentó el desarrollo económico de la región. Como en Cavite, la organización y el funcionamiento del nuevo establecimiento se puso en manos

82. DÍAZ-TRECHUELO, 1965.

83. ALFONSO MOLA & MARTÍNEZ SHAW, 2013b: 307-340.

84. BERNABÉU ALBERT, 1987: 447-467. LUENGO GUTIÉRREZ, 2012: 171-191.

85. THURMAN, 1967. PINZÓN RÍOS, 2011: 161-184.

de oficiales de la Armada enviados desde España. Su misión fue convertir San Blas en el eje vertebrador de la actividad naval, expedicionaria y científica del este del Pacífico. Desde San Blas zarparon las expediciones hidrográficas hacia el noroeste americano, como también hacia Poniente buscando derroteros alternativos a los conocidos hasta entonces<sup>86</sup>. También desde San Blas se promovió la colonización de la Alta California. Con la creación de San Blas frente a Cavite, se estableció un eje defensivo marítimo para el enorme océano Pacífico.

La principal consecuencia de las expediciones directas desde Cádiz a Manila de la Armada fue la notable mayor presencia de marinos en Manila. Julián de Arriaga entregó el mando de la primera expedición de la Armada que llegó a Manila en la fragata *El Buen Consejo* a Juan de Casens, buen conocedor de la situación de Manila. Viajaron con él entre otros oficiales, el teniente de navío José de Córdoba al mando de los primeros Batallones de Marina desplazados a Filipinas desde España, el teniente de fragata Juan de Lángara y los jóvenes guardiamarinas Antonio Messía de la Cerda y Gabriel de Aristizábal. Estos marinos repitieron posteriormente en varias ocasiones los viajes, mandando las fragatas que los realizaron. Algunos de ellos se quedaron durante un tiempo en Filipinas con misiones especiales, como Gabriel de Aristizábal o José Bermúdez, a quienes Arriaga encomendó la organización del astillero como si de un departamento marítimo se tratara. La Real Armada en Filipinas se empezó a formar a raíz del establecimiento de una estructura profesional al mando de un director de la Armada en Filipinas como ya funcionaba en la península. Durante su estancia en Manila, los marinos españoles ejercieron las funciones propias de su profesión, desde la supervisión de las tareas del arsenal, hasta la realización de expediciones hidrográficas y cartográficas, campañas de corso contra los «moros», la construcción naval, la formación de los oficiales más jóvenes y el entrenamiento de los pilotos<sup>87</sup>. Y, por supuesto intentaron influir en la gestión y en la navegación del Galeón, lo que les generó el rechazo de la poderosa oligarquía manileña, que los recibió muy mal, y sintiéndose protegida por el gobernador Raón, obstaculizó cuanto pudo la actividad de estos hombres, negándose, incluso, a enviar mercancías a España en los buques y a colaborar en el avituallamiento del *Buen Consejo* para su viaje de regreso a Cádiz<sup>88</sup>. El oidor de la Audiencia de Manila y héroe de la resistencia durante la ocupación inglesa, Simón de Anda<sup>89</sup>, y el fiscal de la Audiencia Leandro de Viana<sup>90</sup> enviaron a la Corte sendos informes sobre la situación

86. LANDÍN CARRASCO, 1978. BERNABÉU ALBERT, 1990, 1992, 1995 y 2000. PINZÓN RÍOS, 2011: 161-183.

87. AGI, Filipinas, 923, N. 35. José Raón a Arriaga, informando del reconocimiento efectuado por Juan de Casens y Juan de Lángara del puerto de Subit, inmediato a la salida de la bahía y de la punta de Mariveles, Manila, 31/01/1767. *Ibidem*, N.34. Raón a Arriaga informando de la acertada participación de Juan Casens y José de Córdoba en la carena de la fragata *San Carlos*, Manila, 31/01/1767. AGI, Filipinas, 493. Anda a Arriaga recomendando a Juan de Lángara, Manila, 25/01/1773.

Sobre las expediciones de Juan de Lángara, BERNABÉU, 1987: 447-467.

88. COSANO MOYANO, 1981: 183-219.

89. *Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia*, en línea, consultado el 25/05/2018. <<http://dbe.rah.es/biografias/7297/simon-de-anda-y-salazar>>.

90. AMNM, Ms. 405. Memorial del fiscal de la Audiencia de Filipinas, D, Leandro de Viana, Manila, 10/02/1765. AMNM, Ms. 1576, doc. 2, *Informe del fiscal de la Audiencia Francisco Leandro de Viana sobre los engaños con que se hace el comercio de los galeones de Acapulco, la extracción de plata que sin autorización realizan, la complicidad que los*

de Filipinas, proponiendo soluciones para combatir la corrupción, incentivar la economía y que la colonia fuera autosuficiente. Sus propuestas fueron la base de los proyectos que Julián de Arriaga encargó poner en marcha a Simón de Anda para mejorar la situación económica de las islas, después de nombrarle nuevo gobernador en diciembre de 1769<sup>91</sup>. Además de las medidas para mejorar la administración y el fomento económico de Filipinas, Anda envió un listado a Arriaga con las diez peticiones que consideraba imprescindibles para recuperar el control del gobierno de las islas y poner en marcha las principales reformas<sup>92</sup>. Aparte de que se aumentara el situado que se enviaba desde México a 300.000 pesos anuales, pedía que se enviaran oficiales del Ejército y tropa, jóvenes comerciantes para fomentar el comercio interregional entre Manila y los mercados asiáticos, e ir relegando poco a poco a los sangleyes; maestros para hacer hierro y pólvora, maestros fundidores de artillería, el diseño de una sierra de agua para cortar maderas, constructores navales, y, por supuesto oficiales de Marina y pilotos. El rey denegó el aumento del situado, y como desde 1765 en las primeras expediciones directas a Manila protagonizadas por *El Buen Consejo* y la *Venus* ya se habían enviado 25 oficiales y 100 soldados<sup>93</sup>, algunos de los cuales se incorporaron a la Marina para crear un «cuerpo fijo de Marina», el rey no autorizó el envío de más tropa, solo el de dos oficiales de cada Cuerpo del Ejército. Por lo que respecta a los jóvenes comerciantes, no solo se aprobó su remisión, sino que se les concedió el pasaje y la ración de armada gratis. Además, para fomentar el poblamiento, se pidió al virrey mexicano que enviara a Manila los españoles que se hallaban en el virreinato sin destino fijo<sup>94</sup>. También se autorizó enviar dos maestros fundidores de artillería, que se pidieron a Vizcaya, así como todos los pertrechos necesarios para montar una herrería. Cuatro fabricantes de pólvora y dos de fusiles se pidieron a Barcelona y dos más de pólvora a Nueva España. Arriaga solo autorizó el envío de cuatro constructores especializados en la fabricación de jabeques y galeotas, porque los que trabajaban en la construcción de navíos de línea y fragatas eran necesarios en los arsenales de la península y en La Habana, y ordenó el alzado del plano de la sierra de agua y la construcción de un «modelito» al intendente de Cuenca. El autor de ambos fue el maestro Juan Alarcón<sup>95</sup>. Por motivos estratégicos y defensivos Arriaga reiteró en varias ocasiones la prohibición de contratar pilotos extranjeros<sup>96</sup>. Para crear una cantera de pilotos conocedores de las nuevas rutas decidió enviar pilotos españoles. Destinó a Cavite

---

*gobernadores y demás autoridades de las islas tiene este comercio y el remedio que sugiere para estos males*, Manila, 1765. *Ibid*, doc. 4. AGI, Filipinas, 371. Varios informes de Leandro de Viana, Manila, 1763-1767.

91. AGI, Filipinas, 390, N. 3. Expedientes sobre nombramiento e instrucción de Simón de Anda, Aranjuez, 17/04/1769.

92. AGI, Filipinas, 390, N. 4. Expediente sobre pie de gobierno que propone Simón de Anda, Aranjuez, 19/05/1759.

93. *Ibid*, Nota de los oficiales de Infantería y Artillería enviados a Manila después de la Paz en los tres viajes del navío *Buen Consejo* y fragata *Venus*, Aranjuez, 7/10/1759.

94. *Ibid*, Filipinas, 390, N. 15. Minuta de Simón de Anda pidiendo que se envíen «europeos de México y otras ciudades» a Filipinas, Aranjuez, Madrid, 21/11/1769.

95. AGI, Filipinas, 390, N. 13. Minuta de orden de Arriaga para fabricar un modelo de sierra de agua, Escorial, 10/11/1769.

96. AGI, Filipinas, 336, L. 18. Real Cédula a los oficiales de la Audiencia de Manila, El Pardo, 6/03/1771. Ídem. Real Cédula a los oficiales de la Audiencia de Manila, San Ildefonso, 24/9/1773.

dos oficiales de Marina, entre cuyas funciones estaba la de instruir en las nuevas derrotas a los cuatro pilotos que irían con ellos, y para ejercer los cargos de director de la Marina de Filipinas e intendente del arsenal de Cavite eligió al teniente de fragata Gabriel de Aristizábal, quien a sus veintiocho años ya había demostrado capacidad para asumir semejante responsabilidad<sup>97</sup>. Además, conocía las Filipinas y los problemas a los que se iba a enfrentar, por haber participado como Guardia Marina en la primera expedición del *Buen Consejo* (1765-1767). El joven marino se puso enseguida manos a la obra, pues a los pocos días de llegar a Manila el gobernador le encomendó una expedición de castigo contra los moros de Mindoro, que recientemente habían atacado la bahía de Manila y apresado varios champanes, impidiendo con sus piraterías el comercio entre las islas. Aristizábal ordenó carenar las embarcaciones que encontró en Cavite, artillarlas y dotarlas de los pertrechos necesarios para una campaña<sup>98</sup>. Al carecer de suficientes oficiales de Marina para formar las dotaciones de la escuadra de corso, formó una oficialidad provisional con oficiales del Ejército, que instruyó en cuestiones navales «con conferencias y modos prácticos de mis instrucciones, que incluían los forzosos a empeñar o huir una función naval, mantener la conserva y proteger un desembarco o embarco en los casos de resistencia y huida; les di leyes penales por no haber ordenanzas, y les hice planes de combate y estados particulares»<sup>99</sup>. La expedición castigó duramente a los musulmanes que se replegaron durante algún tiempo, permitiendo restablecer el comercio entre las islas<sup>100</sup>. A partir de febrero de 1771 Aristizábal organizó el arsenal y estableció una escuadra permanente en Cavite para su defensa y la de Manila, formada por una fragata, cuatro galeotas y doce vintas con sus correspondientes dotaciones, armamento y pertrechos. Estableció su «proyecto de Armada» para el funcionamiento del arsenal y de la escuadra adscrita, y elaboró el presupuesto para su mantenimiento, que ascendía a 48.000 pesos anuales. Presentó ambos documentos a los oficiales reales de la Audiencia para su aprobación, y para garantizar el funcionamiento de la Marina. Solicitó formalmente a los oficiales de la Audiencia que se entregara la consignación anual, de acuerdo con el presupuesto, al intendente de Marina, y que éste rindiera cuentas ante el capitán general y no ante los oficiales de la Audiencia<sup>101</sup>. Simultáneamente, Aristizábal dirigió las carenas en firme de las fragatas *San Carlos* y *San José* destinadas a la carrera transpacífica. Para cumplir las órdenes de Arriaga de recuperar el control de la navegación del

97. AGI, Filipinas, 336, L. 18. Simón de Anda a Arriaga, Casarrubios del Monte, 9/08/1769. AGI, Filipinas, 390, N. 25. Real Orden de 18 de diciembre de 1769 con el nombramiento de Gabriel de Aristizábal. AGI, Filipinas, 923, N. 69. Aristizábal a Arriaga, Cavite, 16 de julio de 1771. Sobre este marino véase, Antequera, 1854. *Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia*, en línea, consultado el 29/05/2018, <<http://dbe.rah.es/biografias/7928/gabriel-de-aristizabal-y-espinosa>>.

98. AGI, Filipinas, 923, N. 69. Aristizábal a Arriaga, Cavite, 16/07/1771. Se trataba de las fragatas: *San Carlos* y *San José*, los paquebotes: *Guadalupe*, *San Telmo*, *San José*; goletas: *Soledad*, las galeras: *Santa Clara*, *Santa Rosa* *San José*, *Santo Niño* *Santa Teresa*; los pontines *Santo Niño* y *San Carlos*. La mayoría de estas embarcaciones se habían construido durante el gobierno de José Raón en Pangasinán, cfr. AGI, Filipinas, 336, L. 18, f. 365v-367v.

99. AGI, Filipinas, 923, N. 69. Aristizábal a Arriaga, Cavite, 17/07/1771.

100. AGI, Filipinas, 923, N. 69. *Compendio de diario de la expedición que hice con la escuadra de mi mando... 17 de octubre de 1770*.

101. Sobre las finanzas de la Marina de esta época véase BAUDOT MONROY, 2017: 195-223.

Galeón modificando el derrotero, propuso poner al mando a un marino de guerra, asistido por pilotos de la Armada. Asumiendo esta propuesta, Anda entregó el mando del *San Carlos* a Aristizábal, disponiendo que se embarcaran pilotos de la Armada en lugar de los «prácticos del país», porque debían seguir el derrotero por el norte de Luzón, evitando el estrecho de San Bernardino. Sin embargo, una vez más, el comercio obstaculizó la navegación por el nuevo derrotero, chantajeando a Anda con no embarcar sus mercancías y no colaborar en los gastos del apresto del Galeón de ese año. Anda cedió a las presiones y el bajel zarpó hacia San Bernardino, con tan mala suerte, que los temporales les obligaron a arribar en Cavite. En la evaluación de lo sucedido, realizada por los pilotos del país, se estimó la arribada como dolosa para perjudicar a Aristizábal. Pero Anda decidió buscar una tercera opinión, sometiendo el diario de navegación de Aristizábal al dictamen, mucho más profesional, del capitán de fragata Juan de Lángara, que había llegado a Manila al mando de la fragata de la Armada *Venus* y debía esperar la llegada del Monzón para regresar a Cádiz. El dictamen de Lángara, exculpó a Aristizábal, y dejó al descubierto los manejos de los pilotos de la Carrera del Galeón, quienes actuaban en connivencia con el Comercio, para evitar el cambio de derrotero ordenado por la Secretaría de Marina, así como sus intentos de excluir de la Carrera a los pilotos de Armada<sup>102</sup>. Sin embargo, Anda no se rindió, y pidió a Juan de Lángara que con algunos pilotos de la Armada realizara una nueva expedición en el paquebote *Nuestra Señora del Rosario* por el norte de Luzón hasta las Marianas<sup>103</sup>, y dispuso que ese mismo año la fragata *El Buen Fin* con tres pilotos expertos y un pilotín hijo del país zarpara desde Manila hacia San Blas por primera vez<sup>104</sup>. Aristizábal había propuesto a Anda la fabricación de pontones y ganguiles para la limpieza del puerto y de la bahía, pues los ríos que en ella desembocaban, la iban cegando con sus depósitos. Fue Juan de Lángara quien supervisó su fabricación, mientras Aristizábal navegaba hacia Acapulco<sup>105</sup>. Arriaga atendió la petición de Aristizábal de no «eternizarse en estos países» para poder proseguir su carrera como marino, nombrando al capitán de fragata José Bermúdez para sustituirle en la intendencia del arsenal de Cavite a final de 1774<sup>106</sup>. En enero de 1777 este oficial envió al ministro de Indias, José de Gálvez, un memorial en el que denunciaba la mala organización en la gestión del Galeón, la poca profesionalidad y disciplina reinante entre los oficiales de las dotaciones y la marinería de las tripulaciones, así como el despilfarro en los sueldos.

102. AGI, Filipinas, 493. Simón de Anda a Arriaga, Manila, 20/01/1772.

103. AMNM, Ms. 624. Expedición de reconocimiento de Juan de Lángara de la ruta por el cabo Bojador, desde Manila hasta las Islas Marianas al mando del paquebote *Nuestra Señora del Rosario* por disposición de don Simón de Anda, 1773.

CRUISCHANK, Listado de los galeones que zarparon de Manila hacia Acapulco en 1772 y 1773, <<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbmxtYW5pbGFnYWxsZW9ubGlzdGluZ3xneDo2ZDAzMjA3OGRmZDhiYzYxMx>>.

104. AGI, Filipinas, 493. Anda a Arriaga, Manila, 7/01/1773. AMNM, Ms. 577, doc. 13. Extracto del diario de la navegación desde Manila a San Blas por el norte de Luzón realizado en 1773, por el piloto Felipe Thompson.

105. *Ibid.*

106. AGS, SMA, 420, exp. 876. José Bermúdez a González de Castejón, a bordo del *San Pedro*, 1/11/1780.

Como única solución para vencer las resistencias del comercio a introducir cambios proponía un nuevo arreglo para la guarnición y tripulación de los galeones<sup>107</sup>.

### 3. CUARTA ETAPA, 1776-1787

Con respecto a la consolidación de la Marina en Filipinas, puede considerarse la etapa más fructífera, porque todas las reformas que se venían aplicando en las últimas décadas para construir la Real Armada en Filipinas terminaron afianzándose. Detrás de este éxito hay un personaje decisivo: el brigadier de la Armada José Basco y Vargas (1778-1787), un marino elegido por el ministro de Indias José de Gálvez para suceder al interino Pedro Sarrió en el gobierno de Filipinas<sup>108</sup>. Este enérgico marino resistió todas las presiones y obstáculos de la oligarquía manileña y consiguió imponer las reformas militares, defensivas, fiscales y económicas que se venían intentando desde hacía décadas. Entre sus primeras actuaciones destacan las relacionadas con la gestión del Galeón, que habían quedado reguladas en las Ordenanzas redactadas por Arandía en 1757, que no se cumplían. En primer lugar impuso que en adelante el capitán del navío fuese un oficial de la Armada, que cumpliera la orden de la Secretaría de Marina de navegar por el nuevo derrotero por el norte de Luzón, y que los buques llegaran a Acapulco (luego se estableció San Blas como segunda cabecera de la carrera), recalando antes en Monterrey y San Diego. Igualmente estableció que los cargos subalternos al capitán también los ocuparan oficiales de Marina y de Infantería. El primer capitán de la Nao elegido por Basco fue el teniente de navío José de Emparán<sup>109</sup>. También impuso la regulación propuesta por José Bermúdez para racionalizar la guarnición y tripulación de los galeones, estableciendo el número de los empleos de la Nao de acuerdo con el porte del buque, suprimiendo muchos empleos superfluos, como el de general de la Nao o los numerosos cargos ficticios, ocupados por comerciantes que viajaban por cuenta de la Real Hacienda. Decretó, igualmente, que todos los empleos del Galeón (oficialidad, tropa, marinería, capellanes, contadores, etc.) quedaran sujetos al fuero de la Armada, que se retribuiesen con los mismos sueldos que se pagaban en el resto de las Indias y que estuvieran exentos del pago de la Media Annata. La concesión del fuero militar y del privilegio de exención del pago de la Media Annata a los oficiales, tripulantes y tropa que quedaron adscritos al servicio de la Nao, compensaron la rebaja salarial que se les aplicó. Además, para diferenciarlos del resto de los tripulantes que se embarcaban puntualmente para cubrir las plazas vacantes, Basco decretó que éstos últimos no gozasen del fuero militar ni se les descontase la Media Annata<sup>110</sup>. La nueva regulación de cargos y sueldos supuso el

107. AGS, SMA, 420, exp. 877. José Basco y Vargas a José Bermúdez, Manila, 21/04/1779.

108. Sobre Basco y Vargas véase: LUQUE TALAVÁN, 2007: 169-209. BAUDOT, 2013: 341-379; 2016: 441-467.

109. AGS, SMA, 419-1, exp. 41. Basco y Vargas a González de Castejón, Manila, 30/12/1779. AMNM, Ms. 577, exp. 14. Diario de navegación de José de Emparán a bordo de la fragata *San José* desde Manila a Acapulco por la nueva ruta del cabo Bojador, mandado por don José Basco y Vargas.

110. AGI, Filipinas, 494. Manila, 15 de mayo de 1779. Basco a Gálvez, Manila, 15/05/1779.

importante ahorro de 51.815 pesos 7 reales y 5 granos para la Real Hacienda, lo que da buena idea de los abusos sistemáticos que se habían practicado, sin que Basco pudiese averiguar el origen de los elevados sueldos que habían gozado los oficiales del Galeón, a pesar de estar en vigor desde 1757 la Ordenanza para la Marina de Filipinas redactada por Arandía, y aprobada por Arriaga. La única explicación de los oficiales reales fue «por remitirse a una envejecida costumbre». La pérdida de privilegios suscitó reclamaciones por parte de los oficiales reales y jueces de la Media Annata al Consejo de Indias. Sin embargo, el dictamen del Consejo fue favorable a la nueva reglamentación de sueldos y a la nueva planta de la Nao, porque se ajustaban a las Ordenanzas de Marina vigentes, militarizando los empleos e igualando los sueldos en todos los buques de guerra a lo largo del Imperio<sup>111</sup>. Gracias a esta militarización de la gestión y navegación del Galeón, el nuevo derrotero se consolidó durante su mandato, contribuyendo a ello la conquista de las islas Batanes que Basco llevó a cabo para cubrir la retaguardia del Galeón cuando cruzaba por el norte de Luzón hacia el Pacífico, y consolidar la presencia española en un punto geoestratégico decisivo para el comercio asiático, en medio del Mar de China<sup>112</sup>. En septiembre de 1779 Basco recibió noticias del rompimiento entre Francia e Inglaterra del gobernador de la colonia francesa de Pondichery. Le avisaba de que una escuadra inglesa navegaba hacia el Mar del Sur para apoderarse de Manila. Basco redactó un plan defensivo de actuaciones sistematizado. También desde México se enviaron a Manila dos paquebotes: el *San Carlos* mandado por el teniente de navío Juan Manuel de Ayala y el *Príncipe*, mandado por el teniente de navío Diego Choquet<sup>113</sup>, para prevenirle de la nueva situación internacional. El virrey de Nueva España confió la arriesgada misión de enviar los pliegos de la corte junto con tropas de refuerzo y dinero para la defensa a los mejores marinos del recientemente creado apostadero de San Blas<sup>114</sup>, todos ellos buenos conocedores de las rutas transpacíficas. Estos marinos cruzaron el Pacífico desviándose del derrotero habitual para evitar ser interceptados y llevar los refuerzos a Manila, reduciendo el tiempo de navegación<sup>115</sup>. También en enero zarpó de San Blas un pequeño convoy al mando del capitán de fragata Bruno de Hezeta<sup>116</sup>, formado por las fragatas *Princesa* y *San José*, ésta al mando del teniente de navío José de Emparán. Conducían 600 hombres de tropa, 200 quintales de pólvora y 600.000 pesos. Estos marinos también tomaron la precaución de separarse de la derrota ordinaria, arriesgándose a recalar en las Filipinas por el cabo del Espíritu Santo, una costa tan llena de escollos que representaban una defensa natural y que, por la dificultad para sortearlos, requería una gran pericia para su navegación. El

111. AGI, Filipinas, 337, L.20. El rey al gobernador y capitán general de las Islas Filipinas y presidente de mi Real Audiencia. «Aprobándole el reglamento que dispuso para la expedición del navío que se despacha anualmente desde el puerto de Cavite al de Acapulco con lo demás que se refiere», San Ildefonso, 13/08/1784.

112. BAUDOT, 2013: 342-379.

113. AGI, Filipinas, 498. Basco a Gálvez, Manila, 12/05/1781.

114. MARTÍN-MERÁS, 1993: 173.

115. AGS, SM, 420, doc. 859. Diego Choquet a González de Castejón, Manila, 18/05/1780. AMNM, Ms. 577. Diario de la navegación de Diego Choquet desde San Blas a Manila, 1779.

116. Sobre este marino y sus exploraciones del Pacífico: BERNABÉU ALBERT, 1995. Sobre Francisco Mourelle: LANDÍN CARRASCO, 1978.



virrey consciente «del mérito que contraen en los viajes a estas Islas los oficiales del departamento de San Blas» les había concedido a todos ellos, en concepto de generalas, el derecho de embarcar mercancías por valor de 35.000 pesos en el viaje de retorno<sup>117</sup>. Para compensar la escasez de tropas para defender Manila, Basco ordenó levantar un regimiento urbano con cuatro compañías, formado por españoles, otro de mestizos chinos, y varias compañías más para defender las provincias y Cavite, sometidos todos ellos a la Ordenanza de Milicias de La Habana<sup>118</sup>. Ordenó al ingeniero Tomás Sanz reforzar las defensas de ambas plazas y construir nuevos baluartes donde fuera necesario<sup>119</sup>.

Cuando llegaron los refuerzos mexicanos, Basco entregó el mando de Cavite a Hezeta, quien junto con Emparán mejoró lo existente, levantando un nuevo plano del puerto con la sonda exacta para situar en la mejor posición de tiro a los buques de guerra y a los mercantes privados artillados, que estaban fondeados en el puerto. Se colocaron cables sumergidos de forma que los buques enemigos picaran en ellos cuando entraran en el puerto o varasen en los bajos y playas adyacentes cuando intentaran salir de él. Como tenían noticias de que Cavite sería el primer objetivo del enemigo, les prepararon un buen recibimiento en forma de un «vivo combate», reforzando el fuego de la plaza y del castillo con el de fuerzas terrestres y artillería de campaña. En Manila y en Cavite se practicaron varios ensayos de desembarco que fueron presenciados por comerciantes armenios antes de ser expulsados por Basco de Manila por sospechosos. Estos armenios contribuyeron a la guerra preventiva, propagando en Cantón el estado defensivo de las Islas. Según Basco, la estrategia diseñada sería «el más oportuno medio para desconcertarles todas las ideas que traerán formadas de ataque»<sup>120</sup>. Lo cierto es que el plan fue un éxito. Cuando a finales de 1779 el almirante Hughens se enteró por los comerciantes de Cantón del estado defensivo de ambas plazas y de que el mando del archipiélago lo ostentaba un marino de la Real Armada, rechazó el proyecto inicial de atacar y sitiarse Manila sin una orden expresa del rey británico, oponiéndose en una junta de guerra a la mayoría de los oficiales de su escuadra<sup>121</sup>. Aunque las reformas administrativas y económicas no son el objetivo de este trabajo, no podemos dejar de reseñar que gracias al impulso de las producciones autóctonas y, sobre todo a las reformas fiscales, que implantó Basco, especialmente el estanco del tabaco, y a los estrictos controles para evitar los excesos en la carga del Galeón y la ocultación

117. AGI, Filipinas, 498. Basco a Gálvez, Manila, 12/05/1781.

118. DÍAZ-TRECHUELO, 1978: 78-80.

119. AGI, Filipinas, 496. Basco a Gálvez, Manila, 8/07/1780. Con respecto a Manila, Basco informa: «puse en movimiento el reparo de todos los baluartes, baluartillos, revellines, fuerza de Santiago, camino cubierto, estacada, contraforo, almacén de pólvora, baterías de ambas plazas. Se colocaron multitud de útiles de que carecían los almacenes para la fortificación, cantidad de maderas y demás cosas necesarias, se prosiguió en la formación de milicias, se vistieron, disciplinaron y presentaron a la Asamblea el 15 de mayo» Sobre fortificaciones, DÍAZ-TRECHUELO, 1964: 145-209. LUENGO, 2017: 727-758.

120. AGI, Filipinas, 496. Carta de Basco a Gálvez, detallando minuciosamente todo su plan defensivo, Manila, 8/07/1780.

121. *Ibid*, Filipinas, 497, Basco a Gálvez, Manila, 12/10/1780.

de mercancías y plata no declarada, el archipiélago empezó a ser rentable para la Corona por primera vez<sup>122</sup>.

#### 4. ÚLTIMA ETAPA: LA «ESCUADRA DE ASIA»

Esta etapa sirve como colofón a esta trayectoria con la doble lectura de implantar la Real Armada en Filipinas y de promover reformas políticas y económicas para rentabilizar el archipiélago, protagonizada por marinos españoles. Durante el gobierno de Rafael María de Aguilar (1793-1803)<sup>123</sup>, coincidiendo con la declaración de guerra de Inglaterra en octubre de 1796, para hacer frente a un posible ataque inglés, el gobierno decidió destacar en Cavite la «Escuadra de Asia», formada por tres navíos de 74 cañones y cinco fragatas de 34 cañones, al mando del jefe de escuadra Ignacio María de Álava, que se hallaba en Lima<sup>124</sup>. El enfrentamiento no se produjo porque los ingleses desistieron de llevar a cabo la expedición de desembarco que habían organizado, cuando evaluaron el estado defensivo y el costo de mantener la colonia ocupada<sup>125</sup>. La superioridad numérica de las escuadras inglesas hicieron desistir a Álava de buscar una confrontación, para mayor infortunio, los navíos sufrieron serias averías por los temporales. No obstante, la escuadra llevó a cabo varias intervenciones. Una división se mantuvo patrullando sobre la costa de Cantón y Macao para entorpecer el comercio inglés con China. Se estableció una línea defensiva con tres buques patrullando frente a Manila, mientras otros bajeles escoltaban los mercantes de la Compañía de Filipinas, o exploraban previamente la ruta de los galeones y los escoltaban hasta Acapulco para asegurar el situado<sup>126</sup>.

Aguilar fue partidario de abandonar Cavite y focalizar todos los recursos en reforzar Manila, pero gracias al empeño de Álava se mantuvo la actividad del arsenal, reforzada por el traslado del Departamento de San Blas a Cavite, y por su posterior conversión en Comandancia de Marina<sup>127</sup>. Aguilar, por su parte, propuso al príncipe de la Paz algunas medidas de largo alcance para completar la construcción de la Armada filipina. Consideraba que era más operativo disponer de una escuadra permanente que mantener un ejército numeroso con tropas indisciplinadas, que enfermaban fácilmente por la adversa climatología. Para evitar las frecuentes pérdidas de embarcaciones, propuso el establecimiento de una escuela de pilotos dirigida por alguno de los oficiales de Marina destinados en Manila. Cuatro pilotos de la Armada de los adscritos a Cavite, ejercerían de maestros. Igualmente, planteó construir un observatorio, y que se levantara una carta hidrográfica exacta de todo

122. FRADERA, 1999: 191-254.

123. HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, 2013: 381-404.

124. LABORDA, 2005. AGI, Estado, 45, N. 22. Ignacio María de Álava, comandante de la escuadra de Asia, al Príncipe de la Paz, Cádiz, 22/11/1795.

125. AGI, Estado 46, N. 61. Rafael María de Aguilar, gobernador de Filipinas al Príncipe de la Paz, Manila, 31/07/1798.

126. AGI, Estado, 45, N. 55. Ignacio María de Álava, a Francisco Saavedra, Cavite, 20/06/1799.

127. HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, 2013: 404.

el archipiélago para facilitar la navegación, finalmente pidió el establecimiento de una academia de dibujo<sup>128</sup>.

Álava, por su parte, redactó un reglamento adicional a la Ordenanza de Marina de Arandía, que persistió hasta el final de la carrera del Galeón. Ahondaba en la militarización de la gestión, de la dotación y tripulación, regulando los plazos de la navegación, las carenas y recorridas, el nombramiento del comandante y oficiales de Marina. Establecía la marinería y la tropa fijas, lo que fue posible, gracias a la creación de la Matrícula de Mar<sup>129</sup>; regulaba el arqueo, la ubicación del cargamento, de los víveres y de la aguada<sup>130</sup>. Como habían hecho todos los marinos que le precedieron, Álava también llevó a cabo una importante labor hidrográfica y cartográfica, levantando mapas y estableciendo nuevos derroteros para la navegación entre Manila, El Callao y Valparaíso, o Manila y Cantón. Con el regreso de la escuadra a Cádiz en 1803, se cerró esta etapa.

## REFLEXIÓN FINAL

La construcción de la Marina en Filipinas fue un objetivo político de la Monarquía bien definido, que no resultó una empresa fácil ni tuvo un desarrollo lineal y progresivo, semejante al de la metrópoli, por la resistencia de la oligarquía manileña a perder sus privilegios. A las dificultades para introducir cambios que encontraron los gobernadores, hubo que sumar los continuos retrocesos en las reformas que consiguieron poner en marcha, por los boicots, por la coyuntura internacional, o por los cambios de gobernador. Los primeros marinos enviados para gobernar las Filipinas afrontaron los problemas con mayor o menor acierto, sin conseguir dar continuidad a muchas de sus iniciativas. Realmente fueron los marinos del Cuerpo General de la Armada enviados a partir de 1765, los que con mucho esfuerzo y constancia consiguieron trasladar a Filipinas la estructura y la organización de la Real Armada, adaptándola a las peculiaridades filipinas. Gracias a la presencia de la Real Armada, Filipinas dispuso de un sistema defensivo que evitó que fuera atacada por Inglaterra en 1778 y 1796, y gracias a la militarización del sistema del Galeón, el comercio transpacífico dejó de ser deficitario para la Hacienda. La herencia del esfuerzo de estos marinos fue la base para seguir fortaleciendo la presencia de la Marina durante el siglo XIX.

128. AGI, Estado, 46, N. 52. Rafael María de Aguilar al Príncipe de la Paz, Manila, 8/08/1797.

129. Pedro Arguëlles de la Concepción y Rafael María Aguilar, *Reglamento provisional que para el orden y método de la matrícula de la Marina que ha de crearse en Manila, y las provincias situadas en las playas de su bahía, se manda observar por el Superior Gobierno*, Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, por el Hermano Pedro Arguëlles de la Concepción, 1796.

130. *Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina para los navíos de las islas Filipinas que con efecto de comercio viajan a Nueva España*, Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, 1802.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABIÁN CUBILLO, David Alberto, «La instrucción de la oficialidad de Infantería y Caballería. Las Academias militares en los reinados de Fernando VI y Carlos III», *Revista Universitaria de Historia Militar*, 6/11, (2017): 85-103.
- ÁLAVA, Ignacio María de, *Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina para los navíos de las islas Filipinas que con efecto de comercio viajan a Nueva España*, Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, 1802.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «La introducción de la Matrícula de Mar en Indias», en Martínez Shaw, Carlos y Oliva Melgar, José María, (eds), *El sistema atlántico español, (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005: 271-284.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «Defensa naval de los reinos de Indias», en O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, (coord.), *Historia Militar de España. III Edad Moderna. Ultramar y la Marina*, Madrid, Ediciones El Laberinto, Ministerio de Defensa, 2012: 121-142.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en Lobato, I. y Oliva, J. M. (eds.) *El sistema comercial español en la economía mundial, (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013: 325-380.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en Bernabéu Albert, S. y Martínez Shaw, C. (eds.) *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013: 307-340.
- ALFONSO MOLA, Marina & MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en Baudot Monroy, María, (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014: 331-371.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luís, *El costo del Imperio asiático*, A Coruña, Universidad da Coruña – Instituto Mora, 2009.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luís, «Don Quijote en el Pacífico: la construcción del proyecto español en Asia, 1591-1606», *Revista de Historia Económica*, XXIII, (2005 extra): 241-274.
- AMORES CARREDANO, Juan Bosco, «Las élites cubanas y la estrategia imperial borbónica en la segunda mitad del siglo XVIII», en Navarro, Luis, (ed.) *Élites urbanas en Hispanoamérica*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2005: 189-197.
- ANTEQUERA, José María, *Biografía del Excmo. Sr. Don Gabriel Aristizábal. Teniente General de la Real Armada*, Madrid, por Aguado, impresor de S.M. y de su Real Casa, 1854.
- ARGUÉLLES de la CONCEPCIÓN, Pedro y AGUILAR, Rafael María de, *Reglamento provisional que para el orden y método de la matrícula de la marina que ha de crearse en Manila, y las provincias situadas en las playas de su bahía, se manda observar por el Superior Gobierno*, Sampaloc, Imprenta de Nuestra Señora de Loreto, por el Hermano Pedro Arguélles de la Concepción, 1796.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, «La Real Armada», en Iglesias, C. (coord.) *Historia Militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*, Madrid, Real Academia de la Historia, Ministerio de Defensa, 2014: 303-324.
- BARRANTES, Vicente, *Guerras piráticas de Filipinas*, Madrid, Imprenta de Manuel Hernández, 1878.
- BARRIO MUÑOZ, José Ángel, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón, (1729-1739)*, Madrid, CSIC, 2012.

- BAUDOT MONROY, María, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754*, Ministerio de Defensa-Cátedra e Historia Naval de Murcia, Madrid, 2013.
- BAUDOT MONROY, María, «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en Bernabéu Albert, Salvador y Martínez Shaw, Carlos, (eds.) *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013: 341-379.
- BAUDOT MONROY, María, «La Ilustración y el pulso en la gobernación de Filipinas de José Basco y Vargas (1778-1788)», en Bernabéu Albert, Salvador, Mena García, Carmen, Luque Azcona, Emilio José, *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2016: 441-467.
- BAUDOT MONROY, María, «La Hacienda de Marina entre la neutralidad de Fernando VI y la movilización de Carlos III en 1760», en Rodríguez Hernández, Antonio José, Julio Arroyo Vozmediano, Julio, Sánchez Belén, Juan Antonio, (eds.) *Comercio, Guerra y Finanzas en una época de transición (siglos XVII-XVIII)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2017: 195-223.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, «Ciencia ilustrada y nuevas rutas: las expediciones de Juan de Lángara el Pacífico, (1765-1773) », *Revista de Indias*, 48, (1987): 446-467.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, «El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas», en Rodao, Florentino, (ed.) *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación española de Estudios del Pacífico, 1989: 23-30.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El descubrimiento del fin del mundo, 1775-1792*, Madrid, Alianza, 1990.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, *Trillar los mares: la expedición descubridora de Bruno de Heceta al noroeste de América*, Madrid, Banco de Bilbao Vizcaya, Instituto de Geografía, 1995.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunwerg, 2000.
- BONIALIAN, MARIANO, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español, (1680-1784)*, El Colegio de México, México, 2012.
- BORDEJÉ MORENCOS, Fernando de, «El poder marítimo en la concepción política del marqués de la Ensenada», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 2, (1989): 5-21.
- CARLOS BOUTET, Enrique, de «La Compañía de Guardias Marinas de Cádiz: origen, influencias, regulación y primeros pasos, (1717-1720)» Trabajo Fin de Máster, U.N.E.D. 2016.
- CARLOS BOUTET, Enrique de, «La fundación de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz en 1717», *Revista de Historia Naval*, 139, (2017): 9-38.
- CASTEJÓN, Philippe, «Reformar el Imperio: el proceso de la toma de decisiones en la creación de las Intendencias americanas», *Revista de Indias*, 271/ 77, (2017): 791-821.
- CERDÁ CRESPO, Jorge, *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años, 1739-1748*, Alicante, Universidad de Alicante, 2010.
- CRESPO SOLANA, Ana «La Intendencia de Marina y el «gobierno de la contratación»: el sueño naval de José Patiño y Rosales (1717-1736), *Studia Histórica, Historia Moderna*, 39/2, (2017): 75-114.
- COSANO MOYANO, José «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada, 1765-1784.», *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Córdoba, (1981): 183-219.
- DELGADO BARRADO, José María, «América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal (1745-1754)», *Brocar*, 22, (1998): 103-120.

- DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes, «Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730-1773)», *Anuario de Estudios Americanos*, XIII, (1956): 1-83.
- DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes, «Philippine economic Development Plans, 1746-1779», *Philippine Studies*, 12/2, (1964a): 203-231.
- DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes, «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, 21, (1964b): 145-209.
- DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes, «Historia económica de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Cuadernos del Centro Cultural*, Manila, (1978): 78-80.
- DOMÍNGUEZ ORTA, Manuela, «La Real Hacienda y las Intendencias en Indias», *VIII Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad*, Soria, 2012, <[http://aeca.es/old/viii\\_encuentro\\_trabajo\\_historia\\_contabilidad/comunicaciones/007.pdf](http://aeca.es/old/viii_encuentro_trabajo_historia_contabilidad/comunicaciones/007.pdf)>.
- DUBET, Anne, «El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un proyecto de equipo», *Estudios de Historia Novohispana*, 55, (2016): 99-116.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, MANUELA, «La presencia rusa en el Pacífico Noroeste», en Martínez Peñas. Leandro y Fernández Rodríguez, Manuela, (eds.) *El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo*, Madrid, Omnia Mutantur, 2011, 93-118.
- FRADERA, José María, *Filipinas la colonia más peculiar. La Hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, CSIC, 1999.
- HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, María Dolores, «La formación de los militares en el siglo XVIII. El Colegio artillero de Segovia o la creación de un modelo», en Imízcoz Beunza, J.M. y Chaparro Sáinz, A. (coords.), *Educación, redes y producción de élites en el siglo XVIII*, Madrid, Sílex, 2013: 317-336.
- HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, María Dolores, «El Real Colegio de Artillería. De la fundación a la consolidación de un modelo de centro docente militar y científico-técnico», *Revista de Historia Militar*, Extra/1, (2014): 73-134.
- GARCÍA ABASOLO, Antonio. «Españoles y chinos en Filipinas. Los fundamentos del comercio del Galeón de Manila», Iñesta Mena, Félix, Lorenzana Lapuente, Felipe, y Mateos Ascacibar, Mateo, (coords.) *España, el Atlántico y el Pacífico, y otros estudios sobre Extremadura*, Llerena, Sociedad Extremeña de Historia, 2014: 9-30.
- GARCÍA ABÁSULO, Antonio, «Problemas para gobernar un Imperio. Aspectos del modelo colonial de Filipinas, siglos XVI-XVIII» *Revista de Estudios Extremeños*, LXXI, (2015):1841-1865.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, *La Intendencia en Filipinas*, Granada, Universidad de Granada, 1983.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, «Reformas y resistencias en Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Iztapalapa*, 24, (1991): 93-108.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luís, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luís, *El marqués de la Ensenada. El ministro de todo*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2017,
- GONZÁLEZ CAIZÁN, Cristina, *La red política del marqués de la Ensenada*, Madrid, Distribuidora Don Jorge, 2004.
- GOODMAN, David, *Spanish Naval Power*, Cambridge, 1997, traducción española: *El poderío naval español (1589-1665)*, Barcelona, Península 2001.
- GOODMAN, David, «El dominio del mar y las armadas de la Monarquía» en Ribot García, Luís, Belenguer Cebrián, Esther, *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, 6 vols., Madrid, Sociedad Estatal Lisboa'98, 1999, Vol. II: 365-383.

- JURADO CERÓN, Susana, «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784)», en Bernabeu, Salvador, Mena, Carmen y Luque, Emilio José, (eds.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016: 181-206.
- KUETHE, Allan, *Cuba, 1753-1815, Crown, Military and Society*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1986.
- KUETHE, Allan J., & ANDRIAN, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014.
- LABORDA, Antonio, *Viaje alrededor del globo realizado por la escuadra del mando de D. Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha escuadra en los mares de Filipinas*, Madrid, La Hoja del Monte, 2005.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio, *Mourelle de la Rúa. Explorador del Pacífico*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1978.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio, *Descubrimientos españoles del Mar del Sur*, Madrid, Museo Naval, 1992.
- LUENGO GUTIÉRREZ, Pedro, «La fortificación el archipiélago filipino en el siglo XVIII. La defensa integral ante lo local y lo global», *Revista de Indias*, (2017): 727-758.
- LUQUE TALAVÁN, Miguel, «Descubriendo las luces de un rico diamante», en Martínez López Cano, María del Pilar y Ludlow, Leonor, *Historia del pensamiento económico: del Mercantilismo al Liberalismo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luís Mora, 209-169, 2007.
- MALLARI, Fernando, «The Spanish Navy in the Philippines, 1587-1787», *Philippines Studies*, 37, (1989): 412-439.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, «De las «reliquias» de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII», en Sánchez Baena, Juan José y otros, (coords.): *Estudios de Historia naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2011: 49-90.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, «Llevar la guerra al otro lado del mundo. Reforma e ilustración en las guerras de España contra Portugal. La Gran expedición militar al Brasil y al Río de la Plata en 1776», en Baudot Monroy, María (ed.) *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014: 195-159.
- MARTÍN-MERÁS, María Luisa, *Cartografía marítima hispana: la imagen de América*, Madrid, Lunberg, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, *El sistema comercial español el Pacífico, 1765-1820*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.
- FISHER, John, KUETHE, Allan J., MCFARLANE, Anthony, *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1991.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MIJARES PÉREZ, Lucio, «Programa político para América del marqués de la Ensenada», *Revista de Historia de América*, 81, (1976): 82-130.
- MIRA CEBALLOS, Esteban, *Las armadas imperiales*, Madrid, Esfera de los libros, 2005.
- MURO OREJÓN, Antonio, «Legislación general de Fernando VI para las Indias hispanas», *Anuario de Historia del Derecho español*, 50, (1980): 21-54.
- ARANDÍA, Pedro Manuel de, *Ordenanzas de Marina para los navíos del Rey de las islas Filipinas, que en guerra y con reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio*, 2 tomos, Imprenta de la Compañía de Jesús, Manila, 1757.
- Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de Su Armada Naval*, 2 tomos. Imprenta de Juan de Zúñiga, Madrid, 1748.

- ORTEGA del CERRO, Pablo, «La profesionalización de la oficialidad naval española, 1750-1780: aproximación a sus destellos desde las sombras», *Vegueta*, (2016): 221-244.
- ORTEGA DEL CERRO, Pablo, *Siluetas de cambio: siluetas de transformación social de la élite naval, siglos XVIII-XIX*, tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2017.
- OZANAM, Didier, «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI», en *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*, t. XXIX-I, Madrid, 1985: 457-507.
- PALACIO ATARD, Vicente, «La neutralidad vigilante y constructiva de Fernando VI», *Hispania*, 133/36, (1976): 301-320.
- PARCERO, Celia, *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, (1760-1773)*, Ávila, Junta de Castilla y León, 1998.
- PAZZIS PI CORRALES, Magdalena de, «La Armada de los Austrias», *Estudis*, 27, (2001): 23-51.
- PERONA TOMÁS, Dionisio, *Los orígenes del Ministerio de Marina*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos, *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, «La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)», *Revista General de Marina*, agosto, (1980):137-155.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio y TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, «Defensa del Pacífico Novohispano ante la presencia de George Anson», *Estudios de Historia Novohispana*, 38/enero-junio, (2008): 63-86.
- RODRÍGUEZ TRUJILLO, José, *Memoria de la Marina de Filipinas*, Manila, Imprenta y Litografía de M. Pérez, hijo, 1887.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio, *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada*, Madrid, librería de M. Murillo, 1878.
- TAVÁREZ SIMÓ, Fidel, «La invención de un imperio comercial hispánico, 1740-1765», *Magallánica*, 2/3, (2015): 56-76.
- THURMAN, M. E., *The naval Department of San Blas: New Spain's Bastion for Alta California and Nootka Sound, 1767-1798*, Glendale, California, Arthur H. Clark, 1967.
- VILA MIRANDA, Carlos, «Toma de Manila por los ingleses en 1762», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 53, (2007): 167-220.
- WILLIAMS, Glyn, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, Madrid, Turner Océano, 2002.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Nueva España: Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, México Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019.



# MISCELÁNEA · MISCELLANY



# LAS RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y RUSIA DURANTE EL REINADO DE FELIPE V (1722-1742)

## RELATIONSHIPS BETWEEN SPAIN AND RUSSIA DURING THE REIGN OF PHILIP V (1722-1742)

Iván Lázaro Urdiales<sup>1</sup>

Recibido: 25/04/2018 · Aceptado: 21/09/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.21935>

### Resumen

Los contactos entre las cortes de Madrid y San Petersburgo asistieron a un desarrollo sin precedentes durante la decimoctava centuria. A pesar de que los mismos llevaban dos siglos efectuándose, si bien es verdad que de forma intermitente y a través de embajadas concretas, el reinado del primer Borbón en España significó el establecimiento de los lazos entre ambas potencias sobre unas bases firmes. La base de todo ello, fue sin duda el establecimiento de embajadas permanentes en ambas capitales, cuya consecuencia directa fue una presencia diplomática constante en las mismas, unida a un intercambio continuo de información, relativa tanto a la realidad de los contactos entre estos reinos, como a las diferentes realidades de cada uno de ellos, muy distintas entre sí a la par que desconocidas en buena medida entre ellos. Las principales motivaciones para ello fueron las de carácter económico y político, que tuvieron diferente relevancia durante este periodo.

### Palabras clave

Felipe V; España; Rusia; diplomacia; comercio.

### Abstract

Relations between the courts of Madrid and St. Petersburg underwent an unprecedented development during the eighteenth century. They had been developing for two centuries. This was done through the first founding embassies that existed only temporarily and so the development of relations at this time was somewhat sporadic. It was the reign of the first Bourbon ruler in Spain that established a real improvement in relations between the two powers on a firm basis. The foundation of all this, was undoubtedly the establishment of permanent embassies in both capitals, which brought about a constant diplomatic presence. There followed a continuous exchange of information between these two kingdoms. They also became

---

1. UNED. C. e.: [ilazaro26@alumno.uned.es](mailto:ilazaro26@alumno.uned.es)

aware of the different social and political situations in each of the two countries, that had previously been largely unknown to each other. The main reasons for this new relation involved economic and political considerations, which had also different influences in these two countries during this period.

**Keywords**

Philip V; Spain; Russia; diplomacy; trade.

.....

## 1. INTRODUCCIÓN

Las relaciones hispano-rusas en el siglo XVIII constituyen, sin lugar a dudas, un verdadero punto de inflexión en la trayectoria de los contactos entre ambas potencias. Por un lado, pueden percibirse como la cristalización de las iniciativas emprendidas en los dos siglos anteriores, de carácter intermitente, y motivadas por intereses concretos, carentes todas ellas de continuidad. Por otro, se pueden considerar como la formalización de las relaciones entre ambas cortes, con un carácter estable evidenciado en la organización de embajadas permanentes, tanto en Madrid como en San Petersburgo. Además de su importancia intrínseca, esto tiene también relevantes connotaciones para el estudio en profundidad de dicho periodo, pues una de las principales consecuencias de la existencia de legaciones estables, no es otra que el cuantioso volumen de documentación generada por ellas, que permite acercarse a diferentes aspectos. Entre ellos cabría citar las motivaciones que impulsaban a ambos monarcas a promover estos contactos, las iniciativas que los diferentes diplomáticos se vieron obligados a desarrollar, la forma en que estas relaciones se inscribían en el entramado de la política exterior del momento, o las realidades de ambos reinos, tan diferentes entre sí como podía esperarse de dos potencias ubicadas en los confines de Eurasia.

Los contactos entre ambas habían comenzado en el siglo XVI, con la llegada a la península ibérica de los primeros embajadores del Gran Principado de Moscú. Debe señalarse, sin embargo, que estos enviados llegaban a entrevistarse con Carlos V, no como rey de Castilla y Aragón, sino como emperador de Sacro Imperio Romano Germánico<sup>2</sup>. Habrá que esperar al siglo siguiente, durante los primeros años del reinado de Carlos II, para ver en el Real Alcázar enviados del zar, cuyo objetivo era entrevistarse no con el emperador, sino con el soberano dueño de los territorios que entonces conformaban la Monarquía Hispánica<sup>3</sup>. A pesar de que durante el siglo XVII llegaron enviados del zar a Madrid en varias ocasiones, es en el siglo siguiente cuando se asiste a un verdadero impulso de los contactos entre ambas cortes, que se materializarían durante el reinado de Felipe V, por primera vez, en embajadas permanentes<sup>4</sup>. Esto ocurrió en la década de 1720, momento en el que fueron destinados a Madrid y San Petersburgo el príncipe Golitsyn por la parte rusa, y el duque de Liria por la española. Esto no quiere decir que en las dos primeras décadas del reinado del primer Borbón español no hubiese ningún tipo de relación entre ellas. Los primeros contactos relevantes en dicho reinado tuvieron lugar durante la Guerra de la Cuádruple Alianza, instigados por el cardenal Alberoni. Estos tenían como objetivo conseguir la participación de Rusia en dicho conflicto del lado de España; pero pese a la labor del duque de Cellamare y príncipe de Kurakhin en la

2. LÓPEZ DE MENESES, 48/3 (1946): 210-226. Esto sucedió en 1522. Los enviados portaban una amistosa carta de Vasili IV a Carlos V, que respondía a la que le que le había remitido el emperador poco después de su coronación.

3. FERNÁNDEZ IZQUIERDO, 22 (2000): 75-107. Esta embajada tuvo lugar en 1667, y estuvo encabezada por el militar y diplomático Pyotr Ivánovich Potemkin. Sobre las descripciones de la realidad española de este diplomático vid. VEDYUSHKIN, 2017: 85-92.

4. Esto no quiere decir que la diplomacia española se hubiese mantenido ausente en esas latitudes, pues se demostró muy activa en el caso de Polonia. Vid. CONDE PAZOS, 2016.

Haya, y el envío de Patricio Laulés por Felipe V a Rusia para formalizar dicha iniciativa, terminaron en fracaso, por las presiones del resto de potencias europeas. En especial, por las de la política exterior británica (encaminada al aislamiento de Rusia) y la amenaza del regente francés Felipe de Orleans de retirar la mediación francesa en la Gran Guerra del Norte (en la que se hallaba enzarzada Rusia en ese momento) y convertir a Versalles en enemiga de San Petersburgo<sup>5</sup>.

La diplomacia hispano-rusa en el siglo XVIII ha sido tratada en importantes síntesis, por parte de historiadores de ambos países. Un relevante ejemplo fue el magnífico trabajo conjunto que constituyó la publicación del *Corpus diplomático hispano-ruso* (1799-1667), por Manuel Espadas Burgos<sup>6</sup>. Por la parte española destacaría la obra de Ana María Schop Soler, *Un siglo de relaciones diplomáticas y comerciales entre España y Rusia, 1733-1833*, publicada en 1984<sup>7</sup>. Respecto al periodo abordado en el artículo, sería de especial relevancia el *Diario del Viaje a Moscovia del Duque de Liria y Jerica*<sup>8</sup>. También hay trabajos recientes, como los de Nuria Sallés Vilaseca, sobre la política exterior española tras los tratados<sup>9</sup>, o los de María Asunción Egea Fernández, sobre la primera embajada moscovita a la Monarquía Hispánica<sup>10</sup>, igualmente reseñables.

Por parte rusa, destacaría sin duda la obra de Olga Vilienovna Volosyuk, *Bneshnaya politika inspanii v XVIII veke: stanovlenie ispano-russkij otnoshenie*, Moskva, Rossiiskii universitet druzhby narodov<sup>11</sup>. Sobre los embajadores rusos es igualmente básica la obra *Diplomáticos rusos en España, 1667-2017*. En cuanto a los años en que se centra este trabajo, sería relevante también la sección centrada en el consulado Ruso de Cádiz en la obra que dedicó a las instituciones consulares Vladimir Antonovich Ulyanitski Ulyanitski<sup>12</sup>. Un importante trabajo conjunto fue el congreso internacional «Rusia y España: política, economía y cultura», que tuvo lugar en Moscú del 27 al 29 de abril de 2016, y cuyas aportaciones se publicaron en *España y Rusia: destinos históricos y actualidad*, en 2017<sup>13</sup>.

El objetivo del presente trabajo sería el de establecer una síntesis de dicho periodo, haciendo especial hincapié en la década de 1720, durante cuyos años se produjeron los hechos más significativos del reinado en este ámbito de la política exterior. La misma aborda la sucesión de los acontecimientos que tuvieron lugar durante el mismo, y las diferentes motivaciones que los causaron; a la par que analiza el grado de continuidad y semejanza que presentan las iniciativas que lo conforman, enmarcándolos siempre en el contexto político internacional en el que tuvieron lugar, y por el que sin duda se vieron fuertemente mediatizados.

- 
5. SALLÉS VILASECA, 2015: 305-309.
  6. *Corpus diplomático*, 1991.
  7. SCHOP SOLER, 1984
  8. *Diario del viaje a Moscovia*, 2008.
  9. SALLÉS VILASECA, 2016.
  10. EGEA FERNÁNDEZ, 2015.
  11. VOLOSUYUK, 2011.
  12. ULYANITSKI, 1899.
  13. VOLOSUYUK *et al.*, 2015.

## 2. MADRID Y SAN PETERSBURGO ANTE EL NUEVO HORIZONTE ABIERTO POR LOS TRATADOS DE LA HAYA (1720) Y NYSTADT (1721)

El comienzo de la década de 1720 supuso tanto para España como para Rusia la necesidad de afrontar importantes desafíos, que sin duda condicionarían el futuro de su política internacional, y que hundían sus raíces en acontecimientos que se retrotraían al comienzo del siglo.

En España, tras más de una década de guerra se había conseguido afianzar en el trono a Felipe V, representante de la casa de Borbón. Esto se consiguió a costa de grandes sacrificios, entre los que se encontraban la cesión al emperador de la mayor parte de los dominios europeos de la monarquía, como Italia y los Países Bajos. Los años posteriores estarían marcados por unas ansias irredentistas hacia los territorios perdidos, que se pretendían reincorporar a la monarquía. Esto se refería especialmente a los dominios que esta había poseído en la península itálica. El matrimonio de Felipe V con Isabel de Farnesio, sobrina del duque de Parma, no vendría sino a acrecentar dichas aspiraciones; más aún, tras el furor que demostraría la reina en el futuro para hacer valer los derechos sucesorios de sus hijos a territorios como los de Parma o Nápoles<sup>14</sup>.

Estas aspiraciones, sumadas al descontento de la corte española sobre lo acordado en Utrecht, dieron lugar al estallido de un nuevo conflicto que se prolongaría desde 1717 hasta 1720: la guerra de la Cuádruple Alianza, en la que España fue derrotada por una coalición formada por Gran Bretaña, Holanda, Austria y Francia, que se unían para conseguir la continuidad del orden establecido en Utrecht. Ante la imposibilidad de hacer frente a este bloque, Madrid decidió incorporarse a él mediante la firma en 1720 del Tratado de la Haya. Por este acuerdo España salía bastante beneficiada a pesar de todo, pues aunque se confirmaban acuerdos como el intercambio de Sicilia y Cerdeña entre el emperador y Víctor Amadeo de Saboya, a cambio de renunciar a sus aspiraciones en tierras italianas y plegarse finalmente al orden europeo emanado de los tratados de Utrecht y Rastadt, Madrid obtenía el reconocimiento de los derechos sucesorios del infante Don Carlos (primero de los hijos fruto del segundo matrimonio del rey con Isabel de Farnesio) a los territorios de Toscana, Parma y Piacenza.

Este acuerdo conllevaba además, que tanto Felipe V como el emperador Carlos VI se garantizaran la soberanía de sus estados recíprocamente, con medidas para asegurar la tranquilidad de los territorios italianos, como por ejemplo la no incorporación de estos a la corona española. También se acordaba la instalación de mercenarios suizos pagados por las potencias mediadoras en las principales plazas fuertes, para asegurar la sucesión estipulada en el caso de la extinción de la línea masculina de los Farnesio. Dicho acuerdo disgustó bastante a Francesco Farnesio, duque de Parma, que veía con disgusto como se hacían cábalas respecto a su sucesión, y al gran duque

---

14. Unas cláusulas secretas habían modificado el artículo 8 de las capitulaciones matrimoniales firmadas por el cardenal Acquaviva en Parma el 25 de agosto de 1714. Mediante ellas, se especificaba que la renuncia de la reina a sus derechos a la sucesión de Parma y Piacenza solo afectaba a la línea masculina de los Farnesio, lo que no perjudicaba en absoluto a los derechos de sus hijos a estos territorios. PÉREZ SAMPER, 2003: 53

de Toscana, Cosme III de Médicis, pues le parecía que violaba los derechos de su hermana, Ana María Luisa, viuda del elector del Palatinado Johann Wilhelm II<sup>15</sup>. Pero pese a estas, en un principio, buenas intenciones, el emperador, una vez que tuvo Sicilia en sus manos, no tardó en aprovechar el descontento parte de los príncipes italianos hacia estas disposiciones. Por ello, pronto comenzó a obstaculizar la futura herencia de los hijos de Isabel de Farnesio en suelo italiano, a la vez que alentaba a las demás potencias para que recurrieran a lo mismo, junto con la presentación de nuevas exigencias a Madrid<sup>16</sup>.

Mientras, España se esforzaba de nuevo por reconducir su amistad con Francia, limando las asperezas entre Felipe V y el regente Felipe de Orleans. La fórmula elegida para materializar esta nueva dinámica amistosa no fue otra que la de un acuerdo matrimonial, que sería signado en Madrid en 1721 por el plenipotenciario francés Maleuvrier y José de Grimaldo, secretario de Estado<sup>17</sup>. Por el mismo, se concertaba un doble matrimonio entre el príncipe de Asturias, Luis, que casaría con Luisa Isabel de Orleans, *Mademoiselle* de Montpensier, y la infanta María Ana Victoria (fruto del segundo matrimonio de Felipe V) que lo haría a su vez con el rey de Francia, Luis XV. Además de esto, también se acordaba el enlace del infante don Carlos con otra hija del regente, Philippine Elizabeth, *Mademoiselle* de Beaujolais<sup>18</sup>.

Por parte francesa, para cerrar la enemistad austro-española, se decidió convocar un congreso en el que se terminase definitivamente con las cuestiones jurídicas suscitadas durante las negociaciones de Utrecht, cuya apertura tuvo lugar en 1722 en la villa de Cambrai, en la diócesis donde Guillermo Dubois, principal hombre de estado durante la regencia de Felipe de Orleans, había sido recientemente nombrado arzobispo<sup>19</sup>. Consecuencia directa del restablecimiento de la amistad entre las cortes borbónicas fue que Felipe V endureciese notablemente sus demandas al emperador, al solicitar la cesión de títulos y honores dependientes de la corona, como el de maestre del Toisón de Oro, o que los soldados suizos fueran retirados de los presidios toscanos y reemplazados por españoles<sup>20</sup>.

En cuanto a Rusia, en aquel momento esta se encontraba en una posición de superioridad respecto a sus vecinos, pero esta situación también presentaba aspectos muy delicados<sup>21</sup>. Rusia había salido victoriosa bajo el mando del zar Pedro I de la serie de conflictos que se conocen como Gran Guerra del Norte, que se prolongaron intermitentemente desde 1700 hasta 1721, momento en el que se rubricó la paz de Nystad.

15. En ese momento, además, el papa declaró Parma como estado de la Iglesia, años después de que sus llamamientos en Utrecht sobre sus derechos feudales sobre Parma y Sicilia fueran desoídos. COXE, 1846: 193.

16. *Ibidem*.

17. La idea de que un príncipe cristiano tenía necesidad de los otros soberanos para asuntos como contraer matrimonio era algo más que reconocido, pues se consideraba esto un medio seguro para el establecimiento de alianzas entre dinastías, o renovar los lazos derivados de una identidad común. BÉLY, 2002: 72-74.

18. OCHOA BRUN, 2012: 177.

19. Dicho congreso se vería lastrado en su desarrollo tanto por los vaivenes de la política exterior europea del momento, como por los descansos estivales de los que se beneficiaban los plenipotenciarios destinados en él. Vid. DHONDT, (2013): 271-292

20. En vez de un congreso para dirimir sus diferencias con España, Carlos era partidario de convocar para ello la Dieta Imperial. COXE, 1846: 209.

21. Sobre Rusia en este periodo vid. GARCÍA MARTÍN, 2015.



Mediante este acuerdo Rusia obtenía la supremacía en la región septentrional de Europa, además de beneficios materializados en importantes adquisiciones territoriales como Estonia, Livonia, Ingria, Kexholm y parte de Finlandia, lo que suponía el fin del imperio báltico de Suecia. A lo largo de dicha guerra, el aspecto básico que había estado en el aire había sido el de la hegemonía en la región del Báltico, una partida que Suecia (gobernada ahora por la hija del inquieto Carlos XII, Ulrika Eleonora y su marido Federico I de Hesse-Kassel) había perdido finalmente. Pero sin duda, la otra cara de esta paz fueron las ansias de revancha de buena parte de las potencias perdedoras de dicho conflicto, y el prácticamente completo aislamiento de Rusia, que se encontraba sin apenas aliados. Esto, sin duda, minaba su superioridad en la zona, y por ende, su irrupción como nuevo participante a tener en cuenta en el tablero de juego europeo del momento.

Pedro era más que consciente de las implicaciones de esta situación. Por un lado, algunos esperaban que su nuevo yerno, Carlos Federico de Holstein-Gottorp (que abrigaba claras intenciones al trono sueco, y que había contraído matrimonio con su hija Ana Petrovna) podría, quizás en un futuro, devolverles los territorios que Suecia había perdido durante la guerra<sup>22</sup>. Pero el zar no estaba en absoluto dispuesto a condicionar su política exterior a las ambiciones de su pariente, y por tanto, todos sus esfuerzos se orientaron a concluir un tratado de alianza con Suecia, para así neutralizar a tan próximo enemigo. Rusia se alejó durante las negociaciones tanto de las consignas propagandísticas del duque de Holstein, como de la perspectiva de un nuevo conflicto con Gran Bretaña. Las suspicacias de esta no habían hecho más que crecer tras la victoria rusa en la Gran Guerra del Norte, frente a la preponderancia que había adquirido San Petersburgo, sobre todo por sus posibles consecuencias para el comercio británico en la zona<sup>23</sup>. Todo ello hizo que, mientras Pedro emprendía conversaciones con los partidarios del pretendiente jacobita al trono inglés, Gran Bretaña firmase una alianza defensiva con Suecia. Esto ocasionó el envío de la flota británica al Báltico en 1720 y en 1721.

Pero antes de concertarse el acuerdo con Estocolmo, todavía tuvieron que ser limadas determinadas asperezas, como las reclamaciones territoriales de Suecia, o su negativa respecto a que el carácter doble de dicha alianza defensiva se extendiese fuera del territorio europeo<sup>24</sup>. El tratado entre Suecia y Rusia fue rubricado el 22 de febrero de 1724. Por él, ambas se comprometían a socorrerse mutuamente en caso de la agresión a cualquiera de ellas por otra potencia europea, a realizar una actividad diplomática conjunta para que Dinamarca devolviese al duque de Holstein-Gottorp el territorio de Schleswig, a garantizar la organización de Polonia y a buscar la unión con Austria<sup>25</sup>. De esta forma Pedro conjuraba el peligro de su asilamiento y

22. A pesar de ello, Federico I de Suecia nunca agitó el rencor de las potencias bálticas para así recuperar los territorios perdidos ante Pedro, quizás por el agotamiento del reino tras el conflicto. BÉLY, 2007: 446-447.

23. Ya antes de la guerra, Gran Bretaña había demostrado su intención de minimizar los éxitos rusos en la región, al conseguir que Dinamarca firmase por separado la paz con Suecia. ПОТЕМКИН, 2015: 285.

24. Las aspiraciones rusas en el Caspio amenazaban con un conflicto con el Imperio Otomano. БОБЫЛЕВ, 1990: 137.

25. El 22 de junio de ese año también se conjuraba el peligro turco al firmarse un tratado en Constantinopla con los otomanos, por el que se reconocían las aspiraciones rusas en ambas orillas del mar Caspio. *Ibid.*

eliminaba de momento la posibilidad de que su más cercano enemigo concluyese una nueva alianza con las potencias bálticas para hacerle la guerra, un conflicto al que seguramente accedería Gran Bretaña del lado de los suecos. En San Petersburgo también eran conscientes de que esa búsqueda de posibles aliados no se podía limitar a la región septentrional de Europa. Ya durante el periodo de influencia del cardenal Alberoni en España y la guerra de la Cuádruple Alianza, la posibilidad de una alianza entre San Petersburgo y Madrid había estado más próxima que nunca. Pero a pesar de su claro fracaso, la vía inaugurada por Alberoni pareció volver a reactivarse en la década de 1720<sup>26</sup>.

### 3. EL RESTABLECIMIENTO DE LAS RELACIONES A FINALES DEL REINADO DE PEDRO I

A pesar de que fue en 1722 cuando los contactos quedaron formalmente restablecidos, esto se produjo de una forma parcial, ya que la iniciativa de Pedro de enviar un ministro a Madrid no fue correspondida por Felipe V, o no al menos de forma directa. La designación del príncipe Golitsyn como ministro ruso en Madrid, más que unida a implicaciones de carácter político, estaba directamente relacionada con otras de aspecto económico. Pedro era muy consciente de la necesidad que tenía Rusia de concentrar su comercio exterior en sus propias manos. La injerencia de los comerciantes extranjeros era un problema que ocasionaba al erario ruso enormes pérdidas anuales. Estas llegaron a calcularse en aproximadamente 12.6 millones de rublos en el periodo comprendido entre 1718 y 1725<sup>27</sup>.

Las medidas patrocinadas por Pedro se tradujeron en importantes iniciativas en el ámbito institucional, con la creación de organismos como el *Kollegya* de Comercio, uno de los departamentos estatales establecidos por el zar en la reestructuración del aparato administrativo-gubernamental ruso que tuvo lugar con la reforma de 1717<sup>28</sup>. Pero tampoco estuvieron ausentes las de carácter concreto, e incluso secreto, como el envío en 1721 de un agente suyo llamado Pyotr Ivánovich Beklemishev a la ciudad portuaria de Cádiz, para conseguir información de primera mano sobre el comercio que allí se realizaba, tanto con los dominios americanos de la corona española, como con las demás potencias europeas<sup>29</sup>. El interés del zar se orientaba al comercio con potencias ricas en metales preciosos, para así contrarrestar tanto las injerencias extranjeras en su comercio, como la mala situación de la hacienda rusa tras un dilatado periodo de guerras. La fijación del zar por España es perceptible también en el hecho

26. Algunos autores como Ochoa Brun han hablado de un cierto éxito póstumo de las ideas de Alberoni sobre el Norte. OCHOA BRUN, 2012: 176.

27. MAYOR, 1925: 125.

28. ULYANITSKY, 1899: 115.

29. VOLOSUK, 2011: 184. Sin embargo, lo que de verdad llamó la atención, primero de Beklemishev y después de propio zar, fue el contrabando mediante el que los comerciantes extranjeros obtenían metales preciosos traídos de América. SCHOP SOLER, 1984: 26.

de que aconsejase a sus súbditos en el extranjero que cambiasen por plata española tanto sus mercancías, como sus reservas en moneda de otras potencias europeas<sup>30</sup>.

No es de extrañar, por tanto, que en 1722 el zar decidiese nombrar como representante permanente en Madrid al príncipe Serguei Dmitrievich Golitsyn, con instrucciones fechadas el 14 de julio de ese año<sup>31</sup>. En ellas se le ordenaba que se informase durante su viaje del ceremonial y costumbres de la corte española, de lo que se desprende el desconocimiento de San Petersburgo al respecto. Mediante este documento también se puede percibir perfectamente que las verdaderas intenciones de Pedro en ese momento eran claramente de carácter mercantil, tal y como se deduce de los distintos puntos que las conformaban, en los que apenas se aludía a cuestiones políticas. El principal objetivo era conseguir el mayor volumen de información posible sobre el comercio exterior español, y los privilegios de los comerciantes extranjeros en dicho reino. Un aspecto importante derivado de este proceso, y que se repetirá a lo largo de este periodo, fue la elección de miembros de antiguas familias nobiliarias de ambos reinos para la representación exterior. Esto tiene más relevancia, aún si cabe, en el caso ruso, al ser partidario el zar de nombrar solo rusos para las tareas diplomáticas, algo que se cumplía por partida doble en el caso de Golitsyn, que pertenecía a la segunda generación de diplomáticos rusos empleados por Pedro<sup>32</sup>. Este obtuvo el nombramiento principalmente debido a su padre Dmitri (importante dignatario durante el primer cuarto del siglo) y su tío Mijail, mariscal de campo<sup>33</sup>. Siguiendo esta estela, el zar crearía mediante el ucás del 8 de noviembre de 1723 dos consulados rusos para emprender el comercio con el sur de Europa, uno en Burdeos y otro en Cádiz. Al frente de este último puso a Yakov Mateev Evreinov y Aleksei Veshnyakov, todo ello bajo la supervisión de un experimentado consejero del *Kollegya* de Comercio: el príncipe Iván Andreevich Shcherbatov.

No obstante, las relaciones entre ambos monarcas en aquel momento tampoco abandonaron el ámbito estrictamente político, aunque la negociación en dicho campo no fuese de carácter directo como la económica, sino indirecto, y además, a través de un actor secundario, el duque de Parma Francesco Farnesio y su agente en Rusia, el teatino Francesco Arcelli. Este último era un religioso de origen parmesano que se encontraba en aquel momento en la capital del reino de Polonia, Varsovia, y que después de trabar amistad con el enviado ruso en la capital polaca, el príncipe Grígoriy Feodorovich Dolgoruki se había convertido en el preceptor de sus hijos, y posteriormente en su confidente<sup>34</sup>. Desde su llegada primero a San Petersburgo, y luego a Moscú, el parmesano comenzó a idear un plan de matrimonio entre la corte de San Petersburgo y la de Madrid. En una de sus primeras cartas sobre este asunto, remitida al zar y fechada en San Petersburgo el 4 de agosto de 1721, Arcelli explicaba al soberano la forma en que había llegado a Rusia, a la vez que se

30. BOBYLEV, 1990: 147.

31. *Corpus diplomático*, 1991: 58-63.

32. BOHLEN, 7/3 (1966): 353.

33. *Diplomáticos rusos...*, 2017: 336.

34. D'AMATO, 1922: 35. Dolgoruki era uno de los pocos diplomáticos rusos populares en Polonia, debido a la labor de mediación que realizó entre la nobleza polaca y el rey Augusto II, la cual le había sido prescrita por Pedro. LEWITTER, 573 (1981): 284.

ofrecía para formalizar la alianza con España que se había propuesto años atrás (lo que parece una clara referencia al plan de Alberoni) en caso de Madrid volviese a mostrar las mismas inclinaciones.

En otra misiva, del 20 de junio de ese año, Arcelli informaba al duque de Parma del plan que había ideado, en cuyo desarrollo era confidente el mismo Dolguruki, al que había agradado la proposición. Mediante dicho proyecto, se buscaba casar a uno de los infantes españoles con la hija menor del zar, de solo cinco años, la Gran Princesa Natalia, y concluir una alianza entre ambas cortes, algo que había sugerido el zar. Pedro le había entregado ya al religioso una miniatura de la niña, con el convencimiento de que el infante elegido era don Carlos (el futuro Carlos III) a la vez que señalaba que sus otras dos hijas mayores no eran adecuadas para ese proyecto, al ser de bastante más edad<sup>35</sup>. No es de extrañar, por otra parte, que fuese el duque de Parma el instigador de este nuevo proyecto político, que podía proporcionar a Madrid un poderoso aliado, pues siempre había considerado la injerencia austríaca en Italia como una amenaza<sup>36</sup>. Arcelli comunicaba todo esto a Felipe V en octubre, e inmediatamente el monarca le transmitía su opinión<sup>37</sup>. El rey señalaba que para el acuerdo se prefería a la hija mayor antes que a las otras, e informaba al teatino de que don Carlos no podía ser considerado para ello, pues había sido comprometido ya con *mademoiselle* de Beaujolais. Por ello, se ofrecía al infante don Fernando como posible pretendiente.

El rey proponía que en caso de que se designase heredero al trono al nieto del zar (el joven Pyotr Aleksieevich) Pedro podría poner algún territorio bajo la soberanía de su hija mayor, que podía ser tanto un dominio perteneciente a su imperio, como tierras conquistadas en sus campañas. El monarca llegaba incluso a sugerir, que en caso de faltar el nieto del zar, este podría designar a don Fernando como su sucesor al trono ruso. Si por un casual no pudiera formalizarse el matrimonio con la hija mayor, se podía efectuar este con la segunda o con la tercera, señalándose también que deberían ponerse bajo la soberanía del infante algún territorio del imperio, a la vez que este permanecía en la línea sucesoria tras el nieto del zar y de su hija mayor. En cuanto a la educación del infante, en Madrid se accedía a que fuese enviado a Rusia, para ser educado en las costumbres rusas. Solo se ponía como condición que el infante y su futura esposa tendrían que profesar el catolicismo. La negociación se dejaba en manos del duque de Parma, al que solo se le prescribía que se mantuviese en secreto, para que en el resto de cortes no se tuviese conocimiento de ello, al menos «... por el tiempo que durare el congreso de Cambray y hasta que fenezca ...».

Las consideraciones de Madrid hacia ese proyecto se basaban tanto en la situación interna de Rusia, como en sus planes hacia la península itálica. Por una lado,

35. Entonces don Carlos tenía 6 años, una edad muy similar a la de Natalia. La primera, Ana, contraería matrimonio en 1724 con el duque de Holstein-Gottorp Carlos Federico, y la segunda, Isabel, llegaría a ser emperatriz de Rusia entre 1740 y 1762.

36. Incluso se ha señalado que fue él el que incitó a Alberoni a intervenir en Italia. BÉLY, 2002: 441. Además, en las cláusulas secretas que modificaban las capitulaciones matrimoniales de Felipe V e Isabel de Farnesio, se incluía que España defendería a Parma en caso de una acometida enemiga. PÉREZ SAMPER, 2003: 53.

37. Carta de Arcelli a Felipe V, 7 de octubre de 1722. Archivo General de Simancas [AGS], Estado, legajo [leg.] 4980

se pensaba en introducir a un miembro de la casa de Borbón en la línea de sucesión al trono ruso, conscientes de los problemas que auguraban tanto la minoría de edad del nieto de Pedro, como la nueva legislación relativa a la sucesión, promulgada por el zar en 1722. La tradición rusa establecida prescribía que el trono debía ser heredado por el primogénito varón del zar, pero ese mismo año Pedro promulgó un ucás titulado *Ustav o nosledii prestola* o Estatuto sobre la herencia del trono. Mediante esta disposición, se establecía que a partir de entonces esto quedaba abolido, siendo prerrogativa del soberano reinante en el momento la designación de quien debía sucederle en el poder. Todo aquel que no respetara su voluntad pasaba a estar sujeto a juramento eclesiástico y pena de muerte<sup>38</sup>

Pero si algo llama la atención, sin duda es la firme disposición por parte española a condicionar todo esto al tratado de alianza que había sido propuesto por el zar. Sorprende que en el momento en que el zar preparaba el envío de un ministro ruso a Madrid, en cuyas instrucciones primaban sobre todo las cuestiones comerciales, propusiera a España la negociación por otra vía de un tratado de alianza perpetua. Todo parecía indicar que el antiguo canal abierto por Alberoni años atrás comenzaba a retomarse con un marcado interés por ambas partes. Pero si al zar le interesaba extender la red de sus aliados hasta el sur de Europa en el periodo de posguerra, las ansias españolas no se demostraban menores. En este momento España estaba pendiente del desarrollo de las sesiones del Congreso de Cambrai, que con la intercesión de Francia y Gran Bretaña, buscaba cerrar definitivamente la pugna austro-española encontrando una solución definitiva para la cuestión italiana. Pero pese a la confianza en esta vía, España buscaba paralelamente nuevos aliados que un futuro inclinaran la balanza a su favor. Aunque no por ello renunciaba a las negociaciones del congreso, como se percibe en la aseveración a San Petersburgo de que mantuviera la negociación en secreto, para evitar que los representantes diplomáticos extranjeros tuvieran conocimiento de ello.

La negociación continuó, y se realizaron borradores de ambos proyectos, de alianza y de matrimonio<sup>39</sup>. Por el primero, en cuyo encabezamiento se hacía mención también al proyecto de matrimonio, se estipulaba que si una potencia utilizaba sus armas para socorrer a la otra o distraer a sus enemigos, la acción debía ser totalmente consensuada. Los reyes señalaban que la asignación al infante se consignaría en «fincas seguras y permanentes», mientras que la de la princesa sería la misma que en ese momento tenía la princesa de Asturias, Luisa Isabel de Orleans. Sobre la capacidad para hacer frente a estos gastos, se señalaba que no habría problema sobre este punto «... siendo tan público y notorio la riqueza y extensión de esta monarquía, y lo que la América produce todos los años de sus ricos minerales ...». Se decía que las rentas, solo en España, ascendían a entre 16 y 18 millones de escudos al año, y que en el periodo de la última guerra habían aumentado a 24 o 26, debido entre otras cosas a la llegada de los caudales americanos. También había que tener en cuenta, además, que entonces se tenía que hacer frente al mantenimiento de un

38. ANISIMOV, 2009: 349.

39. Dichos proyectos llevan fecha de 30 de junio de 1723. AGS, Estado, leg. 4980

ejército de casi 120.000 hombres, que en ese momento se encontraba en alrededor de 70.000 efectivos. De todo esto debía decidir el duque de Parma la parte que se revelaría al zar durante las negociaciones<sup>40</sup>.

Ambos soberanos también se obligaban a pagar al otro una suma de 250.000 escudos al mes en el caso de que el conflicto empezara por los intereses de este. El zar se comprometía a que en caso de quedar vacante el trono polaco, procuraría que fuese elegido rey de Polonia don Fernando, en virtud del matrimonio con su hija. También accedía a, en caso de rompimiento del emperador con España, ayudar a esta para que pudiese recuperar la mayor parte de los territorios que le habían sido arrebatados en Italia. Allí se establecería en uno de ellos al infante don Fernando, a la espera de que quedare vacante el trono polaco, pues una vez instalado en él, dichos territorios revertirían de nuevo a la corona española. En dicho tratado también debía incluirse al duque de Parma, que así conseguiría que ambos soberanos protegiesen sus dominios ante cualquier tipo de amenaza. Finalmente, se indicaba que era prioritaria la rúbrica de un tratado de comercio con condiciones regladas para ambas potencias, lo que les proporcionaría ventajas a las dos. Para la rúbrica de ambos tratados, de comercio y de alianza, se establecía la remisión de las letras ratificadas en un plazo estipulado de seis meses (o antes si esto era posible) a contar desde la fecha de dicho documento.

Respecto al documento de las capitulaciones matrimoniales, datado con la misma fecha que el anterior, en él se trataba lo siguiente. El zar se reservaría las razones y derechos de la princesa de cara a la sucesión al trono ruso en el grado en que esta se encontraba, además de la suma de la dote, que de momento aparecía en blanco. El aspecto religioso volvía a resurgir, al recogerse que la princesa debía ser criada e instruida en la religión católica, y en caso de no hacer profesión de la misma en Rusia, debía realizarla durante su viaje a España. La misma sería conducida a costa del zar, como convenía a una princesa de su alcurnia, hasta algún puerto de Holanda, desde donde emprendería el viaje a España, a partir de ese momento a costa del rey de España y de don Fernando. Hasta que la pareja se estableciese en algún dominio, Felipe V se comprometía a destinar una renta de 150.000 ducados al año al infante y otra de 50.000 a la princesa, y a otorgar también a esta última sortijas y joyas por valor de 50.000 escudos en naturaleza de propiedad y herencia, al igual que las que trajera consigo, que se destinarían en un futuro a sus herederos<sup>41</sup>. Por último, se señalaba el mismo plazo de seis meses para la remisión de los documentos ya ratificados.

Por la parte española se veía claramente que las ansias irredentistas que habían caracterizado los años posteriores a la firma de Utrecht, pese al estallido de una nueva guerra, la adhesión a la cuádruple alianza mediante el tratado de la Haya y el comienzo del congreso de Cambray, no habían desaparecido en absoluto de la mente de los soberanos españoles. A pesar de la aparente intención, tanto de ellos como del emperador austríaco, de resolver sus diferencias sobre Italia en un congreso, las

40. Carta de los reyes de España al duque de Parma de 13 de junio de 1723. *Ibid.*

41. Carta de los reyes de España al duque de Parma de 13 de junio de 1723. AGS, Estado, leg. 4980

reticencias del emperador a la instalación de un Borbón español en Italia y las miras españolas respecto a una futura guerra contra Austria, que aparecían reflejadas en el tratado en cuestión, indican que aunque lo que se buscaba era una alianza con una potencia ubicada en los confines septentrionales de Europa, lo que de verdad se deseaba era la recuperación de los territorios italianos, a los que se denominaba como «...territorios usurpados a esta monarquía ...»<sup>42</sup>.

La ayuda militar que podría prestar Rusia en caso de rompimiento con el emperador no se desplegaría en el mismo frente que las acciones españolas, pero sin duda podría resultar una verdadera maniobra de distracción, cuyo objetivo era que el emperador no concentrase el grueso de sus tropas en el frente italiano. Sin embargo, esto podía chocar con la política pro-austríaca que buscaban en San Petersburgo, que como se ha señalado anteriormente, era una de las cláusulas más importantes del tratado concluido entre Rusia y Suecia. Por último, el que se ofreciese Polonia a la futura pareja, revelaba tanto la seguridad de Pedro sobre que un soberano católico nunca podría ser aceptado en Rusia, como sus pretensiones hacia ese reino vecino, en cuyos asuntos no dejó de interferir aprovechando la mala relación entre el rey Augusto II y sus súbditos polacos<sup>43</sup>. También podría ser un factor importante, para el asunto aquí aludido, el deterioro de la situación de los protestantes frente a los católicos en ese momento en tierras polacas<sup>44</sup>.

Pese al interés de ambas cortes por estrechar sus relaciones, algo que se expresó con más intensidad desde San Petersburgo, buena parte de estas iniciativas se tradujeron en fracasos a mediados de la década. Por un lado, las muertes del zar en enero de 1725 y la de la Gran Princesa Natalia en marzo vinieron a asestar la puntilla final a los proyectos de alianza y matrimonio de Arcelli, cuyo avance se había visto ya ralentizado por la dinámica que experimentó la corte española durante el breve reinado de Luis I. Durante los meses de 1724 que duró el reinado del joven monarca, pese al comienzo de su gobierno, asistido por Juan Bautista de Orendain, todos los asuntos pasaban obligatoriamente por la Granja de San Ildefonso, donde residían sus padres los reyes con José de Grimaldo, lo que dilataba notablemente la toma de decisiones<sup>45</sup>. Todo ello, a pesar de que se pensó en designar a Tobías del Burgo, como embajador español en Rusia<sup>46</sup>. Y por si todo esto fuese poco, Arcelli desconfiaba de las inclinaciones hacia el proyecto del nuevo círculo de poder de San Petersburgo, encabezado por Catalina I, que había sucedido a su marido en el trono, pese a que le asignaron un nuevo interlocutor, el conde Pyotr Andreevich Tolstoy<sup>47</sup>.

En efecto, las negociaciones no continuaron y Arcelli abandonó ese mismo año el Imperio Ruso. El consulado ruso de Cádiz sufrió una suerte semejante. Ya en otoño de 1726, las principales instituciones rusas se comenzaron a preguntar por la utilidad

42. *Ibid.*

43. ROBERTS, V (1926-1927): 538-539.

44. Los enviados de Prusia, Holanda y Gran Bretaña, habían llegado a protestar formalmente por ello ante el rey en 1713. LEWITTER, 5 /3 (1981): 292-296.

45. DE CASTRO, 2004: 365.

46. Carta de Orendain a Grimaldo, Madrid 28 de julio de 1724. AGS, Estado leg. 4980.

47. Curiosamente el teatino utilizaba un lenguaje en clave para comunicar esto, refiriéndose a Pedro I con el término de *mercante*, y a Tolstoy con el de *noto soggetto*. D'AMATO, 1922:45.

de este establecimiento. El *Kollegya* de Comercio dictaminó en un informe del 22 de septiembre, que su existencia solo suponía pérdidas, entre otras cosas por el hecho de que muchas de las mercancías permanecían todavía en el almacén, y porque el pequeño volumen que se había vendido había ido acompañado de pérdidas<sup>48</sup>. Debido a ello, mediante el ucás del *Verkhovny Toini Soviet* del 20 de septiembre de 1727, se decidía eliminar dicha institución, vender sus mercancías y llamar de vuelta a Rusia a su personal<sup>49</sup>. Así se evidenciaba la disparidad de opiniones entre la corte rusa del momento y el difunto zar, pues esta no estaba dispuesta a mantener las iniciativas ideadas por Pedro para obtener beneficios a largo plazo.

#### 4. LA ALIANZA DE VIENA DE 1725 Y SUS CONSECUENCIAS

Sería a partir de mediados de la década de 1720 cuando una tercera potencia europea, precisamente Austria, propiciaría un mayor acercamiento entre Madrid y San Petersburgo. Ello se debió a la intención de estas de estrechar sus relaciones con la corte imperial. Como ya se ha señalado antes, el tratado de alianza que en 1724 rubricaba Pedro con Suecia, estaba firmemente orientado a fomentar la alianza de ambas potencias con el emperador, pues las miras rusas hacia el sur de sus dominios para continuar su expansión hacia el mar Negro coincidían con las austríacas a la hora de señalar al enemigo común de ambas en la región: el Imperio Otomano. Además, la alianza con Austria había sido sopesada ya con anterioridad, para lo que también se propuso el matrimonio como medio, pero la trágica muerte de Aleksey Petrovich impidió la formalización del mismo<sup>50</sup>. El barón Osterman, influyente personaje en la corte rusa que dedicaría sus esfuerzos a orientar la política rusa hacia la acción conjunta con Viena (especialmente durante el breve reinado de Pedro II, como se verá más adelante) señalaría con motivo de la firma de la alianza con Suecia, que ambas potencias tenían intereses similares. Ósterman desarrollaba su parecer en tres puntos: 1. Acabar con el poderío turco, 2. Conservar la organización política de Polonia y 3. La alianza sueca solo tenía sentido si se orientaba hacia una unión con Austria<sup>51</sup>.

España, por su parte, desconfiaba de las conversaciones que en ese momento tenían lugar en Cambrai, pues temía que la labor de las potencias mediadoras se tradujese en su propio beneficio. Por entonces y a través del Papa, en Madrid supieron que en la corte imperial las suspicacias hacia la marcha congreso eran similares. El principal temor era que se pudiese instituir un orden internacional emanado de la Cuádruple Alianza<sup>52</sup>. Además, la situación de cada una de estas

48. ULYANITSKY, 1899, 150.

49. *Ibid.*: 151. Paralelamente se informaba al príncipe Kurakhin, ministro ruso en París, que el consulado de Burdeos corría la misma suerte.

50. Las negociaciones entre las cortes de San Petersburgo y Viena comenzaron en 1715, pero la trágica desaparición del zarévich Aleksey Petrovich terminó con ello. BOBYLEV, 1990: 139.

51. Sin embargo hasta 1724, la corte rusa no manifestaría abiertamente sus planes de acercamiento a Viena, *Ibid.*: 138.

52. OZANAM, 1985: 599.



potencias contribuyó también al final acercamiento entre ellas. Tras la devolución a España de la infanta Mariana Victoria de Borbón, ante los temores del regente francés por los problemas que podían ocasionar su juventud y el tiempo que tardaría en poder concebir, las relaciones entre ambas cortes borbónicas volvieron a entrar en una situación de estancamiento. Inmediatamente tuvo lugar la devolución a Francia de Luisa Isabel de Orleans y *mademoiselle* de Beaujolais<sup>53</sup>. Por su parte en Viena, ante el atroz problema derivado de la falta de un heredero varón de Carlos VI, se buscó el apoyo del resto de potencias para la Pragmática Sanción. Mediante esta disposición, el emperador buscaba confirmar la sucesión al trono de su hija María Teresa, y asegurarse de que los dominios patrimoniales que debía heredar su muerte no serían divididos.

La aquiescencia española hacia este proyecto se había buscado ya con anterioridad por los plenipotenciarios imperiales en las sesiones de Cambrai<sup>54</sup>. Por todo ello, los reyes decidieron encargar al aventurero holandés Juan Guillermo Ripperdá que, mediante una embajada secreta y la firma de una serie de tratados, consiguiese solventar de una vez por todas la recalcitrante pugna austro-española. Ripperdá llegó en enero de 1725 a la capital imperial, y a lo largo del año se rubricaron cinco tratados mediante los cuales no solo se firmaba la tan ansiada paz entre ambas potencias, sino que se alteraba notablemente el mapa europeo de alianzas políticas. Además de convertirse en aliados, ambas potencias obtuvieron una aparente solución a sus problemas más apremiantes. Mientras que el emperador lograba el reconocimiento español de la Pragmática Sanción, Felipe V conseguía que Carlos VI aceptase a don Carlos como heredero de los ducados de Parma, Piacenza y Toscana<sup>55</sup>. La consecuencia inmediata a nivel internacional fue la agrupación de las potencias directamente afectadas por la conclusión de esta alianza, entre las que se encontraban en primer lugar Francia y Gran Bretaña<sup>56</sup>. A principios del mes de septiembre de ese mismo año, se rubricaba la Alianza de Hannover, entre los representantes de Gran Bretaña, Francia, y Prusia. Esto ocasionaba la polarización de las potencias europeas en dos bloques antagónicos, lo que volvía a poner sobre el tapete la amenaza del estallido de un nuevo conflicto generalizado<sup>57</sup>.

El nuevo contexto político europeo contribuyó indirectamente al reforzamiento de las relaciones entre Madrid y San Petersburgo, precisamente porque a partir de ese momento ambas potencias se encontraron en el mismo bloque. La política exterior de Pedro I, auspiciada por Ósterman, y cuyo principal objetivo era el acercamiento a la corte imperial, fue favorecida por el estrechamiento entre Versalles y Londres. Esto implicaba un enfriamiento en las relaciones franco-rusas, lo que no podía ser contemplado sino con satisfacción por Viena, partidaria también de fomentar su

53. OCHOA BRUN, 2012, 186.

54. DHONDT, 2011: 311.

55. Estos territorios continuarían siendo feudos imperiales, y no podrán ser incorporados a la corona española. MUR RAURELL, 2011: 18.

56. En Londres temían que esta nueva situación internacional significase el fortalecimiento de las demandas españolas respecto a Gibraltar y Mahón, entre otras cosas. GOSLINGA, 1915: 83-85.

57. MUR RAURELL, 2011, vol. I: 22. Prusia, sin embargo, pronto regresaría a la órbita imperial, mediante la rúbrica del tratado de Wusterhausen dos años después.

amistad con San Petersburgo, a pesar de discrepar con determinados aspectos de la política exterior rusa, como las ambiciones del duque de Holstein hacia el territorio de Schleswig. La muerte del zar en 1725 vino retrasar todo esto, pero pronto su viuda y sucesora, Catalina I, emprendió una línea continuista sobre los pilares básicos de la política exterior del difunto zar. Ese mismo año Austria se unía al tratado de alianza entre Suecia y Rusia. Pero pronto la dinámica de bloques repercutió en este paso, puesto que Suecia, debido a la influencia del partido anti-ruso, y Dinamarca, por su inclinación a Londres y ante el miedo generalizado a ser víctima de un ataque de la flota rusa, se unieron a la Alianza de Hannover<sup>58</sup>.

Finalmente en 1726, debido en buena medida a la labor del conde Amadeus de Bussy-Rabutin, que visitó la corte rusa con este fin, se rubricó un acuerdo de alianza entre San Petersburgo y Viena<sup>59</sup>. En el momento en el que Ripperdá se encontraba ejerciendo su labor en la corte imperial, los reyes eran muy conscientes de la necesidad de suscribir también una alianza con San Petersburgo, como evidencia el que a mediados de año se le enviasen unas plenipotencias para concluir sendas alianzas, tanto con Austria como con Rusia<sup>60</sup>. Las intenciones de la corte rusa parece ser que eran recíprocas, puesto que en conversaciones con el enviado ruso en Viena, Ludwig Kasmir Lancinski de Lanczyn, este había manifestado a Ripperdá la intención de su corte de concurrir en alianza tanto con el emperador como con Felipe V, si es que este último lo deseaba<sup>61</sup>. A pesar de todo ello, esto no llegó a materializarse. Luis Ripperdá, hijo del embajador, que había tomado el relevo a su padre en la capital imperial, lamentaba que el enviado ruso no le involucrase en sus iniciativas pese a su insistencia<sup>62</sup>.

Es muy llamativo que, a pesar de contar en ese momento con un enviado ruso de carácter permanente en Madrid, los reyes decidiesen encargar a Ripperdá la consecución de una alianza con Rusia en Viena. En aquel momento, el lugar donde se ejecutaban las principales líneas de la política exterior española era Viena, y dado el carácter de bloque de las relaciones internacionales del momento, el que tanto España como Rusia se encontrasen en el mismo lado, en torno al emperador, era una nueva oportunidad para el estrechamiento de sus lazos. No obstante, no debe olvidarse que si no se conseguía rubricar un acuerdo entre ambas potencias, el principal nexo entre ellas seguiría siendo Viena, al tener ambas acuerdos con ella por separado. De esto se desprendía la consiguiente influencia y preponderancia que adquiriría la corte imperial en el desarrollo de esos contactos. Además, las miras políticas de Madrid hacia Rusia no se guiaban por intereses concretos, como en el caso de Austria, sino por los imperativos de su política exterior, tal y como se vio en el caso del fracasado proyecto del padre Arcelli.

Algo muy diferente eran los asuntos de raigambre económica, que en esos años asistieron a una notable promoción, y que, este caso sí, se preferían tratar

58. GOSLINGA, 1915: 99.

59. El aristócrata también visitó Berlín, aunque con menor éxito. MUR RAURELL, 2011: 104.

60. El documento lleva fecha de 31 de julio de 1725. AHN, Estado leg. 3369 Bis, exp. 10.

61. Carta de Ripperdá a la secretaría de Estado. Viena 20 de octubre de 1725. MUR RAURELL, 2011: 104.

62. *Ibid.*: 240-242.

directamente en Madrid con el enviado ruso. El 12 de mayo de 1725, se hacían a la mar desde Reval el buque «Defenshier» y las fragatas «Amsterdam Galei» y «Kron-delivde», cargadas entre otras cosas con cordelajes, cañones, o cajones de fusiles. Esta expedición se encontraba bajo las órdenes del capitán Koshelev, a quien el Almirantazgo ruso había prescrito entregar dicha carga en Cádiz al comerciante León Semennikov<sup>63</sup>. Mientras, en Madrid, Golitsyn llevaba tiempo solicitando que los comerciantes rusos fueran recibidos con los privilegios de la nación más favorecida, pero con la inminencia de la llegada de los tres navíos rusos a España, en junio de ese año, el diplomático ruso volvió a presentar una petición al respecto, que fue remitida para su estudio a la Junta de Comercio. El dictamen de este organismo revelaba que las autoridades españolas no pensaban conceder eso<sup>64</sup>. Dicha institución consideraba, a la luz de la información sobre los privilegios otorgados al resto de naciones que había solicitado al Consejo de Hacienda, que buena parte de ellos habían sido perjudiciales para las manufacturas españolas, y que el objetivo primordial debía ser ir enmendándoles progresivamente, no conceder más del mismo estilo. Esto no significa que en los círculos de poder españoles se desechase por completo las posibilidades que ofrecía el comercio con Rusia, aunque sí demostraban un menor interés que el que había tenido el difunto zar.

En el dictamen de la Junta se decía que la única concesión que se podía hacer en ese momento, era prolongar la rebaja del 43% que ya se hacía en los derechos de entrada de géneros como la piel de marta cibelina, o los cueros rusos. Pero a la vez, se citaban una serie de producciones españolas, de las que se podía permitir su extracción a los mercaderes rusos con unos derechos semejantes a los que gozaban suecos o daneses. Entre ellas se encontraban la lana, los vinos, o los aguardientes. La flota rusa llegó al puerto de Cádiz el 25 de agosto de ese año, donde permaneció hasta el 9 de noviembre, fecha en que puso rumbo al norte. Hay que decir también que las consideraciones de esta institución sobre el comercio ruso no eran nuevas. La Junta de Comercio ya había demostrado anteriormente cierto interés hacia este tráfico, cuando manifestó su conformidad ante un proyecto del comerciante genovés Francesco Porrata, que proponía establecer sobre unas bases firmes los intercambios entre ambas potencias. La principal razón que subrayaba el negociante eran los grandes beneficios que obtendrían las dos<sup>65</sup>. Este informe venía a exponer de una forma bastante clara las respectivas realidades comerciales de cada una de ellas, y las posibilidades que se les presentaban ante sí<sup>66</sup>.

Durante los años de gobierno de Ripperdá se sucedieron los intentos españoles por estrechar su relación con el gigante eslavo, además, por un cauce que recordaba bastante al de la época de Alberoni. El holandés decidió que lo más acertado para concluir una alianza con San Petersburgo era enviar un embajador a la corte rusa, para que lo negociase directamente. Esto no significaba desechar la vía de Viena, pues el nuevo *grande de España* buscaba mantener ambos cauces abiertos. Mediante esta

63. VOLOSUYK, 2011: 191.

64. Dictamen de la Junta de Comercio, 12 de junio de 1725. AGS, Estado, leg. 6610.

65. *Ibid.*, 21 de enero de 1724. AGS, Estado, leg. 6609.

66. Instrucciones entregadas al conde de Lambilly, 26 de abril de 1726. *Corpus diplomático...*, 1991: 72-79.

iniciativa, Ripperdá no solo esperaba dar el empujón definitivo a la formalización de una sólida alianza entre las tres cortes, sino que volviendo a los postulados del cardenal, deseaba conseguir el apoyo ruso en el conflicto que parecía que estallaría de un momento a otro, y de esa forma debilitar al principal integrante del bloque contrario: Gran Bretaña.

El holandés quería que el partido jacobita establecido en Rusia contribuyese a armar una flota, que se utilizaría en la invasión de las islas británicas, para así propiciar la instauración en el trono del pretendiente jacobita<sup>67</sup>. No deja de ser llamativo que precisamente el encargado de realizar esta misión fuese el conde Lambilly, confidente de Ripperdá, que había sido además uno de los líderes de la rebelión jacobita de 1718<sup>68</sup>. Otro de los aspectos contenidos en las instrucciones entregadas a Lambilly, era la necesidad de incluir en la futura alianza con Rusia una cláusula semejante a la que se contenía en el tratado de alianza entre la zarina y el emperador. Por ella se estipulaba un compromiso para prestarse un socorro mutuo de 30.000 hombres en caso de producirse la agresión de una tercera potencia. Este contingente, si bien es verdad que no se desplegaría en el mismo frente que las tropas españolas, sí que podía constituir una importante maniobra de diversión frente a un enemigo común; y dados los intereses subyacentes a todos los proyectos emprendidos hasta ese momento, era bastante probable que esto se considerase en relación a los planes de los reyes hacia Italia. La dependencia de Viena en las relaciones con Rusia en ese momento es más que clara, y la misma se prolongaría hasta el final de la década. No es extraño, por tanto, que se prescribiese a Lambilly que una vez llegado a la corte rusa, actuase en todo momento con el conde Rabutin, ministro imperial en Rusia, que además, le informaría de la situación de la corte en ese momento..

Pero la repentina y meteórica caída en desgracia del holandés, significaría el total fracaso de este proyecto. Una vez que Ripperdá hubo dado con sus huesos en prisión y fueron descubiertos buena parte de sus embustes, automáticamente se comunicó a Lambilly el interés del rey por los documentos que portaba y la suma de dinero que le había sido entregada. Por todo ello se le conminaba a suspender su misión hasta recibir nuevas órdenes<sup>69</sup>. El propio carácter secreto de la embajada, unido a la intención del conde de no obedecer dichas órdenes, hizo que no se pudiese saber con exactitud el lugar en que se encontraba. Por ello, se encargó su detención al marqués de San Felipe, en ese momento enviado español en la Haya, que terminó por atrapar a Lambilly en Ámsterdam, con gran dificultad, ya que «...se tenía tan cerrado, mudándose el nombre el conde de Lambilly en Ámsterdam, que estaba ya algunos días y no le había podido descubrir, ni tenía quien le conociese...»<sup>70</sup>.

67. *Ibíd.*: 88-89.

68. CHANCE, 1923: 242.

69. Carta de la secretaría de Estado a Lambilly, Madrid 17 de mayo de 1726. AGS, Estado leg. 6402.

70. Carta del marqués de San Felipe al marqués de la Paz, Ámsterdam, 9 de junio de 1726. AGS, Estado leg. 6402.

## 5. LA EMBAJADA DEL DUQUE DE LIRIA (1727-1730)

A pesar de la desaparición de primera línea política de su instigador, la alianza entre el emperador y Felipe V no solo no se dio por concluida, sino que asistió a una consolidación como medio de afirmación frente al bloque contrario, el de Hannover. Las aspiraciones de España, encaminadas a conseguir de la corte Rusa unos compromisos semejantes a los obtenidos por el emperador en el tratado de alianza con San Petersburgo, fueron un acicate para animar a Madrid a dar un nuevo. Este fue el de designar un representante de carácter permanente en Rusia. Para encabezar esta misión fue elegido el II duque de Liria, Jacobo Francisco Fitz-James Stuart, hijo de James Fitz-James Stuart, primer duque de Berwick y mariscal de Francia.

En las instrucciones entregadas al duque, con fecha de 22 de enero de 1727, se especificaba que uno de sus principales objetivos sería trabajar para que la proyectada alianza con Rusia llegase a buen puerto, negociación que en ese momento se había prescrito al duque de Bournonville, representante español en la corte imperial. La misión de Liria se aprovechaba también para especificar determinados compromisos a los que España había sido ligada por la alianza entre Austria y Rusia como, por ejemplo, el número de navíos rusos que tenía que permitir el rey de España que se guarneciesen en sus puertos, al igual que el tiempo que estos podían permanecer allí. En la nueva embajada también se encontraban reminiscencias de la de Lambilly pues, entre otras cosas, se prescribía a Liria conseguir la organización de una flota de guerra con la que invadir las islas británicas, y de ese modo propiciar la subida al trono del pretendiente jacobita.

La influencia de Viena en el progreso de los contactos entre Madrid y San Peterburgo vuelve a ser más que patente en las instrucciones entregadas al duque, en las que no solo le indicaban actuar en consonancia con el representante imperial en la corte rusa, sino que además de esto, debía realizar su viaje pasando Viena. Una vez allí se le instruiría sobre la situación de la corte rusa en ese momento, para que pudiese ejercer su labor de la mejor forma posible. De hasta que punto eran decisivas las consideraciones de Viena en este proyecto, habla el hecho de que el duque partiese a su nuevo destino con dos credenciales, una de ministro plenipotenciario y otra como embajador. El carácter que tomase debía concertarlo en Viena con Bournonville y con el emperador. Finalmente se decidió que el duque tomase la dignidad de ministro plenipotenciario. Era lógico que se prescribiese a Liria informarse a través de los austríacos del ceremonial y costumbres de una corte extranjera de la que apenas se tenía información, y con la que los contactos hasta entonces habían sido muy limitados. Pero el que se dejase en manos del emperador el carácter que debía tener el diplomático en San Petersburgo evidencia la dependencia de Madrid respecto a su nuevo aliado en lo referente a sus contactos con Rusia. El ceremonial y las costumbres rusas eran precisamente aspectos que habían sorprendido notablemente durante las primeras embajadas a España en los siglos XVI y XVII<sup>71</sup>. Cabría citar la antigua

---

71. Sobre la llegada de representantes de territorios lejanos a Madrid en esos años vid. LÓPEZ CONDE, 363 (2018): 126-141.

costumbre de los diplomáticos rusos de vender sus pertenencias, al carecer de asignaciones en metálico; o diferentes problemas ocasionados por el desconocimiento del ceremonial ruso durante la embajada de Potemkin<sup>72</sup>. Bien es verdad que, para la centuria de la Ilustración, buena parte de ellas se habían modificado. En la segunda mitad de la década de 1710, el representante de Jorge I de Gran Bretaña en San Petersburgo, Friedrich C. Weber, informaba de que el ceremonial diplomático había sido modificado al estilo europeo<sup>73</sup>. Esta transformación se extendía también a la sociedad rusa, en especial a las élites, algo a lo que contribuían los viajes al extranjero y la difusión de publicaciones foráneas<sup>74</sup>.

Hay que decir también, que en las instrucciones entregadas a Bournonville para formalizar el tratado de alianza con Rusia, se refleja que la corte española era muy consciente de que sus compromisos con Rusia no podían ser iguales a los concluidos entre esta y el emperador. A pesar de que con dicho documento se le entregaba una copia del tratado austro-ruso, se le prescribía también que la realidad y la distancia existente entre España y Rusia, hacían que los acuerdos no pudiesen ser idénticos a dicho tratado, lo que no significaba que las decisiones más relevantes dejaran de tomarse en la corte imperial<sup>75</sup>. Por otra parte, el viaje a Rusia descubriría la importante iniciativa personal del duque, evidenciada a lo largo de toda su embajada, que propuso emplearlo para visitar a otros soberanos europeos, y así revitalizar los contactos de Madrid con ellos. Tal fue el caso de Augusto II de Polonia y Federico Guillermo I de Prusia.

Liria entraba en Viena el 15 de mayo. A su llegada a la capital imperial, las conversaciones para la pretendida alianza con Rusia no habían comenzado, pues la zarina deseaba conocer previamente las intenciones de Felipe V. Además, el enviado ruso manifestó en una reunión con Liria, que la zarina quería esperar a la llegada del duque a San Petersburgo para comenzar allí dicha negociación<sup>76</sup>. Sería en ese momento, cuando el duque manifestase su parecer sobre la firma de una alianza con Rusia, opinión que permanecería invariable a lo largo de los años que pasó en la corte Rusa. Para Liria, la consecución de dicha alianza se podía manifestar muy útil en caso de guerra, pero si la paz se rubricaba carecería de utilidad alguna<sup>77</sup>. En esta consideración son perceptibles tanto los condicionantes geográficos aludidos anteriormente, como la confianza general en ese momento en el congreso que se iba a reunir en la ciudad de Soissons, por obra del cardenal Fleury, para apaciguar a ambos bloques. También entonces tenía lugar la muerte de Catalina I. Eran evidentes los problemas que podían aflorar debido a la corta edad del nuevo zar, Pedro II, y la complicada posición de Aleksandr Danílovich Ménshikov, uno de los principales colaboradores de Pedro I y hombre fuerte durante el reinado de la difunta zarina. Este era principal continuador de las políticas del zar, y su desaparición

72. EGEA FERNÁNDEZ, 2015: 280-281.

73. HENNIGS, 2016: 209.

74. HUGHES, 1998: 288.

75. Instrucciones entregadas al duque de Bournonville, 26 de octubre de 1726. AGS, Estado, leg. 6408.

76. Carta de Liria al marqués de la Paz, Viena 28 de mayo de 1727. AGS, Estado, leg. 6610. Los austríacos también se asombraron que el duque no tuviese permiso del rey para firmar ningún tratado en Rusia.

77. Carta de Liria al marqués de la Paz, Viena 23 de mayo de 1727. *Ibíd.*

podía terminar con todo el sistema de alianzas tejido en torno a Rusia. Por ello, la corte española consideraba que la misión de Liria en San Petersburgo era más importante que nunca, debido a que:

«...puede suceder que ocurran en Moscovia cosas que ignoremos, y aunque aquí estén informados de todo, no lo estemos nosotros, por eso conviene el ingreso del duque a esos parajes, para que nos saque de dudas...»<sup>78</sup>

El duque llegó a la capital imperial el 27 de noviembre de 1727. En ese momento, Ménshikov se hallaba ya desterrado en Siberia (en la población de Beriozovo) y la posición dominante en la corte del joven zar la ocupaba el barón Ósterman, vicescanciller y de tendencias proaustríacas, e Iván Alekseevich Dolgoruki, nuevo favorito, que había establecido fuertes vínculos con el joven soberano tras ser nombrado en 1725 *hof-junker* de su corte. Durante su primera audiencia afloró el asunto del título imperial, que Pedro había asumido en 1721 (aunque ya en 1709 había intentado que en Viena se le reconociese semejante dignidad<sup>79</sup>). El vicescanciller sugirió al duque que podía utilizar dicho título para referirse al joven soberano, pero Liria lo rechazó, respondiendo que Felipe V solo reconocía a los soberanos rusos esta denominación respecto al territorio de Iberia –actualmente parte de Georgia–<sup>80</sup>. Esta cuestión supondría una constante fuente de problemas en las décadas posteriores, en especial durante los primeros años del reinado de Carlos III.

La estancia del duque en la nueva capital no se prolongó mucho, puesto que pronto tuvo que viajar a Moscú, para asistir a la coronación del zar, que tuvo lugar el 7 de marzo de 1728. En dicha ceremonia, el duque ocuparía un lugar preferente por delante del resto de diplomáticos extranjeros, al presidir el banco de los feldmariscales. Liria estaba convencido de que esto se debió tanto a la consideración hacia el rey de España, como a su amenaza de no asistir si no se le dispensaba un lugar preferente. Los rusos al final se plegaron a ello, pues además, en ese momento todavía no había llegado el representante imperial, ya que el conde Rabutin había fallecido<sup>81</sup>. El duque llegó a la antigua capital rusa para este acontecimiento, pero no la abandonaría hasta 1730, momento en el que sería llamado de vuelta a España.

Durante su estancia en Rusia, Liria tendría que desenvolverse tanto entre las diferentes facciones cortesanas, como frente a la labor de los diplomáticos del bloque de Hannover, todo ello, a pesar de la deferencia que mostraría hacia él en varias ocasiones el joven zar<sup>82</sup>. La mala relación del duque con el nuevo representante imperial, conde de Wratislaw von Mitrowitz, del que en numerosas ocasiones el español señalaría su incompetencia, no le ayudó precisamente en su labor<sup>83</sup>.

78. Carta de Bournonville al marqués de la Paz, Viena 30 de junio de 1727. *Ibíd.*

79. DE MADARIAGA, 2014: 27.

80. *Diario del viaje a Moscovia...*, 2008: 135.

81. Carta de Liria al marqués de la Paz. Moscú 4 de marzo de 1728. AGS, Estado, leg. 6610.

82. En una cena organizada en casa de Liria, el zar le manifestó mediante Osterman su deseo de que se sentase a su derecha. *Diario del viaje a Moscovia*, 2008: 160.

83. Además, el odio de Dolgoruki a Wratislaw era profundo, pues este había cometido la imprudencia de apoyar públicamente a Ósterman, al que este odiaba. Carta de Liria al marqués de la Paz, Moscú, 12 de julio de 1728. AGS, Estado, leg. 6613.

En lo referente a la enemistad entre Ósterman y Dolgoruki, Liria se vería obligado a actuar de intermediario en no pocas ocasiones, debido a la buena relación que mantenía con ambos, en especial con el favorito. Incluso, el duque utilizó su relación con Dolgoruki para intentar que la corte regresase a San Petersburgo, ante el miedo de que su permanencia en Moscú favoreciese al sector contrario a las reformas *petrinas*, y se pudiese volver al tradicional aislacionismo ruso. Desde Madrid se ordenó al duque que evitase hacer demasiada presión al respecto, pues el rey era indiferente este asunto<sup>84</sup>.

En cuanto a los proyectos de alianza y de comercio, ninguno de ellos llegó a materializarse. A pesar de que en varias audiencias de Liria con Ósterman se abordó el tema, en Madrid no se tenía intención en ese momento de llegar a ningún compromiso con los rusos, dadas las esperanzas que se abrigaban en el congreso de Soissons<sup>85</sup>. Por ello se ordenó al duque que se ciñese solo al tratado de comercio, y en caso de que lo solicitasen los rusos. Y pese a que no fueron pocas las veces en que lo trató con Ósterman, no se llegó a ningún tipo de acuerdo, a pesar de que el duque propuso incluso la creación de un consulado español en Rusia, para así terminar con la labor de los intermediarios británicos y holandeses<sup>86</sup>.

La situación de Liria se deterioró notablemente en 1730, debido a la muerte de Pedro II, la llegada al trono de la zarina Ana Ivánovna, hija del zar Iván V, hermanastro de Pedro I, y la consecuente caída en desgracia de la familia Dolgoruki. Además, tras el fracaso del congreso de Soissons la diplomacia española buscó otros caminos para llevar a cabo sus planes en Italia, lo que unido a las reticencias imperiales para cumplir los compromisos acordados, desembocaron en la firma del Tratado de Sevilla de 1729 entre España, Gran Bretaña y Francia<sup>87</sup>. Esto significó una total reestructuración de las alianzas internacionales, que dio lugar a la cuádruple alianza de Sevilla (Holanda se unió al poco tiempo) y frente a ella, el estrechamiento entre Austria, Prusia y Rusia, como medio para hacerle frente. A partir de ese momento los objetivos de Liria se transformaron totalmente. Uno de los principales pasó a ser que los 30.000 hombres prometidos por Rusia al emperador no saliesen nunca de las fronteras rusas, algo que al final no tuvo lugar. La labor de Liria para impedirlo se demostró frenética. El duque informaba a Madrid que se había reunido con buena parte de los ministros rusos para persuadirles de lo contrario<sup>88</sup>.

La dependencia de Viena de las relaciones hispano-rusas en ese momento auguraba que, tras la firma del Tratado de Sevilla, la buena correspondencia entre ambas cortes no se prolongaría, lo que terminó ocurriendo. La consecuencia inmediata fue el deterioro de la posición del duque en la corte rusa, algo especialmente visible por el enrarecimiento de su relación con el barón Ósterman. Esto no significó que el duque hasta el último momento no albergase esperanzas de conseguir la adhesión de Rusia al Tratado de Sevilla. El aristócrata llegó incluso a redactar

84. Nota de la Secretaría de Estado de 28 de julio de 1729. AGS, Estado, leg. 6613.

85. OCHOA BRUN, 2012: 215.

86. *Diario del viaje a Moscovia*, 2008: 50.

87. GOSLINGA, 1915, vol. I: 386.

88. Carta de Liria al marqués de la Paz, Moscú 6 de febrero de 1727. AGS, Estado leg. 6614.



una serie de puntos destinados a ello, con la aquiescencia de Madrid al respecto. Pero esto resultó inútil, dada la firme intención de San Petersburgo de no abandonar su alianza con el emperador<sup>89</sup>. A finales de mayo de ese año la zarina ordenaba a Shcherbatov (que había sustituido a Golitsyn en 1726) que abandonase España. Como consecuencia, Felipe V hacía lo propio con Liria, que dejaba la antigua capital rusa el 30 de noviembre de ese año con destino a Varsovia. A cargo de la legación española se quedó su secretario Juan Cascos de Villamoros, que permanecería allí cuatro años más. La iniciativa personal del duque se volvió a evidenciar en la capital polaca, desde donde propuso un plan para sentar en el trono polaco al infante español don Felipe. Para ello proponía precisamente al padre Arcelli, que en aquel momento se hallaba allí<sup>90</sup>. Sin embargo, a pesar de haberse suspendido los contactos diplomáticos durante los años de la década de 1730, el tráfico comercial entre ambas potencias sufrió un notable incremento, si bien es verdad que la dinámica anterior continuó, pues el mismo siguió estando en su mayoría en manos de comerciantes que no pertenecían a ninguna de las dos potencias.

Llegados a este punto, también sería conveniente hacer una pequeña referencia a las relaciones literarias durante esos años. Una de las mayores contribuciones del duque de Liria fue precisamente en este campo, pues años después de abandonar la corte de Ana Ivánovna redactó su *Diario del viaje a Moscovia*. En esta obra, el aristócrata describía detalladamente sus experiencias en Rusia, y además incluía un apéndice con la descripción de buena parte de las personalidades rusas del momento. El duque no había sido el primer español en pisar suelo ruso que recogía sus experiencias por escrito, pues ya lo había hecho en la anterior centuria el religioso Pedro Cubero Sebastián, que pretendía circundar el globo en sentido contrario al viaje de Magallanes y Elcano<sup>91</sup>.

En el siglo XVII la trágica muerte del zarévich Dmitri, hijo menor de Iván el Terrible, y el periodo de inestabilidad que vivió Rusia a continuación, también sirvieron para inspirar la obra de Lope de Vega titulada *El Gran Duque de Moscovia y el emperador perseguido*, y la comedia *El príncipe perseguido*, de Agustín Moreto y Antonio Martínez de Meneses, que se considera una refundición de la anterior<sup>92</sup>. Los asuntos polacos y rusos también aparecen reflejados en *La vida es sueño*, de Calderón de la Barca<sup>93</sup>. En cuanto a la obra cumbre de la literatura española, *el Quijote*, esta ya era conocida en Rusia por esos años. Aunque hay que esperar a 1769 para ver impresa su primera traducción al ruso (realizada desde una versión francesa) hay constancia de que el insigne erudito ruso Mijail Vasílievich Lomonosov poseía una traducción alemana publicada en 1734. Ya antes Patrick Gordon, general ruso de origen escocés e íntimo colaborador de Pedro, había pedido que le hiciesen llegar una traducción inglesa<sup>94</sup>. Por otra parte, en el tomo tercero de sus *Cartas Eruditas*

89. Felipe V consideraba que esta negociación debía hacerse teniendo en cuenta la opinión de los aliados de Sevilla. Carta de Liria al marqués de la Paz, Moscú, 23 de agosto de 1730. AGS, Estado 6614.

90. RODRÍGUEZ POLO, 8 (2008): 229.

91. GARCÍA MOYA, 7 (2011): 220-221.

92. PILAT ZUZANKIEWICZ, 2013: 167.

93. ZIOMEK, 1983: 989.

94. BAGNO, 1994:18.

y *Curiosas*, publicado por primera vez en 1750, el padre Benito Jerónimo Feijoo establecía paralelismos entre las figuras de Luis XIV y Pedro *el Grande* en su carta XIX; y en la XXII volvía a aludir al soberano, en este caso al tratar la conveniencia de acortar los procesos judiciales<sup>95</sup>.

Durante el reinado de Felipe V todavía se intentaría reanudar la correspondencia entre ambas cortes mediante la embajada del conde de Bena-Maserán en 1741, en plena Guerra de Sucesión de Austria 1742<sup>96</sup>. No obstante, de nuevo la dinámica de alianzas europea del momento terminó tirando por tierra este nuevo proyecto, pues ambas potencias terminaron integrándose en bloques opuestos en dicho conflicto. Mientras que Rusia tomaba el partido de María Teresa, España lo hacía por el del elector de Baviera, mediante la rúbrica del tratado de Nymphenburgo<sup>97</sup>. Este supuso el último intento de rescatar estas relaciones durante el reinado del primer Borbón en España. Debemos esperar tres décadas para asistir a una revitalización de las relaciones entre Madrid y San Petersburgo, lo que tuvo lugar en 1761, durante el reinado de Carlos III, con la llegada a Rusia del marqués de Almodóvar, y el establecimiento de Piotr Aleksandrovich Buturlin en Madrid en 1763.

---

95. FEIJOO Y MONTENEGRO, 1774: 200-216.

96. PALACIO ATARD, 1993: 275.

97. *Ibid.*: 279.

## BIBLIOGRAFÍA

- ANISIMOV, Evgenii Viktorovich, *Petr Velikii: lichnost i reformi*, San Petesburgo, Izdatielski dom «Piter», 2009.
- D'AMATO, María, *Un teatino diplomático del seculo XVIII (contributo alla storia delle relazioni tra l'Italia e la Russia). Con appendice de documenti inediti*, Nápoles, Casa Editrice Federico & Ardia, 1922.
- BAGNO, Vsevolod, *El Quijote visto por los rusos*, Ciudad Real, Diputación de Ciudad Real-Área de Cultura, Biblioteca de autores y temas manchegos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994.
- BÉLY, Lucien, «Casas soberanas y orden político en la Europa de la paz de Utrecht», en Fernández Albadalejo, Pablo (ed.), *Los Borbones: dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII: Actas del coloquio internacional celebrado en Madrid, mayo de 2000*, Madrid, Marcial Pons-Casa de Velázquez, 2002: 69-95.
- BÉLY, Lucien, *Les relations internationales en Europe, XVIIe-XVIIIe siècles*, París, Presses Universitaires de France – PUF, 2007.
- BOBYLEV, Vladimir Sergeevich., *Vneshnaya politika Rossii epokhi Petra I*, Moscú, Izdatielstvo Universiteta druzhby narodov, 1990.
- BOHLEN Avis, «Changes in Russian diplomacy under Peter the Great», en *Cahiers du monde russe et soviétique*, 7/3 (1966): 341-358.
- CASTRO, Concepción de, *A la sombra de Felipe V. José de Grimaldo, ministro responsable (1702-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- CHANCE, James Frederick, *The Alliance of Hannover. A study of British foreign policy in the last years of George I*, Londres, John Murray, 1923.
- CONDE PAZOS, Mario, *La monarquía católica y los confines orientales de la cristiandad, relaciones entre la Casa de Austria y los Vasa de Polonia*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2016.
- Corpus diplomático hispano-ruso (1667-1799)*, Espadas Burgos, Manuel (coor.), Madrid, Escuela Diplomática, Biblioteca Diplomática Española, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1991.
- 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. Escrita en inglés por Guillermo Coxé, y traducida al español con notas, observaciones y un apéndice: por don Jacinto de Salas y Quiroga*, Madrid, Establecimiento tipográfico de D. F. de P. Mellado- editor, 1846, vol. I.
- Diario del Viaje a Moscovia del Duque de Liria y Jérica*. Ángel Luis Encinas Moral, Isabel Arranz del Riego y Mario Rodríguez Polo (eds.), Madrid, Editorial Miraguano, 2008.
- DHONDT, Frederik, «Law on the Diplomatic Stage: the 1725 Ripperdá Treaty», en V. Draganova, L. Heimbeck, H. Landerer, S. Kroll & U. Meyer (eds.), *Inszenierung des Rechts - Law on Stage*, Múnich, Martin Meidenbauer, 2011: 303-324.
- DHONDT, Frederik, «La culture juridique pratique au Congrès de Cambrai (1722-1725)». *Revue d'Histoire Diplomatique*. CXXVII/3 (2013): 271-292.
- Diplomáticos rusos en España, 1667-2017*, Moscú, Mezhdunarodnye otnoshenia, 2016.
- EGEA FERNÁNDEZ, María Asunción, «La primera embajada moscovita a la Monarquía Hispánica. Piotr Ivánovich Potiomkin ante la corte de Carlos II (1667-1668)», en Enrique García Hernán y Ryszard Skowron (eds.), *From Ireland to Poland. Northern Europe, Spain and the Early Modern World*, Valencia, Albatros, 2015: 273-288.

- FEIJOO Y MONTENEGRO, Benito, *Cartas Eruditas y Curiosas, En que, por la mayor parte, se continúa el designio del Theatro Crítico Universal, Impugnando, o reduciendo a dudosas, varias opiniones comunes: escritas por el muy ilustre señor D. Fr. Benito Gerónimo Feyjoo y Montenegro, Maestro General del Orden de San Benito, del consejo de S. M.*, Madrid, Imprenta Real de la Gaceta, 1774, tomo III.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco, «Las embajadas rusas a la corte de Carlos II», *Studia Histórica: Historia Moderna*, 22 (2000): 75-107.
- GARCÍA MARTÍN, Pedro, *Manual para el estudio de las historias nacionales de Europa. La formación de Rusia: desde el Gran Ducado de Moscú hasta el Imperio Zarista*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá. Servicio de Publicaciones, 2015, vol. II.
- GARCÍA MOYA, Manuel, «Visión de los viajeros españoles en Rusia», *Cuadernos de rusística española*, 7 (2011): 219-225.
- GOSLINGA, Adriaan, *Slingelandt's Efforts Towards European Peace*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1915, vol. I.
- HENNINGS, Jan, *Russia and courtly Europe. Ritual and the Culture of Diplomacy, 1648-1725*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016.
- HUGHES, Lindsay, *Russia in the Age of Peter the Great*, Londres, Yale University Press, 1998.
- LEWITTER, Lucjan Ryszard, «Intolerance and Foreign Intervention in Early Eighteenth-Century Poland-Lithuania», *Harvard Ukrainian Studies*, 5/3 (1981): 283-305.
- LÓPEZ CONDE, Rubén, «Escenarios de poder: la Monarquía Hispánica y la recepción de embajadas exóticas en el siglo XVII», *Goya, revista de arte*, 363 (2018): 126-141.
- LÓPEZ DE MENESES, Amanda, «Las primeras embajadas rusas a España». *Bulletin Hispanique*, 48/3 (1946): 210-226.
- DE MADARIAGA, Isabel, *Politics and Culture in Eighteenth-Century Russia*, Londres, Routledge, 2014.
- Mayor, James, *An economic history of Russia*, Londres, J.M. Dent & sons limited, 1925, 2 vols.
- MUR RAURELL, Ana, *Diplomacia secreta y paz: la correspondencia de los embajadores españoles en Viena, Juan Guillermo Ripperdá y Luis Ripperdá, 1724-1727*, Madrid, Biblioteca Diplomática Española, Sección Fuentes 4, 2011, 2 vols.
- OCHOA BRUN, Miguel Ángel, *Historia de la diplomacia española, vol. IX, La diplomacia en la Era de la Ilustración*. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2012, vol. IX.
- OZANAM, Didier, «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI», en *Historia de España fundada por Ramón Menéndez Pidal, y dirigida por José María Jover Zamora, tom. XXIX, La época de los primeros Borbones, La nueva monarquía y su posición en Europa, (1700-1759)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1985, tom. XXIX, vol. I: 441-699.
- PALACIO ATARD, Vicente, «Una ignorada misión diplomática a Rusia en 1741», en *Homenaje académico a D. Emilio García Gómez*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1993: 267-280.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Ciriaco, *La correspondencia diplomática entre los duques de Parma y sus agentes o embajadores en la corte de Madrid durante los siglos, XVI, XVII y XVIII. Notas para un estudio*, Academia de la Historia. Publicaciones para la cátedra y becarios de la fundación «Conde de Cartagena», Madrid, Tipografía de Archivos, 1934.
- PÉREZ SAMPER, María Ángeles, *Isabel de Farnesio*, Barcelona, Plaza & Janés, 2003.
- PILAT ZUZANKIEWICZ, Marta, «La historia del zarévich Demetrio: una lectura emblemática de la comedia El príncipe perseguido», en Insúa, Mariela; Schmelzer, Felix, K. E., *Teatro y poder en el Siglo de Oro*, Colección BIADIG (Biblioteca Áurea Digital), 18, Pamplona, Publicaciones digitales del GRISO, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2013: 167-181.

- POTMEKIN, Vladimir Petrovich, *Istoriya diplomatii, C drevneishyikh vremen do novogo vremen*, Moskva, Direkt-Media, 2015, tomo I.
- ROBERTS, Louise B., «Peter the Great in Poland», *Slavonic and East European Review*, V (1926-7): 538-551.
- SALLÉS VILASECA, Nuria, «La política exterior de Felipe V entre 1713 y 1719, un desafío al sistema de Utrecht», en Joaquín Albareda i Salvadó (coord.), *El declive de la monarquía y del imperio español: los tratados de Utrecht (1713-1714)*, Barcelona, Crítica, 2015: 277-317.
- SALLÉS VILASECA, Nuria, *Giulio Alberoni y la dirección de la política exterior española después de los tratados de Utrecht (1715-1719)*, Institut d'història Jaume Vicens Vives, Departament d'humanitats, Universitat Pompeu Fabra, 2016.
- SCHOP SOLER, Ana María, *Un siglo de relaciones diplomáticas y comerciales entre España y Rusia, 1733-1833*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, Dirección General de Relaciones Culturales, 1984.
- RODRÍGUEZ POLO, Mario, «El duque de Liria a su paso por Polonia», *Eslavística complutense*, 8 (2008): 207-231.
- ULYANITSKY, Vladimir Antonovich, *Russkie konsulstva za granitseyu v XVIII veke*, Moskva, tipografiya G. Lissnera i A. Geshelya, Moskva, 1899, 2 Ch.
- VEDYUSHKIN, V. A., «Ispaniya v stateinom spiske posolstva 1667-1668 gg.», en Olga Vilyenovna Volosyuk, Concepción Camarero Bullón, Tatiana Koval y Ekaterina Yúrchik (dirs.), *España y Rusia: destinos históricos y actualidad*, Moscú, Universidad Nacional de Investigación «Escuela Superior de Economía», Facultad de Economía Mundial y Relaciones Internacionales, Mezhdunarodnye otnosheniya, 2017: 85-92.
- VOLOSUYUK, Olga Vilyenovna, *Bneshnaya politika inspanii v XVIII veke: ctanovlenie ispano-russkij otnoshenie*, Moskva, Rossiiskii universitet druzhby narodov, 2011.
- VOLOSUYUK, Olga Vilyenovna, CAMARERO BULLÓN, Concepción, KOVAL, Tatiana, y Yúrchik, Ekaterina (dirs.), *España y Rusia: destinos históricos y actualidad*, Moscú, Universidad Nacional de Investigación «Escuela Superior de Economía», Facultad de Economía Mundial y Relaciones Internacionales, Mezhdunarodnye otnosheniya, 2017.
- YOUNG, James, «Rusia», en Albert Goodwin (coord.), *Historia del Mundo Moderno, El Antiguo Régimen*. Cambridge University Press, Barcelona, Editorial Ramón Sopena, 1971, vol. VII: 229-244.
- ZIOMEK, Henryk, «Polonia en la obra de Calderón de la Barca», *Calderón: actas del Congreso Internacional sobre Calderón y el teatro español del Siglo de Oro (Madrid, 8-13 de junio de 1981)*, Luciano García Lorenzo (dir.), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1983, vol. II: 987-998.



# CONTROVERSIAS SOBRE EL COSMÓGRAFO ANDRÉS GARCÍA DE CÉSPEDES

## CONTROVERSIES ABOUT THE COSMOGRAPHER ANDRÉS GARCÍA DE CÉSPEDES

Leopoldina Landeros de Casolari<sup>1</sup>

Recibido: 16/05/2018 · Aceptado: 23/09/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22073>

### Resumen

Conocer al autor de una obra nos permite entenderla mejor, por esto nos hemos acercado a Andrés García de Céspedes no sólo a través de los autores que lo han estudiado, sino también de las fuentes directas. Él trabajó en el campo de las ciencias siendo matemático, cosmógrafo y astrónomo; también fue inventor y artífice de instrumentos astronómicos y matemáticos. Además, fue Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla, Cosmógrafo Mayor del Consejo de Indias, clérigo y supuestamente capitán. A través de los siglos su controvertida personalidad y calidad de sus obras han contrapuesto las opiniones de expertos. Su tenacidad y metodología, que lo llevaron algunas veces a apropiarse de ideas de otros cosmógrafos e inclusive a adjudicarse obras que no eran suyas, le permitieron lograr un reconocimiento en la historia de la navegación.

### Palabras clave

Céspedes; regimiento; navegación; Piloto mayor; Cosmógrafo mayor; siglo XVI.

### Abstract

Knowing the author of a work allows us to understand it better. This is why we have approached Andrés García de Céspedes, not only through the authors who have studied him, but also from the primary sources. He worked intensely in the field of sciences being a mathematician, cosmographer and astronomer. He was also the inventor and architect of astronomical and mathematical instruments. In addition, he was a Major Pilot of the House of Trade of Seville, Major Cosmographer of the Council of Indies, cleric and captain. Over the centuries his controversial personality and the quality of his works have contrasted the opinions of several experts. His tenacity and methodology, which sometimes led him to appropriate

---

1. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España. Università di Bologna, Italia.  
C. e.: [leopoldina.landeros2@unibo.it](mailto:leopoldina.landeros2@unibo.it)

the ideas of other cosmographers and even by awarding works that were not his own, allowed him to achieve recognition in the history of navigation.

**Keywords**

Céspedes; regiment; navigation; Major Pilot; Major Cosmographer; sixteenth century.

.....



## 1. ANDRÉS GARCÍA DE CÉSPEDES (C. 1550-1611)

García de Céspedes es originario del Valle de Tobalina, Burgos, como se lee en el subtítulo del *Libro de los relojes de Sol*<sup>2</sup>. Él indica en su Testamento que en la localidad de Gabanes «quees jurisdiccion de la ciudad de frias» tiene una «Açienda» y en Villanueva del Grillo tiene «unas casas y una heredad junto a la yglesia y otra heredad a la fuente del yuso»<sup>3</sup> que era de sus padres, de esto inferimos que probablemente era originario de allí.

Se desconoce su fecha de nacimiento, pero algunos aseguran que nació aproximadamente en 1545<sup>4</sup>. Vicente y Esteban también aceptan esta fecha y comentan que para establecer una posible fecha de nacimiento han tenido «en cuenta la indicación del propio Céspedes contenida en un Memorial escrito en 1598 sobre que llevaba «cuarenta años» estudiando matemáticas»<sup>5</sup>. Teniendo en consideración que se comienza a estudiar Matemáticas desde la escuela primaria, es más plausible que haya nacido en torno a 1550.

El mismo Céspedes en el *Regimiento de navegación*<sup>6</sup> afirma que por haber labrado instrumentos, sabe «los incōuenientes q̄ tienen en las fabricas,y en el ufo» y en esto puede «tener voto, porque ha mas de quarenta y quatro años» que no gasta tiempo en otra cosa.

Queriendo tener datos ciertos al respecto, nos comunicamos con el Ayuntamiento del Valle de Tobalina y con el de la ciudad de Burgos para ver si se podía consultar su registro de nacimiento, pero no lo tienen, así como tampoco aparece su acta de bautismo en el Archivo del Arzobispado de Burgos. No obstante, sobre su fecha de nacimiento continúan diferentes opiniones, Pereira dice que Céspedes nació cerca de 1560<sup>7</sup>.

## 2. FORMACIÓN ACADÉMICA

De su formación escolar no hemos encontrado información; sabemos que José Sobrino<sup>8</sup>, amigo suyo, concluyó sus estudios de Teología en la Universidad de

2. GARCÍA DE CÉSPEDES, Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH) Ms. 9/2711.

3. Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (AHPM), T. 3842. Testamento de García de Céspedes del 22 de octubre de 1609, escribano Francisco Dovalle, f. 662r.

4. ESTEBAN PIÑEIRO, 2009-2013: 639. PORTUONDO, 2009b: 271. Véase también «Andrés García de Céspedes» Fundación Ignacio Larramendi. <[http://www.larramendi.es/i1&n/consulta\\_aut/registro.do?control=FILEA20130065649](http://www.larramendi.es/i1&n/consulta_aut/registro.do?control=FILEA20130065649)> [consultado en junio de 2016].

5. VICENTE MAROTO y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006: 146.

6. GARCÍA DE CÉSPEDES, 1606b: 11r.

7. PEREIRA DE ALMEIDA, 2011: 349. Véase también:

<[https://www.todoavante.es/index.php?title=Garcia\\_de\\_Cespedes\\_Andres\\_Biografia](https://www.todoavante.es/index.php?title=Garcia_de_Cespedes_Andres_Biografia)>.

8. José Sobrino (c.1552-1604), se graduó de bachiller en 1572 y terminó sus estudios de Teología (licenciatura y doctorado) en 1579 en la Universidad de Valladolid, ganó el canonicato en Valladolid, pero el rey lo mandó llamar ese mismo año y lo puso al servicio del Archiduque Alberto de Austria y también lo nombró Capellán de Honor de la Casa de Castilla. Acompañó al Archiduque en su viaje a Portugal. Aficionado a la Cosmografía, él mismo se fabricaba los instrumentos de metal necesarios para las observaciones celestes (los vaciaba, tallaba, reparaba, limaba y doraba) y era admirable su limpieza y perfección. Fabricó las Teóricas de los planetas, «era como una maqueta del sistema

Valladolid, lo que nos llevó a pensar que García de Céspedes probablemente había estudiado allí; la Institución nos ha confirmado el registro de Sobrino, pero el de Céspedes no aparece. Vicente y Esteban<sup>9</sup> dicen que él «estudió en la Universidad, probablemente en la de Valladolid o en la de Salamanca por su proximidad a su lugar de origen»; Navarro<sup>10</sup> afirma que «García de Céspedes realizó estudios universitarios en Valladolid o más probablemente en Salamanca» y Pereira<sup>11</sup> escribe que tuvo estudios universitarios, pero no especifica la institución.

Un posible indicio de su formación inicial quizá se encuentre en la Escuela de formación para artilleros que tuvo como sede el Castillo de Burgos en el siglo XVI, ya que en la introducción de su *Libro de instrumentos nuevos de Geometría*, Céspedes dice que, cuando estaba en Lisboa, fue a visitar al Capitán Alonso de Céspedes, teniente general de la artillería de Portugal, quien sabía que él se había hallado «en el castillo de Burgos en tiempo que allí auia fundicion, y mucho exercicio en la practica»<sup>12</sup>. ¿Por qué había estado en el Castillo?

Él comenta, en el mismo libro, que escribió tratados, «principalmente de fabrica de instrumentos matematicos» y que todos los tenía labrados por su propia «mano, desde fundir el metal, hasta ponerlos en su perfección»<sup>13</sup>. ¿Por qué tenía práctica en fundición?

Según los estatutos de la Escuela de Artilleros de Burgos «el artillero tenía que tener conocimientos de la fundición de los metales»<sup>14</sup>. Salas aclara que desde que se comenzó a usar la artillería, la manejaban «los oficiales que más se distinguían por sus conocimientos matemáticos y de fortificación». Los artilleros para ser admitidos tenían que «sufrir un examen bien pesado», si lo superaban «se les asignaba un sueldo proporcionado a su aptitud, de manera que tenían interés en aprender, pues cuanto más sabían, más ganaban». También señala que los artilleros valoraban mucho el estudio de las matemáticas, pero que los conocimientos de Geometría eran indispensables «para entender la figura de los perfiles y planos de las piezas»<sup>15</sup>.

Cecilia de Morillas<sup>16</sup>, madre de José Sobrino, en su casa de Burgos desde 1565 organizaba reuniones donde se trataban temas de Cosmografía, Geometría y Astronomía a las que llegó a participar Céspedes<sup>17</sup>. Fray Diego Sobrino, hijo de Cecilia, en sus cartas afirma «haberla visto tener sus controversias» con él<sup>18</sup>. Céspedes y Sobrino eran amigos, ¿dónde se conocieron? Los dos eran originarios de Burgos y

---

solar y cada planeta tenía sus movimientos de una manera fidedigna para la ciencia de la época», véase HELGUERA GALLEGO, 2016: 50. ALONSO-CORTÉS, 1944: 16.

9. VICENTE MAROTO y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006: 146.

10. NAVARRO BROTONS, (2000): 359.

11. PEREIRA DE ALMEIDA, 2011: 349 «teve formação universitária».

12. GARCÍA DE CÉSPEDES, 1606a: VI.

13. *Ibid.* f. l.

14. «Historia». <[www.realcolegiodeartilleria.es](http://www.realcolegiodeartilleria.es)>. Consultado en abril de 2018.

15. SALAS, 1831: 135-139.

16. Cecilia Morillas (c.1539-1581), originaria de Salamanca, se casó muy joven con Antonio Sobrino, portugués. Estudió portugués, italiano, francés, latín y griego, además de Filosofía y Teología. Tuvo diez hijos, tres mujeres y siete hombres, murió a 42 años de edad el 31 de Octubre de 1581, véase ALONSO-CORTÉS, 1944: 8.

17. ESTEBAN PIÑEIRO, (2011): 54.

18. HELGUERA GALLEGO, 2016: 33.

sabían fabricar los instrumentos de metal, lo que nos induce a pensar que los dos estudiaron en la Academia de Artillería.

En los documentos oficiales, cuando se hace referencia a Julián Ferrofino<sup>19</sup> y a Juan Cedillo Díaz<sup>20</sup>, catedráticos de Matemáticas en la Academia Real de Matemáticas de Madrid, anterior y posterior respectivamente a García de Céspedes, les anteponen el título de ‘Doctor’ y ellos también lo escriben cuando firman, al igual que lo hace José Sobrino; en cambio, esto no sucede con Céspedes, es decir, su título de estudios no aparece en su firma; él no lo señalaba quizá porque no lo tenía, de ser así, lo habría hecho como lo hacían sus coetáneos.

### 3. DESEMPEÑO LABORAL

Mancho asegura que «hacia 1575 enseñó Artillería en el Castillo de Burgos»<sup>21</sup> y Vicente y Esteban dicen que era «muy probable que fuera profesor de Geometría y Artillería en la Academia de Burgos en torno a 1575 ó 1576», Pereira confirma lo anterior y Navarro dice que es posible que fuera «profesor de matemáticas en la Academia de artillería»<sup>22</sup>, pero en el registro del Archivo General de Simancas no se ha encontrado información al respecto.

Céspedes participó en eventos grupales como cuando observó científicamente un eclipse de Luna el 26 de septiembre de 1577. Las observaciones las realizaron «los más diestros que en cada lugar auia». Las disposiciones de observar los eclipses tanto en España como en las Indias las había dado Juan López de Velasco<sup>23</sup>. Céspedes comenta que los registros se le «entregaron, para que según la diligencia que fe hizo en la obseruacion, aueriguaffé la hora quando començo el Eclypfe»<sup>24</sup>. Los resultados no fueron conocidos públicamente hasta 1606, cuando Céspedes discutió algunas de las observaciones en su *Regimiento de navegación*<sup>25</sup>.

Se encontraba en Madrid en 1582, teniendo correspondencia con los hermanos José y Juan Sobrino y Juan Galván<sup>26</sup>. En sus cartas muestra preocupación y responsabilidad por la calidad de su trabajo: «yo quisiera, como dixé en la [carta] pasada que así el globo como las otras pieças se ubieran labrado con... que abían de venir a

19. Julián (o Giuliano) Ferrofino, nació en Milan, Italia c. 1535 y murió probablemente en Valladolid en 1604. Fue matemático, ingeniero y jurista; en 1574 explicó Matemáticas en la Escuela de Artillería de Burgos, después pasó a la Academia de Artillería Naval de Sevilla; en 1583 se naturalizó castellano; en 1590 impartió Geometría en Málaga; en 1592 creó la Academia de Artillería ‘de tierra’ en Sevilla. Fue catedrático de Matemáticas en Madrid desde 1595. (dbe.rah.es). El Consejo Real le pidió que revisara el *Regimiento de navegación* de Céspedes, el 8 de febrero de 1602 firmó la aprobación para que fuera publicado.

20. Juan Cedillo Díaz (c. 1565-1625), clérigo secular, cosmógrafo mayor desde 1598 y matemático desde 1611, sucesor de García de Céspedes.

21. Véase «Andrés García de Céspedes» en MANCHO DUQUE, 2005.

22. VICENTE MAROTO y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006:146. PEREIRA DE ALMEIDA, 2011: 349. NAVARRO BROTONS, (2000): 359.

23. Juan López de Velasco (c. 1530-1598), cosmógrafo mayor y cronista del Consejo de Indias de 1571 a 1591, en este año pasó a la Secretaría de Hacienda. Recibió los manuscritos de Alonso de Santa Cruz. Publicó *Orthographía y pronunciación castellana* en Burgos en 1582.

24. GARCÍA DE CÉSPEDES, 1606b: 140v1-3.

25. PORTUONDO, 2009b: 240, 254.

26. Universidad de Salamanca, Biblioteca General Histórica (USAL.BGH.), Ms. ms. 2405, ff. 33r-39v, 58r-59v. (1582).

parar en manos de su Altísimo por (para) que hicieran con un poco de más cuidado». Trataba de remediar inconvenientes que se presentaban: «pero irán raçonables [...], Yo le pondré en una caja, de suerte que no se maltrate, y se la daré en toda esta semana que viene y entonces escribiré todo el recaudo que diere». Él está conciente de los beneficios de sus acciones: «y bien creo que si yo mereciere alguna cosa, que por parte de vini no la tengo de perder, sino de ganar con mucha bentaja». Ya desde entonces tenía sus satisfacciones personales: «digo que la buena orden y traça que en el papel de vini acerca del calendario a mí me á contentado en extremo». Al expresar sus emociones demostraba el nivel de confianza que tenía con sus amigos.

Juan Sobrino, que se encontraba en Valladolid, vio un cometa el once de mayo de ese año y le escribió a Céspedes, él le contestó, pero a José Sobrino le costó trabajo hazer una declaración o comentario sobre las predicciones de Céspedes «porque estaban muy obscuras y como enigmáticas».

En ese año Céspedes ya trabajaba para el Archiduque Alberto según lo declara el propio rey Felipe II en la Cédula Real del 15 de mayo de 1592<sup>27</sup> al afirmar que «ha diez años que sirve al dicho Ilmo. Cardenal». En este documento el Rey también comenta que Céspedes fue a su Corte «a pretender» que lo tomara a su servicio y que estuvo allí cinco meses con esa «pretensión» y como tardaban en resolverle, se regresó a Lisboa. El Rey nos presenta a un Céspedes interesado en mejorar su posición, un Céspedes persistente. Creemos que esta característica de su personalidad contribuyó para que él obtuviera los cargos que ocupó. En esta Cédula al nombre de Céspedes se le antepone el título de «Licenciado», título que le asignan también algunos autores<sup>28</sup>, e inclusive hay quien lo denomina «doctor»<sup>29</sup>.

Esteban<sup>30</sup> afirma que «gracias a la intervención de la familia Sobrino, el matématico burgalés pudo entrar al servicio del Cardenal-Archiduque Alberto»<sup>31</sup>. Parece que en la época era determinante contar con el apoyo de 'buenas' amistades que pudieran recomendar para colocarse en un empleo burocrático y si se lograba el amparo de un noble, existía la posibilidad de que se obtuvieran ascensos.

En 1583, cuando el Archiduque fue nombrado Virrey de Portugal, Céspedes lo acompañó; allí «adquirió» conocimientos sobre cosmografía al pasar a limpio los descubrimientos de los distintos cosmógrafos<sup>32</sup>. Los doce años que transcurrió en Lisboa, estuvo «comunicando» con muchos pilotos, como lo declara en el manuscrito<sup>33</sup>; también comenta que cuando estuvo al servicio del Duque le hizo instrumentos matemáticos, entre otros<sup>34</sup>. López declara que «Céspedes era, sobre todo,

27. Archivo General de Simancas (AGS), Cámara de Castilla, Libro de Cédulas 162, f. 566-567.

28. VICENTE MAROTO y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006: 103, 133, 153. PORTUONDO (2009A): 102, 2009b: 272.

29. ESTEBAN PIÑEIRO, (2003): 13.

30. ESTEBAN PIÑEIRO, (2011): 54.

31. Alberto VII de Austria (1559-1621) nieto de Carlos V, se educó en la corte de Castilla, en 1577 fue nombrado cardenal y en 1584 se le nombró arzobispo de Toledo, fue virrey e inquisidor general de Portugal de 1583 hasta 1594 tras la unificación de España y Portugal en 1581. Felipe II lo nombró gobernador de Flandes en 1595; en 1598 se casó con Isabel Clara Eugenia, su prima, hija de Felipe II, después de haber dejado los hábitos religiosos ese mismo año.

32. «Andrés García de Céspedes» Consultado en junio de 2016.

<[www.todoavante.es/index.php?title=García\\_de\\_Céspedes\\_Andres\\_Biografía](http://www.todoavante.es/index.php?title=García_de_Céspedes_Andres_Biografía)>.

33. GARCÍA DE CÉSPEDES, BNE/Mss. 3036, f. 2r16.

34. GARCÍA DE CÉSPEDES, 1606a: V.

un notable diseñador de instrumentos»<sup>35</sup> y González escribe que él construyó aparatos científicos<sup>36</sup>; otras fuentes afirman que «se le atribuye la invención de algunos utensilios de navegación»<sup>37</sup> y de «instrumentos de Matemáticas y Astronomía»<sup>38</sup>.

Felipe II quiso reunir en la biblioteca recién construida de El Escorial (1584) «los globos celestes y terrestres, los mapas y cartas y los instrumentos matemáticos y astronómicos más excelentes que se conocían» y que habían interesado a su padre, el Emperador Carlos V. Esta idea se la había propuesto el Dr. Juan Paez de Castro al inicio de su reinado para que se hiciera en Valladolid<sup>39</sup>. Céspedes le ofreció su colección de instrumentos astronómicos<sup>40</sup> y también se ofreció a hacer instrumentos matemáticos que adornaran la biblioteca:

dos grandes globos celeste y terrestre de metal dorados, imitando en el primero los movimientos del sol, luna y demás planetas; un gran cuadrante de ocho palmos, y un radio astronómico de diez, para observar y averiguar los verdaderos lugares del sol y de la luna: unas armilas de seis palmos de diámetro para rectificar los lugares de las estrellas fijas: una esfera grande de metal, con la teórica del sol, luna y octava esfera: y otras teóricas de planetas en globos pequeños cubiertos con sus círculos<sup>41</sup>.

Cuando Céspedes presentó esta propuesta, ya había visto la maqueta de la teórica de los planetas que había construido José Sobrino. Parece ser que Fernández copió esta lista de instrumentos de un códice que encontró en la Biblioteca de El Escorial (Códice j. L. 16 en la Biblioteca alta), pero Portuondo no lo ha podido localizar. Ella dice que en los apuntes de Fernández, que parece que fueron tomados textualmente, se observa una falta de modestia de Céspedes cuando dice que para que los instrumentos estén hechos con perfección se requiere un experto artesano y matemático, características difíciles de encontrar en una sola persona y se cuestiona si ha existido una así desde Tolomeo de Alejandría. La propuesta no fue aceptada.

Céspedes en 1587 observó en Lisboa «la mayor altura meridional del Sol»<sup>42</sup> y en 1588 observó otro eclipse, cuando se encontraba todavía en Lisboa<sup>43</sup>. Las tablas que presenta en el *Regimiento* fueron «sacadas delas obseruaciones que por mas de 20 años» había hecho<sup>44</sup>. En el *Tratado de Hidrografía*, segunda parte del Regimiento, dice que las nuevas tablas son «hechas segun las obseruaciones que ha mas de 30 años»<sup>45</sup> que va haciendo. No se considera una contradicción, ya que algunos

35. LÓPEZ PIÑERO, 1979a: 204; 1979b: 182.

36. GONZÁLEZ GONZÁLEZ, 1992: 118.

37. «Andrés García de Céspedes» Consultado en junio de 2016.  
<[https://www.biografiasyvidas.com/biografia/g/garcia\\_de\\_cespedes.htm](https://www.biografiasyvidas.com/biografia/g/garcia_de_cespedes.htm)>.

38. «Andrés García de Céspedes» Consultado en junio de 2016  
<<http://elgranerocomun.net/GARCIA-DE-CESPEDES-ANDRES.html>>.

39. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1846: 214.

40. PORTUONDO (2009a): 101.

41. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1846: 215. PICATOSTE RODRÍGUEZ, 1891: 121. PORTUONDO (2009a): 103.

42. GARCÍA DE CÉSPEDES, BNE/Mss. 3036, f. 19r16-17.

43. GARCÍA DE CÉSPEDES, 1606b: 153v.

44. GARCÍA DE CÉSPEDES, BNE/Ms. 3036, f. 2v12-13.

45. GARCÍA DE CÉSPEDES, 1606b: 116v.

capítulos del Regimiento se redactaron en 1594 o antes, y el *Tratado de Hidrografía*, pocos años después.

Céspedes en 1593 era el responsable del «mantenimiento de la colección real de los relojes construidos por Juanelo Turriano»<sup>46</sup>. Probablemente en esta época escribió su texto sobre los *Reloxes solares*, pero ya desde 1582 en su correspondencia con José Sobrino había escrito una «Declaración del instrumento para hacer los relojes». Al final de la carta muestra su espíritu de compañerismo e interés por el trabajo, les dice que «quisiera estar ay para que mejor se pudiera entender» lo que ha explicado. También deja claro su método de aprendizaje: «pero bayan probando, que la misma obra irá descubriendo cómo se hace y no cansarse una vez aunque hierren, sino hacerlo muchas veces». En el invierno de ese mismo año dio un curso de Cosmografía<sup>47</sup>.

En 1594 le presentó al Rey un «libro» sobre cómo obtener la altura del Polo, sugiriéndole que se hicieran observaciones con las cuales se pusieran reglas para que la navegación fuera más segura; también le dice que mande a una persona que sea «muy diestra en theórica y práctica» y que se tenga buen crédito de sus escritos (Ms: 2v). Abiertamente, al final le dice «yo me offrezco» (Ms: 103r). Su petición, de que se le asignara el encargo, resultaba aparentemente incongruente porque él no tenía experiencia en navegar, es decir, no era muy diestro en «práctica», pero él se refería a que la persona elegida fuera teórico práctico en el campo científico. Céspedes sabía que se había concluido la revisión de los documentos e instrumentos de navegación que se había encargado a Ondérez<sup>48</sup> y se haría la enmienda de los errores detectados, la última se había hecho en 1571 con Juan López de Velasco. Probablemente por este motivo Céspedes se ofreció para hacer el trabajo. Su propuesta no fue aceptada. Ondérez no logró concluirla, murió en 1596.

Desde el inicio de 1596 Céspedes estuvo supliendo a Julián Ferrofino como catedrático en la Academia de Matemáticas, quien se reincorporó a su cátedra cuando inició el curso 1596-1597. Ferrofino explicó esta materia en la Academia de Artillería de Burgos en 1574, donde probablemente tuvo oportunidad de conocer a Céspedes.

El 15 de mayo de 1596 el Rey lo nombró Cosmógrafo Mayor del Consejo de Indias, cinco días después hizo el «Juramento con la solemnidad acostubrada»<sup>49</sup> y al mes siguiente le mandó que ejerciera como Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Se dice que ese «mismo año se le nombró cronista de Indias»<sup>50</sup>, pero

46. VICENTE MAROTO y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006: 103. NAVARRO BROTONS, (2000): 359.

47. PORTUONDO (2009a): 102.

48. Pedro Ambrosio de Ondérez (?-1596) estuvo dos años en Portugal estudiando Matemáticas y inició la traducción de textos científicos. En 1582 se le nombró ayudante lector de Matemáticas en la Academia de Madrid; en 1591 fue nombrado Cosmógrafo mayor del Consejo de Indias, él retomó la reforma de los instrumentos, tablas y cartas de la navegación. «Dos años después Ondérez envió un Memorial al Consejo de Indias que recogía los resultados de su trabajo y exponía sus propuestas de solución». En 1595 se le confirió el cargo de Cronista mayor de las Indias. dhe.rah.es. NAVARRO BROTONS, (2000): 358. CRESPO SANZ, (2012), p. 72.

49. Archivo General de Indias (AGI), IG-874, 15 de mayo de 1596, nombramiento de cosmógrafo mayor del Consejo de Indias, y el 21 de mayo Juramento de toma de posesión de su cargo. AGI. IG-1957, Lib. 6°, f. 143, nombramiento de Piloto mayor y examinador de quienes opositen al oficio y pide a Jorge de la Barbuda que ayude a Céspedes, 13 de junio.

50. «Andrés García de Céspedes» Consultado en junio de 2016. <<http://elgranerocomun.net/La-Matematica-1935.html>>.

no era considerado igualmente idóneo para escribir la Historia ya que «esto requiere hombre aparte, muy desocupado y que con muy particular diligencia y cuidado trate de ella». En consecuencia se buscaba una persona de confianza y capaz, un verdadero historiador. (Cuesta, 2007: 121).

También Vicente y Esteban afirman que Céspedes «carecía de la formación requerida para ser Cronista y, además, el desempeño de ese cargo exigía disponer de mucho tiempo libre»<sup>51</sup>.

Las funciones de Piloto Mayor comprendían «la preparación de los pilotos, la unificación de las cartas náuticas, comprobar la correcta fabricación y uso de los instrumentos, [...] censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegación, y por supuesto, confeccionar y mantener el Padrón Real»<sup>52</sup>. Además, en 1596, se le comisionó, en colaboración con Luis Jorge de la Barbuda<sup>53</sup>, la revisión de los mapamundi del tratado de Tordesillas (1494) ante la duda de que Portugal se hubiera adjudicado más territorio del que le correspondía.

En la Cédula de 13 de junio de 1596 en la que Felipe II mandó a Luis Jorge de la Barbuda que fuera a Sevilla a ayudar a Céspedes, le dijo que llevara los papeles que había de las Indias orientales y de otras partes para que con ellos y con los demás papeles que él había mandado que le dieran de su «camera» se hiciera la carta general. Así fue como Céspedes pudo tener acceso a los textos que se habían escrito hasta ese momento sobre el tema de la navegación, entre ellos, los manuscritos de Alonso de Santa Cruz<sup>54</sup>, de quien se apropió de dos de sus obras: *El islarío general de todas las islas del mundo* y el *Astronómico real*, borrando el nombre de Santa Cruz y escribiendo el suyo<sup>55</sup>. Los títulos de estos dos libros no aparecen en la relación que hizo de sus obras en 1594<sup>56</sup> debido a que para esa fecha todavía no los había tenido en sus manos.

En octubre de 1598 Céspedes entregó el manuscrito del regimiento el cual comprende resultados de la enmienda de los documentos e instrumentos para la navegación: corrigió el astrolabio, la ballestilla, la aguja de marear, las cartas de marear y las tablas de los movimientos del Sol. Presenta no sólo los cambios, sino que también muestra los fundamentos científicos con que se habían practicado, aunando a sus propios conocimientos, la experiencia de los pilotos y valorando las obras de los astrónomos precedentes; corrige las tablas del rey D. Alonso y las de Copérnico;

51. VICENTE MAROTO Y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006: 148.

52. CRESPO SANZ, (2012): 68.

53. Luis Jorge de la Barbuda (1564?-1613?) cartógrafo portugués. Felipe II en 1582 lo nombró maestro de hacer cartas y cosmografías. Se le atribuye el mapa de China. Junto con José Sobrino y Julián Ferrofino formó parte de la comisión que examinó (14 de julio de 1599) la relación de gastos de la enmienda de los documentos e instrumentos de navegación presentada por Céspedes. Se trasladó a Lisboa en 1600. En esta relación Sobrino y Ferrofino en su firma anteponen a su nombre el título de 'Doctor'.

54. Alonso de Santa Cruz (1505-1567), en 1526 participó en una expedición al Nuevo mundo que duró 5 años. Estudió astrología y cosmografía; en 1535 fue nombrado cosmógrafo; comenzó la redacción del *Astronómico real* en 1543 (Vicente y Esteban, 1991: 21), en 1542 concluyó la primera redacción del *Islario general*, en 1545 fue a Lisboa a recoger información cartográfica, en 1555 redactó su *Libro de las longitúdes*; como historiador escribió la *Crónica de los Reyes Católicos* y la *del Emperador Carlos V*.

55. PAZ Y MÉLIA, (1909): 315-320. CUESTA DOMINGO, 2003: 108; (2004): 23, 30; 2010: 421; 2016: 32, 51-52. ESTEBAN PIÑEIRO, VICENTE MAROTO Y GÓMEZ CRESPO, (1992): 3-30. CRESPO SANZ, 2013: 114, 117, 119. PORTUONDO, 2009b: 72, 272.

56. GARCÍA DE CÉSPEDES, BNE/MS 3036, ff. 2v-3r

censura las reglas que dio Labaña para observar la Estrella Polar<sup>57</sup> y presenta sus ideas sobre la base de algunos temas de la obra náutica del cosmógrafo portugués Pedro Núñez<sup>58</sup>; la influencia se observa sobre todo en los capítulos 2, 4, 6, 7, 8, 11, 14, 20, 27, 28, 47, 49, 50, 51 y 52 del *Regimiento*. Pereira ha basado su análisis comparativo en el *Regimiento de navegación* de 1606.

Se autorizó la publicación del *Regimiento* el 3 de mayo 1599; de la fecha de entrega al año de edición, 1606 (la aprobación de la tasa se firmó el 10 de febrero de 1606), pasaron siete años, tiempo en el que Céspedes pudo retomar su manuscrito para actualizarlo, esto se deduce, ya que en el manuscrito se encuentra la *Tabla de la declinación del Sol*<sup>59</sup> que se elaboró del 1600 al 1603 en la que se registraron las observaciones del Sol dos veces al día, todos los días en esos cuatro años; en el folio 113r20 del *Regimiento de navegación* escribe que «el 20 de Diziembre de 1602 por la mañana» tomó «la altura del Sol fobre el Horizonte, con un quadrante de laton»<sup>60</sup>.

Céspedes se trasladó a Madrid en 1598, manteniendo su nombramiento de Cosmógrafo Mayor de Indias. En 1600 se encargó de redactar el cuestionario de 255 preguntas de las nuevas relaciones geográficas con las cuales se avanzó «enormemente en el conocimiento geográfico, etnográfico, económico y estadístico de las Américas y sirvió a la corona para intentar una mejor administración pública»<sup>61</sup>. Entre 1604 y 1605 el Consejo de Indias aplicó un nuevo cuestionario de 355 preguntas impresas en un folleto de ocho folios. No está claro en qué medida Céspedes participó en este esfuerzo<sup>62</sup>.

Él fue también catedrático de Matemáticas de la Academia Real Mathemática de Madrid desde 1607 hasta su jubilación en 1611. En 1609 residía en la corte cuando hizo su testamento, pero «murió en la calle del Pez en casas Juaquín el 24 de mayo de 1611, justo ante Juan Bautista Gentil»<sup>63</sup>, albacea de su testamento. Como sus tres hermanos Diego, Pedro y María ya habían fallecido, dejó sus bienes a sus sobrinos<sup>64</sup>. En su testamento indicó que lo inhumaran en el Convento del Carmen Calzado y que se dijeran trescientas misas por su alma, veinticinco por el descargo de su «conciencia»; otras cien más, cincuenta de ellas en la Vitoria por las ánimas de sus padres y abuelos.

Céspedes era clérigo<sup>65</sup>, él mismo lo declara en la Carta poder que le dio a su sobrino Juan García el 26 de octubre de 1601. Navarro afirma que «se ordenó sacerdote» y Esteban especifica que era «clérigo secular»<sup>66</sup>, es decir, que no hizo votos de pobreza,

57. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1846: 271-272.

58. PEREIRA DE ALMEIDA, 2011.

59. GARCÍA DE CÉSPEDES, BNE/Mss 3036, ff. 41v-45r.

60. El contenido de este renglón no está en el manuscrito.

61. CARRERA STAMPA, (1968): 1-2.

62. PORTUONDO, 2009b: 292. Véase también Biblioteca Nacional de España (BNE), Ms. 3035.

63. Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH), Ms 11/8288 (1), PÉREZ DE GUZMÁN Y GALLO, Juan (1841-1928), *Apuntes sobre teatro y bailes* (Manuscrito), Carpeta de Bailes, f. 2.

64. Sobre el Testamento véase nota 2.

65. Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (AHPM). Escribano Juan Porta, folio 5r, línea 2. Hacen referencia a este documento: PÉREZ PASTOR, 1891 [2000]: 105. PORTUONDO, 2009b: 272. VICENTE MAROTO Y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006: 146. La firma de Céspedes que está en esta Carta se parece a la del Codicilo.

66. ESTEBAN PIÑEIRO, 2008: 717.



obediencia y castidad. También podría haber sido clérigo de corona, que sólo tenía una porción tonsurada de la cabeza en forma circular, como se observa en el dibujo que le hizo Eulogia Merli. Ante la escasés de pelo en la parte central de su cabeza, cabe preguntarse si era producto de la edad o de su condición clérical. Téngase presente que en la Edad Media se denominaba clérigo al hombre letrado.

Para determinar el tipo de clérigo que era, nos comunicamos con la Archidiócesis de Madrid y ellos nos sugirieron que fuéramos al Archivo del Arzobispado, pero allí en sus «ficheros y bases de datos no aparece ninguna referencia a García de Céspedes». A través de la Carta poder que le otorgó a su sobrino hemos podido saber que era una persona que había recibido todas o alguna de las órdenes religiosas menores, lo que viene avalado por su calidad de «prestamero» (que percibe una renta eclesiástica), él la recibía de la villa de Daganzo, de la comunidad de Madrid desde 1600 y de la parroquia de San Andrés de Toledo desde 1599. Céspedes otorgó la Carta poder para que su sobrino fuera a cobrar la renta.

Cabe aclarar que la mayoría de las propiedades que Céspedes poseía, las adquirió en 1609, año en que hizo su Testamento: la «Açienda» de la ciudad de Frias la compró el 3 de octubre; las dos casas de Villanueva del Grillo las compró el 10 de agosto y otra más en el mismo lugar la adquirió el 1 de mayo, la cual dejó vinculada y por usufructuario a un sobrino suyo y a toda su descendencia con la obligación perpetua de decirle misas por el descanso de su alma. También sus casas de Madrid las compró ese mismo año. A partir de 1607 a su salario de cosmógrafo mayor se le agregó el de profesor de Matemáticas, pero como consta en los documentos, ya desde 1599 recibía una renta eclesiástica.

Esteban y Portuondo afirman que Céspedes era un «hidalgo»<sup>67</sup>. Si se entiende por 'hidalgo' la persona que «tenía casa solariega o descendía de una familia que la había tenido»<sup>68</sup>, entonces lo era. Entendiendo por solariego la «persona que en la Edad Media vivía en tierra del rey, de la iglesia o de un hidalgo, sometido al poder personal de su señor». García de Céspedes estuvo sometido al servicio del archiduque Alberto y de los reyes Felipe II y Felipe III y vivió en la corte hasta 1611. No podemos afirmar que él fuera de una familia de linaje antiguo o que su posición socioeconómica le hubiera permitido ascender en sus cargos burocráticos. Él era de «estamentos inferiores» como afirma Esteban<sup>69</sup>. Creemos que no hizo estudios universitarios y tampoco se los pagó a su sobrino Juan García, quien vivió en su casa varios años, sólo le enseñó a escribir y le ayudó a ser escribano. Actuando así, Céspedes demostró cuanto práctico era o, ¿debemos deducir que no era dadivoso?

Al parecer fue 'capitán', según lo menciona Picatoste al indicar que en la primera hoja del *Tratado de la esfera por preguntas e respuestas á modo de diálogo* (BNE- Ms. R-228) «hay una nota que dice «Este tratado es fecho por un fidalgo portugués llamado D. Juan de Castro, de quien hace memoria el Capitán Andrés

67. ESTEBAN PIÑEIRO, 2008: 717. PORTUONDO, 2009b: 272.

68. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, 2014.

69. ESTEBAN PIÑEIRO, 2011, 54

García de Céspedes en su *Regimiento de navegación*, segunda parte, Hydrografía, capítulo V, pág. 131»<sup>70</sup>. Hemos tenido oportunidad de ver personalmente esta nota e interesados en verificar la veracidad, nos comunicamos con la Academia de Artillería de Segovia, ahí nos indicaron que consultáramos el Archivo Militar y como en este Archivo no tienen los expedientes de la época, nos sugirieron que nos dirigiéramos al Archivo General de Simancas, pero en los archivos de Simancas no aparece registrado.

#### 4. VALORACIÓN HISTÓRICA

María M. Portuondo, estudiosa de la historia de la ciencia española, en su libro *Secret Science. Spanish Cosmography and the New World* (2009), ha estudiado la cosmografía del Renacimiento de la Casa de Contratación y del Consejo de Indias y sus tendencias epistemológicas a través de sus cosmógrafos mayores. Ella dice que durante el periodo de Céspedes el puesto de cosmógrafo sufrió cambios importantes:

Se modificó el concepto de secreto que rodeaba la labor del cosmógrafo del consejo de Indias. Se reorientó su trabajo hacia aspectos netamente científicos (cartografía, matemática, navegación astronómica, hidrografía y geodesia), mientras que todos los demás campos (geografía descriptiva, etnografía, historia natural) pasaron más bien bajo la responsabilidad del cronista del consejo<sup>71</sup>.

Portuondo agrega que la base epistemológica sobre la cual la práctica cosmográfica del Consejo de Indias había confiado en relatos de testigos oculares no mediados, cedió a un enfoque empírico y matemático mejor ejemplificado por la práctica cosmográfica de Céspedes<sup>72</sup>. Él aceptaba como fuentes de información geográfica solamente los relatos que podían demostrarse matemáticamente coherentes. Esta práctica se muestra como un emblema del divorcio definitivo de las prácticas descriptivas y matemáticas asociadas con la cosmografía renacentista<sup>73</sup>.

Kagan señala que no fueron editadas «ni las Relaciones Topográficas ni la General corografía e historia de España», un encargo que le había hecho Felipe II, porque a los monarcas sucesivos les interesaba más resaltar las gestas, darle importancia a la historia porque ofrecía más «posibilidades propagandísticas»<sup>74</sup>.

Las obras de Céspedes han sido comentadas también por otros estudiosos a través de los siglos, como Nájera que en el Prólogo dice que las reglas del «Regimiento de Nauegacion, para los Pilotos por ellas faberen por las estrellas del Crufero el altura del polo Auftral, fon muy erradas, y perjudiciales»<sup>75</sup>. Salazar

70. PICATOSTE RODRÍGUEZ, 1891: 42.

71. LAVALLÉ, (2011): 256. Recensión que hace del libro de Portuondo.

72. PORTUONDO, 2009b: 257, 301.

73. *Ibid*, p. 18, 282.

74. KAGAN, (1993): 82.

75. NÁJERA, 1628, f. 4r.

afirma que sus «cartas planas» tenían «un error inherente a la naturaleza de su construcción, puesto que en ellas todos los grados de los paralelos resultan iguales a los del equador, en vez de ir decreciendo gradualmente»<sup>76</sup>. Navarro afirma que en su representación cartográfica del mapa padrón él «optó por la superposición de un trazado en segmentos circulares o husos sobre la carta plana de paralelos y meridianos rectos»<sup>77</sup>. Crespo confirma que el Padrón Real, «mapa principal que los pilotos y cosmógrafos completaban y corregían cuando regresaban de sus viajes» elaborado por Céspedes:

no afrontaba los problemas relacionados con el sistema de proyección, tampoco mejoraba sustancialmente el posicionamiento del barco en la carta, y los elementos geográficos representados apenas habían aumentado. Al comprobar estos fallos los marinos comenzaron a desconfiar del mapa oficial y optaron por adquirir las cartas náuticas realizadas en Flandes<sup>78</sup>.

Carriazo afirma que en el *Regimiento de navegación* (1606) y en otras dos obras posteriores sobre la misma temática una de 1630 y la otra de 1634 se detectan «síntomas del declive en cuanto a ciencia náutica y técnica de navegación»<sup>79</sup> del siglo XVII.

Sabemos que la obra náutica de García de Céspedes se escribió la última década del siglo XVI, quizá por esto Navarro la considera «una auténtica suma de todos los conocimientos y técnicas desarrollados en Portugal y España sobre el arte de navegar» y su trabajo «de revisión del nuevo mapa padrón a partir de la reunión y discusión de todos los datos hasta entonces conocidos» lo califica como «formidable»<sup>80</sup>. Pérez Mallaína confirma lo anterior y agrega que en él «se corrigen algunos de sus errores» y que el gran mapamundi «tal vez constituya una de las aportaciones más importantes de la obra»<sup>81</sup>. López dice que el *Regimiento* es el «último título importante de la gran serie de tratados de náutica españoles de la época»<sup>82</sup>.

Picatoste afirma que «este gran astrónomo fue indudablemente uno de los que más trabajaron en el siglo XVI por el adelantamiento de la ciencia y por la perfección de todo lo referente a la náutica»<sup>83</sup>, afirmación que ratifican Vicente y Esteban al considerarlo como «uno de los mejores cosmógrafos españoles del Siglo de Oro» y «el matemático castellano de más relieve posiblemente de cuantos han existido»<sup>84</sup>. También Fernández nos dice que «Céspedes fue sin duda gran matemático, escritor insigne, y diestro inventor y artífice de instrumentos astronómicos»; reconoce «su saber y profunda doctrina» y considera que «sus obras y la diversidad de sus materias serán siempre un monumento permanente del respeto»<sup>85</sup> con que se debe recordar.

76. SALAZAR, 1809: 26.

77. NAVARRO BROTONS, (2000): 368.

78. CRESPO SANZ, (2012): 65, 81.

79. El *Diálogo entre un bizcayno y un montañés sobre la fábrica de navios* (c.1630) y el *Reparo a errores de la navegación española* de Pedro Porter y Casanate (1634), véase CARRIAZO RUIZ, (2016): 52.

80. NAVARRO BROTONS, (2000): 368.

81. PÉREZ MALLAÍNA, 2015.

82. LÓPEZ PIÑERO, 1979a: 178; 1979b: 204; LÓPEZ PIÑERO *et al.*, 1983: 375. PEREIRA DE ALMEIDA, 2011: 350.

83. PICATOSTE RODRÍGUEZ, 1891: 120.

84. VICENTE MAROTO y ESTEBAN PIÑEIRO, 2006: 153, 308.

85. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1846: 275; 1851: 81.

## 5. CONCLUSIONES

Hemos podido valorar cuánto es importante consultar las fuentes directas y no hacer suposiciones que en algunas ocasiones, por obvias que se presenten, no son como aparentan, como en el caso de su hidalguía o su formación académica.

La consulta de las fuentes directas ha sido determinante, ya que nos han permitido acercarnos no sólo a la confirmación o descubrimiento de aspectos biográficos de Céspedes, sino también a las características de su personalidad. Descubrir que era un hombre atento y responsable en su trabajo, que compartía sus ideas con sus amigos, que era consciente de sus logros y gratificado por ellos; él era práctico, constante y disciplinado, tenía un método de aprendizaje; era persistente, estaba interesado en mejorar su posición, tuvo que adaptarse a diferentes contextos y situaciones, tomaba iniciativas, presentaba directamente propuestas a la persona que tenía poder decisonal, por tanto no era tímido, comunicaba sus emociones y era poco modesto.

Él fue un hombre que con su interés, tenacidad y metodología, que lo llevaron algunas veces a apropiarse de ideas de otros cosmógrafos e inclusive a adjudicarse obras que no eran suyas, logró no sólo una colocación de desempeño técnico científico en la Corte, sino también un reconocimiento en la historia de la navegación. Aunque algunos expertos han considerado sus cálculos como «errados» y su mapa pronto provocó desconfianza en los marineros, las muestras concretas de los beneficios de su trabajo son evidentes, al combinar la teoría con la práctica en la cosmografía náutica y no quedarse sólo en el plano descriptivo.

## BIBLIOGRAFIA

- ALONSO-CORTÉS, Blanca, *Dos monjas Vallisoletanas poetisas*, Valladolid, imprenta Castellana, 1944.
- CARRERA STAMPA, Manuel, «Relaciones geográficas de Nueva España siglos XVI y XVIII», *Revista Estudios de Historia Novohispana*, 2/002 (1968), pp. 1-31. Recuperado en agosto de 2017 de <[www.ejournal.unam.mx/ehh/ehno2/EHN00212.pdf](http://www.ejournal.unam.mx/ehh/ehno2/EHN00212.pdf)>.
- CARRIAZO RUIZ, José Ramón, «La crisis/revolución de 1700 en la historia de la lengua española: El cambio de paradigma en las Weltansichten y lo viejo y lo nuevo en el Diccionario de Autoridades» en *Arte Nuevo: Revista de estudios áureos* 3 (2016), pp. 43-108.
- CRESPO SANZ, Antonio, «El padrón real. Una base de datos cartográfica en continua actuación», *CT Catastro*, Castilla y León, Dirección General de Catastro, 76 (2012), pp. 65-89.
- CRESPO SANZ, Antonio, *Los grandes proyectos cartográficos nacionales en el siglo XXVI. La representación del territorio en Castilla y León*. Dirección General del Instituto Geográfico Nacional. Centro Nacional de Informática Geográfica, Edición digital, 2013. Recuperada de: <[www.ign.es](http://www.ign.es)>.
- CUESTA DOMINGO, Mariano, *Islario de Santa Cruz. Edición, transcripción y estudio*, Madrid, Comunidad de Madrid, Real Sociedad Geográfica e IberCaja, 2003.
- CUESTA DOMINGO, Mariano, «Alonso de Santa Cruz, cartógrafo y fabricante de instrumentos náuticos de la Casa de Contratación», *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 30 (2004): 7-40.
- CUESTA DOMINGO, Mariano, *Imago mundi. Mapas e imprenta*, Madrid, Biblioteca Histórica Marqués de Valdecilla, 2010.
- CUESTA DOMINGO, Mariano, *Estudio crítico: Alonso de Santa Cruz*, Madrid, Fundación Ignacio Larramendi, Digibís, 2016. DOI: <<http://dx.doi.org/10.18558/FILO48>>.
- ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano, «Las Academias técnicas en la España del Siglo XVI», *Quaderns d'història de l'Enginyeria*, Vol. V, (2003): 10-18.
- ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano, «Apuntes biográficos», en Manuel Silva Suárez (Ed.), *Técnica e ingeniería en España Vol. I. El Renacimiento: De la técnica imperial y la popular*, Real Academia de Ingeniería, Institución Fernando el Católico, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2008: 701-738.
- ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano, «García de Céspedes Andrés», en *Diccionario biográfico español*, Tomo XXI, Madrid, Real Academia de la Historia, 2009-2013: 639-640.
- ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano, «Los hermanos Sobrino y García de Céspedes: Un ejemplo de la actividad matemática en la Península Ibérica en el último tercio del siglo», *Suplemento do Boletim da SPM*, octubre, 65 (2011): 52-55.
- ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano, VICENTE MAROTO, Isabel y GÓMEZ CRESPO, Felix, «La recuperación del gran tratado científico de Alonso de Santa Cruz: El Astronómico Real». *Asclepio: Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*, 44/1 (1992): 3-30.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1846.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Biblioteca Marítima Española*, Vol. I, Madrid, Impr. de la Vda. de Calero, 1851: 79-81.
- GARCÍA DE CÉSPEDES, Andrés, *Libro de instrumentos nuevos de Geometría, muy necesarios para medir distancias, y alturas, sin que intervengan números, como se demuestra en la práctica*.

- De más desto se ponen otros tratados, como es uno de conducir aguas, y otro una cuestión de Artillería, en donde se ponen algunas demostraciones curiosas*, Madrid, editado por Juan de la Cuesta, 1606a. Biblioteca Valenciana, R. 19201.
- GARCÍA DE CÉSPEDES, Andrés, *Regimiento de navegación*, Madrid, ed. Juan de la Cuesta, 1606b. BNE R/5640, 195 fotografías. Reproducción de R/15454.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José, *Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVII*, Madrid, Ed. Mapfre, 1992.
- HELGUERA GALLEGO, Antonio, *Estudio de la Materia Farmacéutica en la obra de Fray Diego de San José*, (Tesis doctoral inédita), Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Farmacia, Departamento de Farmacia y Tecnología Farmacéutica, Madrid, 2016.
- KAGAN, Richard L., «La corografía en la Castilla moderna: género, historia, nación», *AISO*. Actas III, Centro Virtual Cervantes, 1993: 79-91.  
Recuperado de <[http://cvc.cervantes.es/literatura/aiso/pdf/03/aiso\\_3\\_I\\_008.pdf](http://cvc.cervantes.es/literatura/aiso/pdf/03/aiso_3_I_008.pdf)>.
- LAVALLÉ, Bernard, «Historia y ciencias sociales: España», *Iberoamericana* XI, n. 43 (2011): 255-256.
- LÓPEZ PIÑERO, José María, *El arte de Navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, Labor, 1979a.
- LÓPEZ PIÑERO, José María, *Ciencia y Técnica en la sociedad española de los siglos XVI y XVII*, Barcelona. Ed. Labor, 1979b.
- LÓPEZ PIÑERO, José María; GLICK, Thomas F.; NAVARRO BROTONS, Víctor; PORTELA MARCO, Eugenio, *Diccionario histórico de la ciencia moderna en España*, Vol. 1 (A-L), Barcelona, ediciones Península, 1983: 375-376.
- MANCHO DUQUE, María Jesús (Dir.) y QUIRÓS GARCÍA, Mariano (Coord.), *La ciencia y la técnica en la época de Cervantes: Textos e imágenes*, (CD-ROM), Salamanca, Ed. Universidad de Salamanca, 2005.
- NÁJERA, Antonio de, *Navegación especulativa y práctica*, Lisboa, Imprenta Craesbeek Pedro, 1628.
- NAVARRO BROTONS, Víctor, «Astronomía y cosmografía entre 1561 y 1625: aspectos de la actividad de los matemáticos y cosmógrafos españoles y portugueses» *Cronos*, 3/2 (2000): 349-380.
- PAZ Y MÉLIA, Antonio, «Los cosmógrafos Alonso de Santa Cruz y Andrés García de Céspedes. Una superchería en favor del último», *Revista de Archivos, Biblioteca y Museos*, XXI (1909): 315-320.
- PEREIRA DE ALMEIDA, Bruno José M. G.: *A Influência da obra de Pedro Nunes na Náutica dos Séculos XVI E XVII: Um Estudo de Transmissão de Conhecimento*, (Tesis Doctoral inédita), Doutoramento em História e Filosofia das Ciências. Universidade de Lisboa Faculdade de Ciências Seção Autónoma de História e Filosofia das Ciências, 2011.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, «Viejos y nuevos libros para pilotos: la evolución de los tratados de náutica españoles del siglo XVI al XVIII», en Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, Julia MENSAQUE URBANO y Eduardo PEÑAVÉR GÓMEZ: *Antonio de Ulloa: La biblioteca de un ilustrado*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015: 33-49. Recuperado el 13 de marzo de 2017 de: <[http://expobus.us.es/ulloa/pdf/ULLOA\\_ESTUDIO\\_2.pdf](http://expobus.us.es/ulloa/pdf/ULLOA_ESTUDIO_2.pdf)>.
- PÉREZ PASTOR, Cristóbal, *Bibliografía madrileña o descripción de las obras impresas en Madrid, Siglo XVI*, Pamplona, Edit. Analecta, 1891[2000]: 101-107.
- PICATOSTE RODRÍGUEZ, Felipe, *Apuntes para una biblioteca científica española del siglo XVI*. Madrid, Imprenta Manuel Tello, 1891: 120-127.
- PORTUONDO, María M., «An Astronomical Observatory for the Escorial of Philip II: an Exercise in Historical Inference», *The Colorado Review of Hispanic Studies*, Vol. 7 (2009a): 101-117

- PORTUONDO, María M., *Secret Science. Spanish Cosmography And The New World*, Chicago, The University Of Chicago Press, 2009b.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, (2014). *Diccionario de la lengua española* (23ª. Ed.), Madrid, Espasa.
- SALAS, Ramón de, *Manual histórico de la Artillería*, Madrid, Imprenta de García, 1831.
- SALAZAR, Luis María de, *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo: las cuales han servido de fundamento para la formación de las cartas de marear publicadas por la dirección de trabajos hidrográficos de Madrid, ordenadas por Don Josef Espinosa y Tello, Tomo I, Madrid, Imprenta Real, 1809.*
- VICENTE MAROTO, Ma. Isabel y ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano: *Aspectos de la ciencia aplicada en el Siglo de Oro Español*, 2ª ed., Valladolid, Consejería de Cultura y Turismo, Junta de Castilla y León, 2006, [1991, 1ª. Ed.].

## MANUSCRITOS

### Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (AHPM)

- T. 3842, ff. 661r-664r, escribano Francisco Dovalle, 22 de octubre de 1609, Testamento Andrés García de Céspedes.
- T. 2088, ff. 767r-768r, escribano Gregorio de Angulo, 3 de octubre de 1610, Codicilo de Andrés García de Céspedes.
- Carta poder que le dio a Juan García el 26 de octubre de 1601 ante el escribano Juan Porta, f. 5r.

### Biblioteca Nacional de España (BNE)

- Mss 3036. García de Céspedes, Andrés Regimiento de tomar la altura del Polo en la mar y cosas tocantes a la navegación, 1598.

### Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH)

- Ms. 9/2711 García de Céspedes, Andrés Libro de relojes de sol que hizo Andrés García de Sespedes Cosmógrafo mayor de Rey nuestro señor y natural del Valle de Tovalina montaña de Burgos en el qual se ensenña como se describirán relojes en qualquiera superficie que sea que el extremo de la sombra del estilo muestre varios círculos del primer móvil sin otras muchas curiosidades, 1601.
- Ms 11/8288 (1), Pérez de Guzmán y Gallo, Juan (1841-1928). Apuntes sobre teatro y bailes (Manuscrito), Carpeta de Bailes, f. 2.

### Biblioteca General Histórica, Universidad de Salamanca (BGH.USAL)

- Ms. 2405, ff. 34r-36r, 38r-39v, 58rv,59v. (1582). Cartas a Sobrino.





# PORTUGAL Y LA FALLIDA PAZ CON FRANCIA: MEDIACIÓN ESPAÑOLA Y CORRUPCIÓN FRANCESA (1796-1800)

## PORTUGAL AND THE FAILED PEACE WITH FRANCE: SPANISH MEDIATION AND FRENCH CORRUPTION (1796-1800)

Ainoa Chinchilla Galarzo<sup>1</sup>

Recibido: 16/10/2018 · Aceptado: 07/05/2019

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.2019.22893>

### Resumen

Este trabajo pretende mostrar cómo funcionaban los resortes de la alianza hispano-francesa mediante el estudio de uno de los casos diplomáticos más interesantes: el fallido intento de paz entre Portugal y Francia con la mediación española. Unas negociaciones sujetas a multitud de problemas y cambios políticos, así como a la corrupción, a las luchas de poder, a miedos y al cumplimiento de las respectivas alianzas, en el periodo que va de 1796 a 1800. El artículo se ha estructurado en cuatro grandes bloques que dependen del cambio en las conversaciones.

### Palabras clave

Doble diplomacia; corrupción; lucha de poder; mediación española; finales del siglo XVIII.

### Abstract

This paper aims to show how the threads of the Spanish-French alliance worked by studying one of the most interesting diplomatic cases: the failed attempt of peace between Portugal and France with Spanish mediation. These negotiations subject to a multitude of problems and political changes, as well as to corruption, to power struggle, to fears and to the fulfillment of the respective alliances, in the period from 1796 to 1800. The article has been structured in four large blocks that depend on the change in conversations.

---

1. Universidad Complutense de Madrid. C. e.: [ainochin@ucm.es](mailto:ainochin@ucm.es)

Este trabajo se ha realizado con la ayuda de un contrato predoctoral de Formación de Profesorado Universitario (FPU17/00717) otorgado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y con el inestimable apoyo de mis directores de tesis José Cepeda Gómez y María Dolores Herrero Fernández-Quesada.

### Keywords

Double diplomacy; corruption; power struggle; Spanish mediation; late eighteenth century.

.....

## 1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo a través de su división en cuatro partes pretende dilucidar cómo afectó el importante asunto de la paz franco-portuguesa en la alianza entre España y Francia a finales del siglo XVIII. En la primera parte se tratará de la lucha de Portugal por conseguir el estado de potencia neutral durante guerra del Rosellón y el cambio al estatus de potencia beligerante. En la segunda, la búsqueda de un tratado de paz que nunca se llegaría a ratificar, lo que entronca directamente con el bloque tercero, donde se mostrarán los hilos de la corrupción y de la doble diplomacia (oficial y oficiosa). Por último, la cuarta parte se centrará en los intentos finales de una negociación que acabará en guerra.

Uno de los principales objetivos es mostrar la escandalosa corrupción que se daba en el gabinete francés, ligada a la consecución de una doble diplomacia pretendiendo clarificar sus resultados en la negociación franco-portuguesa. Del mismo modo es nuestra intención demostrar el empeño del gobierno español por salvaguardar uno de sus intereses dinásticos a toda costa, haciendo todo lo posible por evitar la guerra con Portugal. Además, se persigue sacar a la luz el papel de Inglaterra detrás de la escena que enmarcaba a las potencias integradas en las conversaciones, dilucidar cuál era el nivel de control que ejercía sobre el gobierno portugués y ver el grado de alianza o sumisión que había entre estas potencias.

Asimismo, la novedad de este artículo reside en el hecho de realizar un estudio de esta fallida paz, por medio de las fuentes documentales conservadas en el Archivo Histórico Nacional, cuya ingente documentación nos muestra partes desconocidas de estas negociaciones. Lo mismo ocurre con las fuentes primarias conservadas en el *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, que viene a completarse con lo aportado por los archivos franceses: los *Archives Nationales* y el *Archive du Ministère des Affaires Étrangères*. Todo esto unido a la aportación de la historiografía francesa y española que muestran complementariamente la visión de esta frustrada negociación a través de la documentación conservada principalmente en los archivos franceses.

A esto se debe añadir el interés por analizar cómo la historia de la diplomacia portuguesa trata un asunto tan complicado, desde la óptica de la unión anglo-portuguesa. Aspecto este muy poco conocido que ha quedado oculto en algunos casos o que se ha trabajado de forma fragmentada y que viene a entroncar con la dificultad del estudio de las relaciones internacionales en el reinado de Carlos IV, tan necesario de una profunda revisión. Precisamente por ello se ha tratado de investigar de forma novedosa la mediación de España en la fallida negociación de paz entre Francia y Portugal, intentando ofrecer una visión de conjunto, teniendo en cuenta a todos los actores y con una amplia cronología.

## 2. LA LUCHA POR EL ESTATUS DE POTENCIA NEUTRAL

Tras la muerte de Luis XVI, en enero de 1793, no tardó en desatarse la guerra en el continente europeo. Francia la declaraba a Inglaterra en febrero de ese mismo año y justo un mes después hacía lo propio con España, mientras que Portugal

quedaba en situación comprometida ya que estaba unida a sendas potencias por la firma de tratados de alianza y ayuda mutua<sup>2</sup>. Después del estallido del conflicto el gabinete portugués dudaba entre mantener la neutralidad o lanzarse a la lucha y pronto se decidió por tomar parte en esta contienda, aunque nunca recibiera la declaración de guerra formal por parte de Francia. El comportamiento para con Portugal de las dos grandes potencias del momento, Francia e Inglaterra, le llevaba a una posición secundaria que daba lugar a la dinámica política que este país seguirá a lo largo de estos años. Una política dudosa que girará en torno al mantenimiento de la antigua alianza con Gran Bretaña y al intento de sostener una buena relación con el gobierno español<sup>3</sup>.

A estos efectos, el gabinete de Lisboa firmaría dos convenciones de forma separada con dichas potencias. Primero con España, el 15 de julio de 1793 y más tarde con Inglaterra, el 26 de septiembre de 1793. Por medio de estos tratados, Portugal mandaba un cuerpo de artilleros de 6.000 hombres al Rosellón que lucharía contra las armas francesas, mientras que los barcos portugueses se unirían a las escuadras inglesas para ejercer el bloqueo de las costas francesas<sup>4</sup>. No obstante, a finales de 1794 comenzaban las tentativas de paz entre España y Francia, aunque no fue hasta la primavera de 1795 cuando empezaron las negociaciones de forma seria entre los dos gobiernos. Fue este el momento elegido por el gabinete portugués para clarificar su situación con respecto a Francia. Luis Pinto, ministro de Estado portugués, dejaba totalmente clara cuál era su postura: «la corte de Portugal no se ha considerado jamás en guerra con la Francia»<sup>5</sup>.

Acontecimientos ajenos venían a trastocar la posición de la corte lusa, pues el 22 de julio de 1795 en Basilea se firmaba la paz entre España y Francia. Las negociaciones se habían llevado en secreto por parte del gobierno español con respecto a su aliado portugués<sup>6</sup> y ponían a este último en una situación algo delicada, ya que en uno de los artículos (el decimoquinto) se reconocía la mediación de Carlos IV en favor de la reina de Portugal<sup>7</sup>. Por este adquiría el estatus de potencia beligerante con respecto a la potencia francesa y entraba en una especie de dependencia con respecto al gobierno español en todo lo concerniente a Francia. Esta «dependencia» con la que algunos autores portugueses han calificado la mediación española para con Portugal, nace de un interés personal del monarca, como bien ha estudiado el profesor Emilio La Parra, por mantener unas buenas relaciones diplomáticas con el país vecino, pues su hija, Carlota Joaquina, estaba casada con el regente y heredero de la corona Don João<sup>8</sup>.

2. La ligazón del gobierno portugués con el de Londres se regía por el tratado de Methuen, firmado en 1703, mientras que las relaciones no siempre fáciles con España, se guiaban por el tratado de El Pardo de 1778.

3. VICENTE, 1998: 160-161; (2001): 1119-1121.

4. BORGES DE MACEDO, 1987: 331. GODECHOT, (1973): 283. VENTURA, (2001): 974.

5. Carta del embajador español en Lisboa marqués de Oira a Manuel Godoy, Lisboa, 10/05/1795, Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Estado, leg. 4437.

6. BARREIROS, (1958): 5.

7. Tratado de paz entre España y Francia firmado en Basilea, 22/07/1795, AHN, Estado, leg. 3401.

8. Documento adjunto a las instrucciones del embajador francés en Madrid, Pérignon, París, lluvioso año IV (21/01/1796-19/02/1796), *Archives du Ministère des Affaires Étrangères* (en adelante AMAE), *Correspondance politique Espagne* (en adelante Corresp. pol. Esp.), L. 639. LA PARRA LÓPEZ, 2003: 230. MALAFAIA, 2006: 281.

Realmente con la paz de Basilea la situación del territorio portugués no mejoraba, sino que se agravaba. En esta coyuntura al gabinete luso solo le interesaba mantener su neutralidad a cualquier precio, porque de ella obtenía ventajas comerciales y mantenía la navegación con sus colonias<sup>9</sup>, pero ese estatus dependía en gran medida de Francia<sup>10</sup>. Para dicho país la alianza con la potencia inglesa era un pilar primordial de sus relaciones exteriores, algo que Francia nunca podría reemplazar<sup>11</sup>. Por ello, el objetivo de sus mandatarios consistía en prolongar las buenas relaciones con el gobierno revolucionario, evitando siempre un menoscabo en la sólida alianza con Gran Bretaña. Además, Portugal debía controlar las oscilaciones que se pudiesen producir a tenor de la unión entre Francia y España, puesto que las negociaciones de alianza entre dichas potencias comenzaban muy poco después de Basilea y el gabinete portugués necesitaba obtener garantías de los dos estados para mantener a salvo sus costas, de la misma manera que proteger su comercio con Brasil<sup>12</sup>.

Por ello, en enero de 1796<sup>13</sup>, Santos Branco, enviado portugués a París, va a abrir una negociación con el Directorio de un tratado para la restitución de las presas portuguesas hechas por los corsarios franceses<sup>14</sup>. Aquí no se comenzó hablando de un estatus de neutralidad sino de un simple intercambio de dinero, unos dos millones de cruzados, para resarcirse de las pérdidas comerciales que esta «no» guerra con Francia le había causado al gobierno portugués<sup>15</sup>. Estas primeras conversaciones eran un simple intento del gabinete luso por alcanzar su objetivo: salvaguardar su comercio marítimo<sup>16</sup>. Y tras el infructuoso primer acercamiento, en abril de 1796, la corte portuguesa aceptaba la mediación española para negociar con Francia un tratado de no beligerancia en el que se debía especificar que Portugal siempre había mantenido la estricta neutralidad con respecto a Francia, pese a haber entrado en la coalición antirrevolucionaria con la firma de los ya mencionados convenios del año 1793. Esta debía ser la base sobre la que el gobierno español había de tratar la aceptación del estatus de potencia neutral para Portugal. En este segundo intento se pretendió conseguir el reconocimiento de la neutralidad portuguesa, el cese de hostilidades, la libertad de prisioneros e indemnizaciones recíprocas<sup>17</sup>.

Llegado el mes de mayo se producían nuevos cambios. La negociación se trasladaba a Madrid y el embajador francés en dicha ciudad, el general Pérignon, recibía

9. TELO y LA TORRE GÓMEZ, 2000: 20-21.

10. Carta de Manuel Godoy a Domingo de Iriarte, enviado extraordinario español para las negociaciones de la paz de Basilea, San Ildefonso, 10/09/1795, AHN, Estado, leg. 3401.

11. FONSECA, 1986: 121-122.

12. BORGES DE MACEDO, 1987: 332. LABOURDETTE, 1985: 157.

13. En diciembre de 1795, ya hemos encontrado contactos extraoficiales entre el gobierno francés y el portugués, a través del enviado extraordinario portugués a La Haya, Antonio de Araújo y el ministro plenipotenciario francés en dicha urbe, en los que se trató el tema de los respectivos prisioneros. Carta de Araújo de Azevedo al ministro plenipotenciario Noël, La Haya, 26 frimario año IV (15/12/1795), AMAE, *Correspondance politique Portugal* (en adelante Corresp. pol. Port.), L. 121.

14. Carta del encargado de negocios francés en España, D'Hermand al ministro de relaciones exteriores francés, Charles Delacroix, Madrid, 15 frimario año IV (6/12/1795), AMAE, Corresp. pol. Esp., L. 638.

15. Copia de un extracto de una carta de José Antonio dos Santos Branco al ministro de Estado portugués, Luis Pinto, París, 31/01/1796, AHN, Estado, leg. 6668.

16. VENTURA, 2001: 974.

17. Carta de Manuel Godoy al embajador español en París, Bernardo del Campo, Aranjuez, 27/04/1796, AHN, Estado, leg. 6677. VENTURA, 2003: 568-569.

las instrucciones de su gobierno con respecto a la no beligerancia portuguesa y estas eran determinantes: «el estado de Portugal respecto de la Francia no era el de neutralidad, sino el de guerra y que así solo podía hablarse de paz». Y en ellas se exigía la cesión de territorios en el Amazonas, la libre navegación de ese río, una indemnización de 25 millones y la admisión de los buques franceses en Portugal. A estas duras condiciones se le unía la negativa del cese de hostilidades hasta que los portugueses aceptasen las propuestas de paz francesas<sup>18</sup>. El embajador francés proponía una serie de artículos mediante los cuales Francia pretendía obtener dos cosas: poner fin a las ventajas que Portugal daba a su aliada<sup>19</sup> y, por otra parte, mostrar que el papel de esta potencia no era el de neutral, sino el de beligerante. Sin embargo, estas pretensiones se van a encontrar con la negativa por activa y por pasiva de la reina María I a aceptar las condiciones de paz del gobierno francés. Finalmente, será ella misma la que acabe cediendo al proponer el envío de un negociador a París para tratar, ya sí, la paz con Francia<sup>20</sup>.

Al comienzo del verano el gabinete portugués, ante la inminente conclusión del tratado de alianza entre Francia y España, no hacía más que negociar con Inglaterra el número de tropas inglesas que deberían hacer frente al ataque que creían llegaría por parte de España<sup>21</sup>. Al mismo tiempo, Godoy (siguiendo algunas de las propuestas del embajador francés Pérignon) planteaba a Pinto la separación de la alianza inglesa, el cierre de los puertos a los británicos para abrirlos a los galos, junto con la adhesión de Portugal a una liga ofensiva, ya que, si España rompía con Gran Bretaña, la corte de Lisboa se vería en un gran embarazo y todos los oficios que hasta ahora había practicado el gobierno español caerían en saco roto, pero Luis Pinto se negaba a aceptar<sup>22</sup>.

Con el tratado de San Ildefonso, firmado el 18 de agosto de 1796, se produciría un cambio de postura que iría intrínsecamente manifestado en uno de sus artículos secretos. En él se establecía que el monarca español se comprometía a obligar a Portugal a cerrar sus puertos a los ingleses si se declaraba la guerra entre España y Gran Bretaña<sup>23</sup>. Con ello, los directores de la República no pretendían otra cosa sino eliminar la influencia que los británicos tenían en el reino luso. El gobierno francés era consciente del papel que jugaban los puertos portugueses en la guerra

18. Minuta de un oficio o carta, que parece ser de Manuel Godoy al embajador portugués en Madrid, Diego de Carvalho o a Luis Pinto, s.f./s.l., AHN, Estado, leg. 4437. Carta de Charles Delacroix al general Pérignon, París, 7 de abril de 1796 (26/05/1796), Corresp. pol. Esp., L. supplément 18.

19. Carta del general Pérignon a Charles Delacroix, Aranjuez, 27 de febrero de 1796 (16/05/1796), AMAE, Corresp. pol. Esp., L. 640. SOARES MARTÍNEZ, 1992: 214.

20. Carta de Luis Pinto a Diego de Carvalho, Queluz, 25/07/1796, AHN, Estado, leg. 4437. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 26/07/1796 y carta de Manuel Godoy a Bernardo del Campo, San Ildefonso, 4/08/1796, AHN, Estado, leg. 3998.

21. Carta de Luis Pinto a João de Almeida, embajador portugués en Londres, Queluz, 6/07/1796 y 27/07/1796, *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* (en adelante ANTT), Ministério dos Negócios Estrangeiros. Despachos para as legações portuguesas. L. 106. Varias cartas entre Antonio Porlier, encargado de negocios español en Lisboa y Manuel Godoy durante 1796, AHN, Estado, leg. 4544.

22. Carta de Luis Pinto a Diego de Carvalho, Queluz, 18/07/1796, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Despachos para as legações portuguesas. L. 106. PINHEIRO CHAGAS, 1902: 410.

23. Tratado de San Ildefonso, 18/08/1796, AHN, Estado, leg. 3370. AYMES, (1988): 192. VICENTE, (2001): 1123.

contra Inglaterra, cuyos barcos apostados en sus radas no permitían la unión de la escuadra francesa del Mediterráneo con la atlántica fondeada en Brest<sup>24</sup>.

Por otro lado, para la corte de Lisboa, la recién firmada alianza entre Francia y España constituía una gran amenaza dado que significaba la posibilidad de un ataque directo. En caso de que la paz con el gobierno portugués no saliera adelante, Francia como potencia conquistadora y vencedora en la Europa central en esos instantes, podría fácilmente imponerse a Portugal. A esto se unía el pensamiento de los ministros republicanos que creían que la alianza con dicha potencia podía ser útil para el Directorio, pero no era en ningún caso esencial. Es decir, la estrategia francesa se cifraba en imponer la paz y después obligarla a la alianza<sup>25</sup>, porque al Directorio no le interesaba conquistar Portugal cuando la mayoría de sus ejércitos se encontraban luchando en el centro del continente europeo<sup>26</sup>.

Por otra parte, a pesar de las buenas intenciones del gabinete español manifestadas por Carlos IV, el monarca se va a ver obligado a imprimir algo de firmeza en su papel de mediador para conseguir la paz franco-portuguesa debido a la impasividad lusa<sup>27</sup>. Con esta decisión no creemos que el rey pretendiera chantajear a la corte portuguesa con la apertura del territorio español por petición francesa<sup>28</sup>, sino que más bien sería una estrategia basada en la amenaza para conseguir que Portugal tratase su paz y del mismo modo se desligara de los lazos que la unían a Inglaterra. Además, el gabinete español era a su vez coaccionado continuamente por el Directorio, lo que provocó que Godoy decidiese enviar tropas a las fronteras con Portugal como medio de presión para obligar a esa corte a negociar la paz con Francia<sup>29</sup>.

Finalmente, la estrategia de Francia y España de amenazar con el posible ataque a Portugal funcionaba y el gabinete de Lisboa se decidía a enviar a un negociador a París para tratar la paz<sup>30</sup>. Sin embargo, en esos mismos instantes el gobierno portugués pedía a su embajador en Londres, el marqués de Pombal, que convenciese al primer ministro británico, William Pitt, de la necesidad de abrir una negociación de paz con la República. Aún así, Pinto pondría medios para evitarla negándose a las proposiciones francesas, ya que el propósito de ese ministro era conservar la alianza con Inglaterra y en caso de guerra entre España y dicha potencia, mantendría la neutralidad<sup>31</sup>. Esta petición nos lleva a preguntarnos varias cuestiones: ¿cuál era la verdadera intención del gobierno portugués con la apertura de nuevas negociaciones?, ¿quería verdaderamente la paz con Francia o

24. CEPEDA GÓMEZ, 2016: 355-371. LA PARRA LÓPEZ, 1992: 51-52; 2005: 143.

25. AYMES, (1988): 193.

26. *Ibid.* Carta de general Pérignon a Charles Delacroix, San Ildefonso, 19 fructidor año IV (5/09/1796), AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 642.

27. Cartas de la reina María Luisa y de Carlos IV a D. João, así como sus respuestas entre el 20/08/1796 y el 27/09/1796, AHN, Estado, leg. 4459.

28. GAGÉ, (1950): 39. BORGES DE MACEDO, 1987: 332.

29. VENTURA, (2001): 974-975; 2003: 568-569. VICENTE, 1998: 162.

30. El elegido era el ministro portugués en La Haya, Antonio Araújo, quien iría acompañado de dos secretarios, José Antonio Santos Branco y José María Brito. Carta de Caillard a Charles Delacroix, Berlín, primer día complementario año IV (17/09/1796), AMAE, Corresp. pol. Port. L. 121. BARREIROS, (1958): 7-8.

31. Carta de Luís Pinto al embajador portugués en Londres, el marqués de Pombal, Queluz, 08/1796, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Despachos para as legações portuguesas. L. 106.

sólo era un pretexto para evitar la invasión de sus territorios? Esta situación era el ejemplo fehaciente de la doble política llevada por Luis Pinto.

Ante la más que posible ruptura entre el gobierno español y el inglés, Luis Pinto decretaba la neutralidad de su país el 17 de septiembre y se negaba a cerrar sus puertos a «nación amiga como lo es la inglesa, porque sería lo mismo que declararle la guerra»<sup>32</sup>. Poco tiempo después, España manifestaba el inicio las hostilidades a Inglaterra el 7 de octubre y a partir de ese momento su objetivo con respecto a Portugal se focalizaría en la lucha por conseguir su total neutralidad y así garantizar su posición en el conflicto. Simplemente desde la corte de Madrid se quería asegurar el cumplimiento de lo que Portugal ya había proclamado, pues Inglaterra podría utilizar el territorio luso como base de sus operaciones marítimas contra España. La respuesta de Pinto a las demandas de Manuel Godoy volvía a ser categórica, puesto que cerrar los puertos a Gran Bretaña significaba la ruina económica y la pérdida de su imperio. El ministro portugués no estaba dispuesto a abandonar el sistema inglés, aunque prometía no admitir más barcos de guerra ingleses que los que permitieran sus tratados. Ante esta posición, Carlos IV no tenía otra salida que contestar que no haría más por el país vecino. Estaba claro que tanto España como Portugal no podían desligarse de sus respectivos aliados y sus tensiones únicamente dependían de Francia e Inglaterra<sup>33</sup>.

### 3. NUEVAS NEGOCIACIONES: EL FALLIDO TRATADO DE PAZ

Tras la suspensión de las negociaciones en París y la imposibilidad de conseguir que Portugal cerrase sus puertos a Inglaterra, el gobierno español sentía cada vez más cerca la amenaza británica. La firma del tratado de San Ildefonso y la entrada de España en la guerra entre Francia y Gran Bretaña, provocó en un primer momento la salida de los buques ingleses del Mediterráneo, pero pronto se establecería el bloqueo de Cádiz, lo que demostraba que Inglaterra actuaba desde el apoyo que tenía en los puertos portugueses. A España le urgía garantizar la neutralidad de Portugal para que la guerra no fuera tan nefasta. En cambio, para el Directorio era necesario alejar a la corte de Lisboa de su aliada inglesa, pues sus objetivos se cifraban en conseguir una vía de salida al Atlántico, además de un lugar donde abastecerse y desde el cual hacer frente a los ingleses en el mar. Por eso el gabinete francés no dejó de presionar en estos meses al ministro español para que consiguiese el cierre de los puertos portugueses<sup>34</sup>.

32. Carta de Luis Pinto a Manuel Godoy, Queluz, 9/10/1796, AHN, Estado, leg. 4437. Carta del segundo secretario de la embajada francesa en Madrid, Champigny-Aubin a Charles Delacroix, Madrid, 12 vendimiario año V (3/10/1796), AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 643.

33. Carta de Luis Pinto a Manuel Godoy, Queluz, 25/10/1796 y carta de Manuel Godoy a Luis Pinto, San Lorenzo, 31/10/1796, AHN, Estado, leg. 4437. Varias cartas de Manuel Godoy a Luis Pinto, confirman esta idea, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondência das legações portuguesas, ca. 642. Extracto de un despacho del cónsul francés en Cádiz, Roquesante, Cádiz, 12 vendimiario año V (3/10/1796) y carta de Champigny-Aubin, Madrid, 14 vendimiario año V (5/10/1796), AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 643. VENTURA, 2003: 569; (2001): 976. LA TORRE GÓMEZ, 2003: 294.

34. TELO y LA TORRE GÓMEZ, 2000: 35-36. BORGES DE MACEDO, 1987: 332. FONSECA, 1986: 133.



Al comenzar 1797, las quejas del gobierno español al portugués se acentuaban por la gran cantidad de presas españolas que se hacían en las costas del país vecino. Esta situación motivaría que el secretario de Estado, Manuel Godoy, intentase llegar a un acuerdo con la corte de Lisboa que garantizase su neutralidad y ayudara a la conclusión de la paz franco-portuguesa. A través del embajador portugués Carvalho, el príncipe de la Paz proponía tres artículos a la reina de Portugal. Por el primero, el gobierno español se comprometía a no hostilizar los estados portugueses, retirando las tropas que tenía estacionadas en la frontera en cuanto le fuera posible, siempre y cuando el segundo dejase de establecer nuevos puestos de defensa y fortificación. Así con este artículo se podría poner fin a la principal queja del gabinete portugués para con España. En el segundo se especificaba que Portugal no podía dar auxilios a Inglaterra destinados a la guerra contra España y permitiría, tan sólo, la entrada de dos navíos ingleses en sus puertos. Por último, el gobierno español garantizaba al portugués la ayuda incondicional para concluir la paz con Francia<sup>35</sup>. Para Luis Pinto, el artículo primero y el tercero no suponían ningún problema, pero el referente a los navíos sí lo era. El ministro portugués tenía miedo de enfadar al gobierno inglés si aceptaba reducir el número de navíos británicos que debían estacionarse en sus puertos y por ello no se decidió a firmar una convención que tanto le beneficiaba. Antes debía negociar con la corte de Londres la retirada de todos sus navíos, excepto dos. Otra vez se veía el grado de dependencia tan alto que el gobierno de Portugal tenía con el inglés<sup>36</sup>.

Si bien el ejemplo fehaciente de la parcialidad del gobierno portugués vendría asociado al desastre del cabo de San Vicente. Como es de todos conocido, el 14 de febrero de 1797 tuvo lugar un ataque por sorpresa de los ingleses mandados por el almirante Jervis contra las fuerzas españolas de su homólogo Córdoba las cuales fueron ampliamente derrotadas, posibilitando así la entrada de nuevo de los barcos británicos en el mar Mediterráneo. En un principio, la flota inglesa no tenía como objetivo el ataque hasta que fue avisada por la fragata portuguesa Tritão de que los barcos españoles se encontraba en dicho lugar<sup>37</sup>. Esto demostraba no sólo que los ingleses se valían de forma evidente de los puertos portugueses para lanzarse contra la marina española, sino que también los utilizaban para llevar sus presas, pues tras la batalla los cuatro barcos españoles apresados (llenos de prisioneros) fueron llevados al puerto de Lagos<sup>38</sup>.

Tras este incidente, en la primavera de 1797 el Directorio volvía a tratar con el ministro portugués en París, Antonio de Araújo, sobre la negociación de paz entre las dos potencias y se comenzaba a hablar sobre la base de las últimas condiciones que el gobierno francés había enviado al portugués en septiembre del año anterior.

35. Carta de Manuel Godoy a Diego de Calvalho, Aranjuez, 4/01/1797, AHN, Estado, leg. 4437. VENTURA, 2003: 571.

36. Carta de Luis Pinto a Diego de Calvalho, Queluz, 18/01/1797 y 8/02/1797, AHN, Estado, leg. 4437.

37. FONSECA, 1986: 123. PINHEIRO CHAGAS, 1902: 415.

38. Sucesivas cartas de Manuel Godoy a Luis Pinto, Aranjuez, desde el 3/03/1797 al 7/04/1797, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Correspondência das legações portuguesas, ca. 643. Varias cartas de los secretarios de embajada franceses en Madrid, Labene y Champigny-Aubin a Charles Delacroix, 02-03/1797, AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 646. VENTURA, (2001): 977; 2003: 570.

El Directorio, enterado de la conducta parcial de Portugal en el asunto de San Vicente, esperaba las nuevas instrucciones de Pinto, pero estas no llegaban por lo que el ministro francés se vio obligado a dar un ultimátum al encargado portugués a finales abril de 1797. Si Araújo no se decidía a firmar las proposiciones de nada servía que estuviese en París, así días después Charles Delacroix, ministro francés de asuntos exteriores, firmaba su orden de salida del país en veinticuatro horas<sup>39</sup>.

Aunque este intento por llegar a la paz había contribuido a acercar algo las posiciones, manifestaba que ninguna de las dos potencias estaba dispuesta a hacer grandes concesiones, quizás motivadas por circunstancias ajenas. Por un lado, Portugal ante la amenaza del temido ataque franco-español, ya se había estado preparando para hacerle frente militarmente. Por otro lado, aunque para Francia la firma de la paz con Portugal significaba obtener una buena suma de dinero, al igual que algunos territorios, el Directorio quería cerrar antes la paz con Austria para dejar a Inglaterra sin su gran aliado en el centro de Europa y por tanto cambiaría su estrategia con respecto a Lisboa<sup>40</sup>. Así, el gobierno francés retomaba la idea de una acción conjunta contra dicho país y presionaba tanto al embajador español en París como a Manuel Godoy en Madrid<sup>41</sup>.

Tras el armisticio de Leoben y el fracaso de la participación portuguesa en Lille<sup>42</sup>, Araújo llegaba de nuevo a París el 3 de agosto y junto con Delacroix y Talleyrand arregló todos los problemas que en la primavera no habían permitido la firma de la paz. El 10 de agosto de 1797 se firmaba la paz entre Portugal y Francia de forma separada al congreso de Lille, sin la mediación española y recurriendo a la corrupción. El negociador portugués se había dejado convencer por un enviado de Barras, Wiscowich, para dar una suma importante (alrededor de un millón de francos) en letras de cambio con la ayuda del banquero Poppe, que deberían ser entregados a Barras, Reubell y Talleyrand, pero el malestar de Merlin de Douai con Barras, del mismo modo que la no entrega de su parte a Reubell provocó que el asunto se airease<sup>43</sup>. Por dicho convenio la corte portuguesa se comprometía a pagar una indemnización de guerra de 10 millones de francos, ceder territorios en Brasil, reducir sus relaciones comerciales con Inglaterra, así como prohibir a los británicos la entrada de más de seis navíos en los puertos portugueses<sup>44</sup>.

La signatura de este acuerdo era beneficiosa para las tres naciones que habían estado implicadas en las negociaciones. Para Francia se cerraba la posibilidad de abrir

39. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 29/04/1797, AHN, Estado, leg. 6670. MALAFAIA, 2006: 282.

40. FUGIER, 2008: 55-57. GAGÉ, (1950): 65. FONSECA, 1986: 148. Carta del ministro Charles Delacroix a Antonio de Araújo, París, 6 floreal año V (25/04/1797), AMAE, Corresp. pol. Port. L. supplément 9.

41. FUGIER, 2008: 58-59. VICENTE, 1998: 1123. Varias cartas de los secretarios de la embajada francesa en Madrid, Labene y Champigny-Aubin a Charles Delacroix, Madrid, 05/1797, AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 647.

42. El congreso de paz de Lille se celebró entre la primavera y el verano de 1797. En él, Francia e Inglaterra intentaron negociar su paz sin tener en cuenta a sus respectivas aliadas y a principios de otoño se cerraba sin ningún resultado.

43. En París se conserva un interesante documento sobre las transacciones y pagos que debía hacer el gobierno portugués al republicano, mesidor año V (19/06-18/07/1797), AMAE, Corresp. pol. Port. L. supplément 9. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 12/08/1797, AHN, Estado, leg. 4437. FONSECA, 1986: 157. FUGIER, 2008: 59. GUYOT, 1977: 450. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 148-149. MALAFAIA, 2006: 283.

44. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 52 y 140-143. SOARES MARTÍNEZ, 1992: 214. SECO SERRANO, 1988: 583-584. BRAZÃO, 1940: 184. CORONA BARATECH, (1946): 6.

otro frente de guerra, con lo que podía destinar sus armas a los proyectos de Italia y Gran Bretaña. Por otra parte, para España significaba la eliminación del temido paso de las tropas francesas por su territorio y la reducción de los barcos ingleses en Portugal, que equivalía a la no introducción de presas españolas en territorio luso. De esta forma se acababa con la principal base de los ingleses para el ataque a la marina española. Además, para la corte de Lisboa el tratado era satisfactorio, ya que evitaba un posible enfrentamiento con Francia y la posibilidad de que Inglaterra les declarase la guerra, pues no era un convenio de alianza, sino de paz; de tal modo que Portugal podía seguir siendo aliada de la corte inglesa<sup>45</sup>.

A la única potencia que no le parecía bien el acuerdo recién firmado era a Inglaterra, la cual protestó vivamente a la corte portuguesa, pues el tratado la dejaba en una posición de aislamiento frente al Directorio y acababa con sus intereses en el territorio continental. William Pitt amenazó a Pinto con la invasión provocando que la corte portuguesa se negase a ratificar el convenio por completo, diciendo que Araújo había excedido «los poderes que le habían sido concedidos»<sup>46</sup>. Pronto dicha amenaza se materializaba en la ciudad de Lisboa, pues los ingleses mandaron una escuadra que tomó el fuerte de San Julián. Un envío que estuvo motivado por las intrigas que se produjeron durante el congreso de Lille, donde uno de los negociadores franceses, Maret, se pasó a la traición activa dando cuenta a los ingleses de todos los pormenores del tratado que se acababa de firmar en París<sup>47</sup>. La cuestión de los navíos era la más espinosa para el gabinete inglés, el cual se mostraba en desacuerdo con los artículos cuarto y quinto pues afectaban a la alianza entre las dos potencias.

Con esta situación el gobierno portugués se encontraba entre dos aguas, si ratificaba sufriría la venganza de Gran Bretaña perdiendo la protección para sus colonias y si no lo hacía continuaría en guerra con Francia. Así, Pinto admitía parcialmente el tratado exceptuando dichos artículos, agobiado por el gobierno inglés que pretendía controlar la ratificación para tratarla en Lille. Gran Bretaña no hacía más que exponer con su actitud a Portugal a una invasión francesa. Las negociaciones de paz entre Francia e Inglaterra en Lille se habían malogrado y por ello, el Directorio convino en aumentar un mes más el plazo de dos meses que ya se había dado para la ratificación del tratado, pues la corte portuguesa no firmaría sin conseguir el visto bueno de la corte británica. Para ello, Luis Pinto enviaba al conde de Pombeiro a Londres para convencer a dicho gobierno de la necesidad que tenía Portugal de firmar la paz con Francia, evitando una guerra para la que no estaba preparada. También se le dijo a Pombeiro que si no conseguía que Pitt autorizara la ratificación pidiera auxilios militares para la guerra. Esta era la mayor expresión

45. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 12/08/1797, AHN, Estado, leg. 4437. BARREIROS, (1958): 11 y 13. GUYOT, 1977: 450. GIMÉNEZ LÓPEZ, 1996: 78. SOARES MARTÍNEZ, 1992: 214. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 134-135.

46. VICENTE, (2001): 1122. VENTURA, 2003: 572.

47. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 29/08/1797, AHN, Estado, leg. 4019. Carta del general Pérignon al ministro Talleyrand, Madrid, 15 fructidor año V (1/09/1797), AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 649. BRAZÃO, 1940: 185. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 140. MALAFAIA, 2006: 282. LEFEBVRE, 1977: 397. FONSECA, 1986: 170. BARREIROS, (1958): 14. GUYOT, 1977: 437 y 449.

de la política dubitativa que llevó el gabinete de Lisboa, comportándose como un juguete de Inglaterra<sup>48</sup>.

Otro elemento que contribuiría a complicar este asunto fue el golpe de Estado del 18 de fructidor (4 de septiembre de 1797), debido al cual el Directorio cambiaba su actitud frente a la corte española, tras los rumores de participación de Manuel Godoy en el intento de caída del gobierno francés. Además, la firma de la paz de Campoformio entre los directores franceses y el emperador austriaco, el 17 de octubre<sup>49</sup>, provocaba que el gobierno francés empezase a hablar de nuevo de la conquista de Portugal, pues sus tropas estaban libres para lanzarse a la acción directa. Y pese a los esfuerzos de Campo y Araújo por convencer a los directores de lo contrario «con algunos milloncitos más para que el Directorio se decida a admitirla». Una parte de éste se sentía decidido al ataque y otra, más venal, pretendía sacar beneficio económico de esta paz, o sea, Reubell y Merlin de Douai se mostraban partidarios de la invasión de Portugal junto con España, mientras que Talleyrand y Barras no estaban tan de acuerdo con ese plan. Finalmente, el 26 de octubre se declaraba nulo el tratado con la corte de Lisboa<sup>50</sup>. El tratado ratificado llegaba, incluso con el beneplácito de la corte británica, pero Talleyrand, nuevo ministro de asuntos extranjeros, se negaba a admitirlo basándose en que el acuerdo ya había sido declarado nulo por el gobierno francés, quien no iba a admitir un tratado que previamente debía recibir la «bendición» de Gran Bretaña<sup>51</sup>.

#### 4. LA RATIFICACIÓN «PURA Y SIMPLE»: LOS HILOS DE LA DIPLOMACIA OFICIOSA

Ante la negativa del gobierno español a atacar al país vecino, la estrategia se centraba en conseguir la ratificación a toda costa del tratado firmado el 10 de agosto pero, pocos días después, el 28 de diciembre, Araújo de Azevedo era encarcelado en la prisión del Temple, acusado de «*avoir pendant son séjour en France conspiré contre la sureté intérieure e notamment d'avoir ourdi une trame à la faveur de laquelle on*

48. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 16/10/1797, AHN, Estado, leg. 4437. Carta del general Pérignon al ministro Talleyrand, Madrid, 25 vendimiario año V (16/10/1797), AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 650. MALAFAIA, 2006: 283. BARREIROS, (1958): 18. VENTURA, (2001): 981 y 984; 2003: 576.

49. El ministro español, Manuel Godoy había mantenido correspondencia con Antraigues y Duverne de Praille, realistas que conspiraron el 18 de fructidor. AHN, Estado, leg. 4768. GUYOT, 1977: 580-581. VENTURA, (2001): 985-986. FUGIER, 2008: 59-60. AYMES, (1988): 196. LEFEBVRE, 1977: 585.

50. Cartas de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 23, 26 y 27/10/1797, AHN, Estado, leg. 4437. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 23/11/1797, AHN, Estado, leg. 4019. AYMES, (1988): 198. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 140. FONSECA, 1986: 177-180. BARREIROS, (1958): 16.

51. Charles-Maurice de Talleyrand era nombrado el 20 de julio de 1797, ministro de asuntos exteriores de Francia en sustitución de Charles Delacroix. Cartas de Luis Pinto a Manuel Godoy, Queluz, 16, 17 y 20/10/1797, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Despachos para as legações portuguesas. L. 107. Cartas de Manuel Godoy a Luis Pinto, San Lorenzo, 23-29/11/1797, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondência das legações portuguesas, ca. 643. Cartas de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 22/11/1797 y 5/12/1797 y carta de Manuel Godoy a Bernardo del Campo, San Lorenzo, 24/11/1797, AHN, Estado, leg. 4437. Cartas entre Manuel Godoy, el ministro Talleyrand y el nuevo encargado de negocios francés en Madrid, Perrochel, El Escorial, 22-24/11/1797, AMAE, Corresp. pol. Port. L. supplément 9. VENTURA, (2001): 985-986; 2003: 576. SOARES MARTÍNEZ, 1992: 214.

*voulait perdre des membres du gouvernement*»<sup>52</sup>. Realmente, el soborno de Araújo a los gobernantes franceses al firmar la paz fue tan notorio que se hizo *vox populi*. El plenipotenciario portugués sólo era la cabeza de turco que uno de los partidos del Directorio usó para desprestigiar al otro bando. La prisión de Araújo se abría como un nuevo frente en el cual debía luchar el gobierno español, a la vez que se intentaba cerrar el asunto del tratado de paz franco-portugués, algo que resultaría bastante dificultoso<sup>53</sup>.

En este momento el Directorio se encontraba dividido en lo que podríamos llamar dos «partidos» contrarios. El primer partido estaría encabezado por Merlin de Douai y Reubell, actual y anterior directores de la República, favorables a una acción directa contra Inglaterra que pasaba por controlar a su mayor aliado: Portugal. En contraste estaría el partido formado por Talleyrand y Barras, ministro de asuntos exteriores y director de la República respectivamente, quienes optaban por una actitud algo más conciliadora hacia el gobierno portugués y en la que el soborno tendría una gran importancia<sup>54</sup>. Fueron los primeros los que mostraron a Godoy la posibilidad de realizar el ataque a Portugal e incluso Reubell, cabeza visible del partido, planteaba un sacrificio a la corte española: la cesión de las Floridas a Francia, mientras que Talleyrand, le abría a Campo la posibilidad de que el negocio de Portugal se cerrara mediante un nuevo tratado<sup>55</sup>.

En estos precisos instantes, Manuel Godoy había decidido nombrar a Francisco Cabarrús, antiguo plenipotenciario en Lille, como nuevo embajador en París. Su cometido se cifraba en alejar los fantasmas de la invasión francesa y el paso de tropas por España y al mismo tiempo intentar firmar la paz en una tentativa de congraciarse con el Directorio, sospechoso de sus manejos en el golpe del 18 de fructidor<sup>56</sup>. A finales de enero, los temores de Carlos IV y Godoy se hacían realidad, pues se recibía la noticia de que el general Augereau se dirigía a Perpignan para comandar el ejército que debía atravesar España para atacar Portugal, pero no era más que un medio de presión del gobierno francés hacia su aliado<sup>57</sup>. Esto provocaba, en el mes de febrero, la preocupación del ministro Pinto porque el gabinete de Madrid decidiera abrir sus fronteras y permitiera el paso de los franceses. Este momento fue aprovechado por el ministro portugués para plantear a Godoy la paz con Inglaterra

52. Carta del ministro Talleyrand a Bernardo del Campo, París, 27-30 nivoso año V (16-19/01/1798), AMAE, Corresp. pol. Port. L. 122. MALAFAIA, 2006: 283-284.

53. Carta de Bernardo del Campo a Charles Delacroix, París, 31/12/1797, AHN, Estado, leg. 6670. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 6/01/1798, AHN, Estado, leg. 4561. Carta de Luis Pinto a Manuel Godoy, Queluz, 22/01/1798, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Despachos para as legações portuguesas. L. 108. Carta de Manuel Godoy a Luis Pinto, Aranjuez, 29/01/1798, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondência das legações portuguesas, ca. 644. BRAZÃO, 1940: 185. CORONA BARATECH, (1946): 7. VICENTE, (2001): 1123. VENTURA, (2001): 987.

54. Carta de Francisco Cabarrús a Manuel Godoy, París, 16/01/1798, AHN, Estado, leg. 3943.

55. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 6/01/1798, AHN, Estado, leg. 6675. Carta de Francisco Cabarrús a Manuel Godoy, París, 22/01/1798, AHN, Estado, leg. 3943. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 6/01/1798, AHN, Estado, leg. 4561. Cartas de Perrochel al ministro Talleyrand, Madrid, 5-8 de nivoso año V (25-28/12/1797), AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 650. LA PARRA LÓPEZ, 1992: 84-85.

56. Carta de Francisco Cabarrús a Manuel Godoy, París, 22/01/1798 y carta de Manuel Godoy a Francisco Cabarrús, Aranjuez, 25/01/1798, AHN, Estado, leg. 3943. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 140-143. VICENTE, (2001): 112. FUGIER, 2008: 63-64.

57. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 31/01/1798, AHN, Estado, leg. 4561. CORONA BARATECH, (1946): 8. VENTURA, (2001): 987; 2003: 577-578. GODOY Y ÁLVAREZ DE FARIA, 2008: 429-431.

de forma separada y sin contar con Francia, aunque el príncipe de la Paz ni siquiera contestaba a la propuesta de su homólogo portugués<sup>58</sup>.

Al término de dicho mes, la negociación de la paz franco-portuguesa pasaba a Madrid y llegaba el nuevo embajador de Francia, François Truguet, que pertenecía al círculo de Talleyrand y Bonaparte. Por el contrario, el otro partido enviaba a Perrochel (secretario de la embajada francesa en Madrid). Su labor consistía en acercarse a la reina María Luisa<sup>59</sup> para convencerla de la necesidad de invadir Portugal. Este agente francés debía demostrarle que el mayor peligro para la monarquía española provenía de Inglaterra y del «partido» que seguía sus dictados dentro de la corte madrileña (el partido aragonés). Perrochel debía descalificar a dicho grupo, que con el apoyo de Inglaterra pretendía utilizar la mala situación económica y de carestía para encender un levantamiento en España y hacerse con las colonias. La única salida que se planteaba a la reina era confiar en el Directorio, al tiempo que se le pedía ayuda en la firma de la paz entre Francia y Portugal. El gobierno francés tenía muy claro que no ratificaría la paz si España no hacía algún sacrificio. Por ello, propuso que Portugal pagase 50 millones de reales y si dicha potencia no podía pagarlo, España tendría que ayudarlo<sup>60</sup>.

Con esta estrategia, Perrochel tergiversaba la situación interna española y alejaba a Godoy, ya que a éste le dio un mensaje diferente al de la reina. En primer lugar, Perrochel tenía que hacerle ver la premura por eliminar la influencia de Inglaterra en la corte española. Además, el agente francés le propuso una serie de condiciones para mantenerse en el poder como unirse a Francia para atacar Portugal, evitando que Inglaterra se hiciese con Brasil y si se negaba al ataque, sólo habría paz franco-portuguesa si se pagaban los dichos 50 millones, a lo que se unía la cesión de La Guayana. En compensación se exigía que España restituyese la Luisiana a Francia, así como dar ciertas concesiones relacionadas con los emigrados y algunas ventajas comerciales. El Directorio quería convencer al ministro a toda costa de la necesidad de la invasión de Portugal<sup>61</sup>.

Muy ligada a la misión de Perrochel estaba la de François Seguí, enviado por su misma facción, que actuaba como agente secreto sin conocimiento del embajador francés. Éste debía encargarse de hacer llegar a Perrochel las instrucciones del Directorio y sus despachos. También debía solucionar los puntos en litigio con Godoy y es más que posible que se le encargase hacerle caer, pero en esta red secreta entraban los intereses personales de Seguí. Él había prestado el 18 de

58. Cartas de Luis Pinto a Manuel Godoy, Queluz, 13, 20 y 26/02/1798 y 29/03/1798 y copia del oficio de Grenville, ministro inglés de relaciones exteriores a Robert Walpole, Londres, 4/02/1798, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros. Despachos para as legações portuguesas. L. 108. Cartas de Manuel Godoy a Luis Pinto, Aranjuez, 20-28/02/1798 y 23/03/1798, ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondência das legações portuguesas, ca. 644.

59. Instrucciones al ciudadano Perrochel, París, s. f. *Archives Nationales de France* (en adelante ANF), serie AFIII, leg. 500. CALVO MATORANA, (2010): 121-146.

60. Varias cartas de Perrochel a Talleyrand, entre 12/1797 y 01/1798, AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 650. AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg.20, exp. f. misiones europeas. Varias cartas del embajador francés en Madrid, François Truguet al ministro Talleyrand, Madrid, del 24 pluvioso año V en adelante (a partir del 12/02/1798), AMAE, Corresp. pol. Esp. L. 651. CORONA BARATECH, (1946): 319-320. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 147 y 149-150. FUGIER, 2008: 64-65. GUYOT, 1977: 582-583.

61. Correspondencia del embajador Truguet con el ministro Talleyrand y el director Merlin de Douai entre marzo y abril de 1798. ANF, serie AFIII, leg. 63. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 150-151. GUYOT, 1977: 582-583.

fructidor 100.000 francos a cuenta de la indemnización que debía pagar Portugal por el tratado de paz firmado el 10 de agosto de 1797. A Seguí le interesaba cerrar el asunto de Portugal con el pago de la indemnización o en su caso, convertirse en suministrador del ejército hispano-francés que invadiría Portugal<sup>62</sup>.

Por otro lado, Barras y Talleyrand encargaron otra misión al príncipe de Carency. Hijo del conde de La Vauguyon, último embajador francés en España de Luis XVI, cuyas labores de espía ya se habían verificado en 1795 en Basilea al servicio de Inglaterra. Dichos directores querían evitar que la negociación portuguesa se trasladara a Madrid, ya que perderían el dinero que les estaba pagando Araújo, de la misma manera que deseaban eludir la ruptura con Lisboa. A éste le encargaron ofrecer dinero a Godoy para que aceptase las propuestas francesas hechas por el embajador Truguet<sup>63</sup>.

Las intrigas no acababan ahí, pues Talleyrand ideó un plan más complejo que consistía en hacer coincidir premeditadamente a Carency y a Cabarrús, antes de que el primero viajara a España. La entrevista tuvo lugar en Ruan, el 7 de febrero y en ella Carency reveló que tenía el encargo de tratar la paz de Portugal con el ministro español mediante el pago de una cantidad de dinero para la República y otra para el Directorio «esto es, para gastos secretos de éste y otra para tres individuos de él». Además, le transmitió la misión de Perrochel y en función de la contestación de Godoy a las propuestas del último debía luchar por la permanencia del ministro o por su remoción. Con esta maniobra sólo consiguió que Godoy conociese las misiones de los dos agentes secretos franceses antes de llegar a Madrid<sup>64</sup> y todas estas intrigas y misiones de la diplomacia oficiosa se desvanecían muy pronto gracias a Godoy y a Truguet. Carency llegaba el 15 de febrero, dos días antes de que lo hiciera Seguí y cuando se presentó en Madrid, todos estaban avisados de sus intrigas por Cabarrús y por el propio Carency<sup>65</sup>.

Al mismo tiempo que se producían estos embrollos, en París Cabarrús era requerido por Barras a principios de marzo para manifestarle los peligros a los que debía hacer frente España, que el destino del país estaba en su mano pues «impelería o detendría Augereau, según quisiese, que Reubell y él eran los únicos árbitros del Directorio por su energía y que disponiendo de François Neufchâteau formarían la mayoría» y esto sólo se lograría con dinero y con la admisión de ciertas proposiciones. La primera consistía en conseguir ratificar el tratado del 10 de agosto, pero con un aumento de diez millones de libras o 24 millones en total y bajo secreto se le dieran 500.000 libras al contado y 2 millones más después de

62. Un personaje de dudosa reputación que ya en el gobierno de Floridablanca había trabajado para éste en la realización de misiones secretas. Carta de François Seguí a Charles Delacroix, quinto día complementario año IV (21/09/1796), AMAE, Correp. pol. Esp. L. 642. Carta de Bernardo del Campo a Manuel Godoy, París, 2/04/1798, AHN, Estado, leg. 3985. GUYOT, 1977: 583-584. FUGIER, 2008: 64-66.

63. Varias cartas de los meses de febrero, marzo y abril de 1798 entre Truguet, Talleyrand, Godoy y Carency. ANF, serie AFIII, leg. 510. FUGIER, 2008: 61-62.

64. Negociación de paz franco-portuguesa, AHN, Estado, leg. 4561. Exposición y propuesta del Excelentísimo señor conde de Cabarrús sobre la ratificación del tratado de paz entre Francia y Portugal, 7/04/1798, AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 20, exp. f, misiones europeas. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 151-152. FUGIER, 2008: 60-66.

65. Cartas de François Truguet al director Merlin de Douai, Madrid, 26-28/02/1798, AMAE, Corresp. pol. Esp. L. supplément 9. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 153-154. GUYOT, 1977: 583-585. FUGIER, 2008: 66-68.

la ratificación<sup>66</sup>. Este ejemplo muestra como los pasos de la diplomacia oficiosa movían los de la oficial.

En España el nuevo ministro de Estado Saavedra iba informando a Carlos IV sobre cada uno de los movimientos que Cabarrús, como agente español había dado en París. Era así como el monarca controlaba cada uno de los pasos que debían darse en la cuestión de la ratificación del tratado franco-portugués. Carlos IV era quien organizaba la diplomacia, de un lado la oficiosa y por otro lado la oficial y ejemplo de ello son sus palabras: «autoriza al efecto a nuestro embajador en París en la parte ostensible y de oficio y comisiona a Cabarrús para que haga por medio de sus amigos las diligencias reservadas»<sup>67</sup>. Finalmente, el embajador Campo no veía luz en el camino y decidía no hacer la propuesta a Talleyrand, mientras que Cabarrús que había enviado a su hijo a París, mostraba que el ajuste de paz llegaría en cuanto Campo entregase la carta con la proposición a Talleyrand y se adelantasen las 500.000 mil libras. Aun así, el rey autorizaba poner los dos millones y medio en París, pero pidió que no se diera nada hasta obtener la ratificación. La advertencia llegaba tarde y el hijo de Cabarrús entregaba las 500.000 mil libras y así lo explicaba Saavedra:

Campo dio por inasequible el proyecto sin tantear su ejecución y demoró la entrega de mi oficio. Cabarrús lo dio todo por hecho en el instante, se apresuró a hacer la primera exhibición de dinero antes de tener prenda segura y se quejó amargamente de la inacción de Campo, que todo lo perdía. Éste, que al principio se había manifestado tan opuesto a la dichosa negociación, quería hacerla ahora por sí sólo. Desacredita con maña las operaciones de Cabarrús y aún trata indirectamente de excluir a su sucesor del manejo de un asunto sigiloso a que supone puede perjudicar la circunstancia de recién llegado [...] Pinto aparenta acceder a la negociación del nuevo tratado y envía los plenos poderes con ciertas coletas, que manifiestan su poco deseo que tengan efecto. En fin, todo es una maraña, un laberinto en que sólo se descubrirá de fijo que la tranquilidad común de Europa y la de cada nación de por sí es sacrificada a los intereses y pasiones particulares<sup>68</sup>.

La doble diplomacia fallaba pues no se conseguía la ratificación de ninguna de las dos formas y el monarca se decidía por apartar a los dos negociadores. Campo era sustituido por José Nicolás de Azara, quien llegaba en el mes de mayo a París, como nuevo embajador y dejaba a Cabarrús fuera del asunto de la paz franco-portuguesa<sup>69</sup>.

66. Exposición y propuesta..., 7/04/1798, AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 20, exp. f. misiones europeas. Carta de Diego de Carvalho a Francisco Saavedra, Aranjuez, 9/04/1798, AHN, Estado, leg. 4561. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 152-153. GAGÉ, (1950): 48 y 65. GODECHOT, (1973): 285.

67. Cartas de Francisco Saavedra a Carlos IV, que conservan las resoluciones de su majestad, Aranjuez, 6-8/04/1798, AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 20, exp. f. misiones europeas.

68. Carta de Francisco Saavedra a Carlos IV, que conservan la resolución de su majestad, Aranjuez, 25/05/1798, AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 20, exp. f. misiones europeas.

69. Carta de José Nicolás de Azara a Francisco Saavedra, París, 23/05/1798, AHN, Estado, leg. 4018.



## 5. EL NUEVO TRATADO FRANCO-PORTUGUÉS: UNA SERIE DE CATASTRÓFICAS DESDICHAS

La doble diplomacia no había conseguido la ratificación del tratado que se dejaba de lado de forma completa. El Directorio quería un acuerdo *ex novo* en el que se aumentase la indemnización y se procurase la cesión de algún territorio más, pero desde ese momento la corte portuguesa estaba obligada a tratar la cuestión bajo la mediación del monarca español. El gobierno portugués debía dar plenos poderes para negociar un nuevo convenio con el Directorio a Azara, al mismo tiempo que encomendaba a este último que luchase por la aceptación en París un negociador portugués.

Por otro lado, en torno al embajador Azara desde su llegada surgieron una serie de personajes que le ofrecieron a cambio de dinero ganar la influencia de ciertos directores en el negocio de la paz, algo a lo que él no estaba dispuesto. Aún así tuvo que hacer frente al intento de la ratificación del tratado por parte del hijo de Cabarrús, que creía poder conseguirla si se daban 20 millones de indemnización y dos o tres más en regalos para el Directorio. Azara representaba así la situación de corrupción:

No habrá habido negocio tan vulnerado como este, ni en el que hayan intervenido tantas porquerías, infamias, hurtos y mentiras. A donde quiera que me vuelvo, no veo sino engaño y proyectos de conclusión y estafas. De manera que Portugal se presenta a los ojos de muchas gentes como una curaña, donde todos tienen derecho de pillar el retazo que pueden agarrar<sup>70</sup>.

El plan del Directorio fue sugerir al gabinete español que, si Portugal se negaba a otorgarles más kilómetros en América, España debía cederle la Luisiana y las Floridas. Algo a lo que Carlos IV se oponía rotundamente, pues si en algún caso transfería la Luisiana sería a cambio de Gibraltar. En el mes de junio, sin saber las condiciones de paz, la corte de Lisboa se negaba el aumento de territorios de la misma forma que a la entrada de los tejidos franceses, pues sólo estaba dispuesta a conceder algunos millones más<sup>71</sup>. Los plenos poderes de la corte portuguesa para Azara no llegaban y el ministro portugués se limitaba a pedir la aceptación de un negociador en París. Realmente no era más que una excusa para alargar el estancamiento de la situación y conseguir tiempo. Tras los esfuerzos del embajador español, el Directorio aprobaba el nombramiento de un negociador luso y el elegido era Diego de Noronha, quien ya estaba en Madrid, donde se encontraba encargado junto con José Manuel Pinto de separar a España de la alianza con Francia. De este sujeto el gobierno republicano exigía que trajese los poderes para tratar como condición *sine qua non*. Así manifestaba Campo la situación:

70. Carta de José Nicolás de Azara a Francisco Saavedra, París, 27/05/1798, AHN, Estado, leg. 4018. Carta de José Nicolás de Azara a Francisco Saavedra, París 2/06/1798, AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 20, exp. f. misiones europeas. AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 54, exp. c. misiones europeas. AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 57. CORONA BARATECH, 1948: 42; (1946): 14-15. GUYOT, 1977: 731.

71. Sucesivas cartas entre Carlos IV, María Luisa de Parma, Carlota Joaquina y Don João (desde el 12/05 hasta 10/1798), muestran el interés de la corona española por cerrar este asunto, así como denotan la dureza en algunos momentos del monarca español, debido a las continuas dilaciones del gabinete portugués. AHN, Estado, leg. 4459. Carta de José Nicolás de Azara a Francisco Saavedra, París, 27/05/1798, AHN, Estado, leg. 4018. CORONA BARATECH, (1946): 16-18.

Es doloroso que estemos pasando meses y meses con tantos altos y bajos sufriendo martirios, cuidados y aflicciones. ¿Y todo por quién? Por el señor Pinto que esclavo sumiso a Pitt se viene con una ratificación condicional y artificiosa en vez de enviar la que debía. Pues todavía queda el rabo por desollar porque por un lado el Directorio pide nuevas ventajas y que no meta la mano, portugués ninguno y por otro lado los poderes e instrucciones de Lisboa previenen todo lo contrario. De suerte que yo no me admiraría si después de hecho aquí el nuevo tratado se negaba Portugal a ratificarlo, siguiendo los impulsos del gabinete inglés, aunque fuese sólo con la mira de comprometer a la España con la República francesa. Quiera Dios que mis recelos sean imaginarios<sup>72</sup>.

Aun así, Noronha llegaba a París sin los plenos poderes de su corte para poder ajustar y firmar un nuevo tratado con la República<sup>73</sup>.

Ese mismo verano, el gobierno francés decidía que era el momento idóneo para lanzarse a la reconquista de Malta y al ataque de las posesiones inglesas en Egipto. La invasión de Inglaterra era imposible en esta coyuntura y decidía dejar de lado la conquista de Portugal. Una expedición considerada como de segundo orden para la República. No obstante, el gobierno luso seguía cumpliendo los dictados de la corte de Londres, que en julio mandaba que la escuadra portuguesa de cinco navíos comandada por el marqués de Niza se uniera a la del almirante Nelson<sup>74</sup>. Al Directorio no le gustó nada el paso dado por el gabinete luso y unido a la poca disposición que mostraba para la conclusión de la paz, se volvía a tantear el tema de la guerra a Portugal<sup>75</sup>.

A esto se le añadía que Noronha, estando aún en Madrid, se había mofado del gran tratado que lograría en París a base de atraerse a los directores con dinero, algo que molestó profundamente al director La Révellière-Lépaux, quien le propuso un ultimátum, o firmaba el tratado en 24 horas o tendría que salir del país<sup>76</sup>. Esta situación unida a la falta de plenos poderes, pues sólo traía una carta en la que se le exponía que debía conseguir disminuir las pretensiones del Directorio, provocó su enfado. Aun así, se le permitió quedarse en la capital hasta que llegara su plenipotencia y mientras tanto debía componerse un tratado moderado que sería trasladado a la corte portuguesa. Si se aceptaba la paz estaría hecha, pero si se negaba la salida sería la guerra<sup>77</sup>. Finalmente, en octubre el Directorio decidía la expulsión del portugués, por lo que la negociación volvía a estar en manos españolas, aunque el tratado propuesto por Azara tampoco saldría adelante.

72. Carta de Bernardo del Campo a Francisco Saavedra, París, 2/06/1798, AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 20, exp. f. misiones europeas. AHN, Estado, leg. 4561. CORONA BARATECH, (1946): 19-23.

73. *Ibid.* 28-29.

74. Carta de Antonio Porlier a Mariano Luis de Urquijo, Lisboa, 5/08/1798, AHN, Estado, leg. 4460. Carta reservada de Francisco Saavedra a José Nicolás de Azara, Madrid, 25/07/1798, AHN, Estado, leg. 6675. AHN, Estado, leg. 4022. SECO SERRANO, 1988: 592. FUGIER, 1967: 892-893. BRAZÃO, 1940: 185. GAGÉ, (1950): 66-67. GUYOT, 1977: 723-724. BARREIROS, (1958): 38.

75. GODECHOT, (1973): 285-286. CORONA BARATECH, (1946): 30-31.

76. Carta de José Nicolás de Azara a Francisco Saavedra, París, 13/09/1798, AHN, Estado, leg. 6675. AHN, Estado, leg. 4561.

77. Carta reservada de José Nicolás de Azara a Francisco Saavedra, Aranjuez, 10/06/1797. AHN, Diversos, sección general, fondo Cabarrús, leg. 20, exp. f. misiones europeas. Carta de Francisco Saavedra a José Nicolás de Azara, Aranjuez, 27/06/1798, AHN, Estado, leg. 4018. Carta de Mariano Luis de Urquijo a José Nicolás de Azara, San Lorenzo, 21/11/1798, AHN, Estado, leg. 6675.

El Directorio se negó a aceptar el proyecto de tratado de Pinto y Azara pidió su dimisión. Estaba claro que el gobierno francés ya se había decantado por la conquista. Por otra parte, el gabinete portugués no se quedaba ahí, seguía sin cumplir la promesa de retirar sus escuadras del Mediterráneo, aunque el gobierno español mediante su presión consiguió que cediera. La paz portuguesa con Francia parecía una quimera a estas alturas pues los enredos lo embrollaban todo<sup>78</sup>. El gobierno francés se centraba en los planes de conquista, mientras que Portugal deseaba ver triunfar a Inglaterra. Las negociaciones de paz oficiales se rompían a principios de 1799 y las relaciones entre Madrid y Lisboa se tensaban cada vez más<sup>79</sup>. Sin embargo, debemos decir que, desde marzo de 1799 a principios de 1800, se entabló una negociación extraoficial entre dos banqueros afincados en Lisboa. El comandante Jacinto Fernández Bandeira recibió el encargo de Luis Pinto para tratar con el banquero francés, Jubié Bastarreche<sup>80</sup>.

No obstante, Portugal luchaba por dejar a un lado su aislamiento diplomático y optaba por conseguir una posición de mayor fuerza uniéndose en alianza con Rusia, potencia que en ese espacio de tiempo había declarado la guerra a España<sup>81</sup>. Esta maniobra del gabinete portugués no fue vista con buenos ojos por el gobierno español, ya que planteaba un posible ataque ruso a través de los territorios portugueses. El ministro español estaba cansado del refugio que proporcionaban los puertos portugueses a la marina británica, que obstaculizaba el comercio con las colonias y reportaba grandes pérdidas. Por su parte, el Primer Cónsul creía que el mantenimiento de la alianza anglo-portuguesa era insostenible, pues la connivencia entre los dos gobiernos sólo causaba males a Francia. Poco a poco España irá cediendo a los deseos del gobierno francés acentuando su dependencia e irá tomando forma el plan de ataque sobre Portugal, pues este territorio era causa de muchos de los conflictos entre las dos aliadas<sup>82</sup>.

La unión de Portugal y Gran Bretaña constituía un gran obstáculo para la guerra en el mar. Carlos IV, tenía muy claro antes de que llegaran las presiones de Luciano Bonaparte que la guerra con Portugal era inevitable, pero el modo de hacerla suscitaría diferencias entre España y Francia. Por una parte, el monarca español pretendía una guerra rápida que sirviera para romper la alianza anglo-portuguesa y

---

78. Carta de José Nicolás de Azara a Mariano Luis de Urquijo, París, 4/03/1799, AHN, Estado, leg. 3943. Carta de José Nicolás de Azara a Mariano Luis de Urquijo, París, 20/02/1799, AHN, Estado, leg. 3999.

79. Antes de que las negociaciones se cerraran definitivamente las continuas muestras del gobierno portugués por dilatar la paz eran constantes. Carta de José Nicolás de Azara a Mariano Luis de Urquijo, París, 7/12/1798, AHN, Estado, leg. 6675. Sucesivas cartas de Luis Pinto a Mariano Luis de Urquijo, Queluz, 12-14/11/1798, AHN, Estado, leg. 6677. AHN, Estado, leg. 4561. SECO SERRANO, 1988: 592-594. LA PARRA LÓPEZ, 1992: 82 y 86. BRAZÃO, 1940: 185-186. GIMÉNEZ LÓPEZ, 1996: 77-78. GUYOT, 1977: 731-762.

80. Varias cartas entre Luis Pinto y Jacinto Fernández Bandeira, también entre este último y Jubié Bastarreche y éste con el ministro Talleyrand, Lisboa y París, entre 03/1799 y 04/1800, AMAE, Corresp. pol. Port. L. 122.

81. Portugal firmaba en el mes de diciembre de 1799 un tratado de alianza y mutua defensa con la corte de Rusia. Carta de José Nicolás de Azara a Francisco Saavedra, París, 10/06/1798, AHN, Estado, leg. 4018. Carta del duque de Frías, embajador español en Lisboa, a Mariano Luis de Urquijo, Lisboa, 20/02/1800, AHN, Estado leg. 4486. LA PARRA LÓPEZ, 2003: 295-296. SERRÃO, 1982: 215. CORONA BARATECH, (1946): 44-52.

82. Carta de Mariano Luis de Urquijo a José Nicolás de Azara, Aranjuez, 18/06/1799, AHN, Estado, leg. 4047. Cartas del duque de Frías a Mariano Luis de Urquijo, 29/10/1799 y 10-18/10/1799, AHN, Estado, leg. 4407. AHN, Estado, leg. 4454. Carta del duque de Frías a Luis Pinto, Lisboa, 5/07/1800, AHN, Estado, leg. 4482. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 295-296. BRAZÃO, (1940): 187. GIMÉNEZ LÓPEZ, 1996: 86. GODECHOT, (1973): 286. BORGES DE MACEDO, 1987: 332. VICENTE, (2001): 1124.

llevar a Portugal a una alianza de tres, junto con Francia. Por otra parte, Napoleón deseaba todo lo contrario, o bien se destruía al reino portugués o su territorio sería utilizado como moneda de cambio ante Gran Bretaña<sup>83</sup>. Y esto último lo conseguirá Luciano convenciendo a Carlos IV del engrandecimiento del ducado de Parma a cambio del ataque al territorio luso<sup>84</sup>. En enero de 1801 el monarca español enviaba al gobierno portugués el ultimátum. En él exigía la ruptura con Inglaterra, el cierre de los puertos lusos a los navíos ingleses y el consentimiento para que el ejército español ocupase varias provincias portuguesas para intercambiarlas en un congreso de paz por Trinidad, Mahón y Malta, así como indemnizaciones. Tras la negativa de Portugal a aceptarlo se iniciaba la Guerra de las Naranjas.

## 6. CONCLUSIONES

A modo de conclusión podemos decir que el gabinete portugués en el transcurso de estas difíciles negociaciones, mantuvo una política doble ligada a su estrategia de ganar tiempo. Primero, con la búsqueda de su estado de neutralidad, alargando la situación de no beligerancia por espacio de más de un año. Su táctica se centró en sostener la alianza inglesa pues Portugal, como potencia que daba al Atlántico, sabía que su independencia dependía del mantenimiento de la protección que Inglaterra ejercía sobre sus buques de comercio, así como la salvaguarda de sus colonias. Una garantía que Francia no podía proporcionarle. Una vez que Portugal intentó conseguir su paz, no hizo más que alargar las negociaciones que se rompían y se iniciaban según cambiaba la situación con su aliada, pues cada paso que daba debía contar con el visto bueno de ésta, jugando siempre en un estrecho margen neutralista que le permitió evitar la declaración de guerra hasta 1801.

Para España la negociación con Portugal, como ya hemos visto era uno de los intereses primordiales del monarca español, que siempre se preocupó y dirigió las acciones que se debían llevar a cabo como demuestra la documentación estudiada. La intención de España era sostener la independencia de reino de Portugal, a la vez que desprenderlo de la alianza con Gran Bretaña. Una unión que afectaba de forma terrible a los planes y a la situación del territorio español, pero Carlos IV debía hacer frente a la Francia revolucionaria y como aliada debía cumplir los preceptos que había firmado con el Directorio. No sólo el monarca español, sino también el gran amigo de los reyes, Godoy, no querían que la política española se subordinase por completo a la francesa y siempre intentarían impedir aquello que no se consideraba adecuado para los intereses de la monarquía, algo que se manifiesta incluso en la guerra de las Naranjas, donde el ministro español burló a Napoleón.

Por otro lado, tanto la política de Portugal como la de España obedecen al cambio de alianzas que se produce con el estallido de la Revolución. Las uniones de España

83. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 295-296. SECO SERRANO, 1988: 615 y 618-620.

84. La convención de Madrid fue ratificada el 29/01/1801. LA PARRA LÓPEZ, 2005: 295-296. SECO SERRANO, 1988: 620. VICENTE, (2001): 1126.

y Francia, por un lado, y de Inglaterra y Portugal por otro, que durante casi todo el siglo XVIII habían sido alianzas entre iguales destinadas a la protección de las colonias y a la lucha contra el hegemonismo, que dejaban margen a la política propia de cada una a finales de la centuria se transformaban en alianzas desiguales donde España y Portugal se convierten en naciones auxiliares que sirven a las potencias hegemónicas como medio para cumplir sus objetivos.

Por último, a tenor de los ejemplos fehacientes de corrupción y de doble diplomacia, podemos decir en primer lugar, que el uso del dinero para cerrar una negociación era una práctica habitual en ese momento y no sólo utilizada por el gobierno francés. No obstante, en el caso de la negociación de la alianza franco-portuguesa los «gastos reservados» no sirvieron para la consecución de su firma, sino que en varias ocasiones supusieron la paralización y el entorpecimiento de las conversaciones. Por otro lado, la formación de amplias redes de diplomacia que unían lo oficial y lo oficioso, creadas tanto en Madrid, como en París, con el envío de tan distintas personalidades, con objetivos tan dispares. Nos lleva a concluir que, en el caso francés no había más que una lucha de poder manifestada en el interior del Directorio, que se proyectaba en el gobierno español en la medida en que los franceses querían obtener ventajas, que no garantizó la consecución de la firma de la paz con Portugal. Más aún, en el caso portugués y español sólo contribuyeron a alargar, enmarañar y enredar las negociaciones dificultando la obtención de la deseada tranquilidad que todos imploraban.

## BIBLIOGRAFÍA

- AYMES, Jean R., «Bases y evolución de la política portuguesa de la Revolución francesa entre 1789 y 1797», *Revista de História das ideias*, 10, (1988): 167-200.
- BARREIROS, José B., «O Tratado de paz de 10 de agosto de 1797 e a prisão de Araújo de Azevedo no Templo», *Revista Independência*, 18, (1958): 5-49.
- BORGES DE MACEDO, Jorge, *História diplomática portuguesa constantes e linhas de força*, Lisboa, Edição da Revista Nação e Defesa, 1987.
- BRAZÃO, Eduardo, *Relance da história diplomática de Portugal*, Porto, Livraria Civilização, 1940.
- CALVO MATURANA, Antonio J., «Floridablanca, Aranda y Godoy y el partido de la reina: la influencia política de María Luisa de Parma en los primeros gobiernos de Carlos IV (1788-1796)», *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 28, (2010): 121-146.
- CEPEDA GÓMEZ, José, «La buena prensa de los ejércitos borbónicos. Una mirada crítica», en María Dolores HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, *Entre Marte y Minerva. Los Reales Ejércitos Borbónicos, del reformismo al mito. Cuadernos de historia moderna*, 41/2, (2016): 355-371.
- CORONA BARATECH, Carlos, «Notas para el reinado de Carlos IV. La fracasada mediación de España para la paz de Portugal con Francia en 1798-99», *Revista de la Universidad de Zaragoza*, 23/3, (1946): 353-402.
- CORONA BARATECH, Carlos, *José Nicolás de Azara. Un embajador español en Roma*, Zaragoza, Institución Fernando el católico, 1948.
- FONSECA, Isabel M., *Relações entre Portugal e a França. Estudo de História Diplomática*, tesina de la Universidad de Lisboa, 1986.
- FUGIER, André, «La revolución francesa y el imperio napoleónico», en Pierre RENOUVIN (dir.), *Historia de las Relaciones Internacionales*, t. I, vol. II, Madrid, Aguilar, 1967.
- FUGIER, André, *Napoleón y España (1799/1808)*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008.
- GAGÉ, Jean, «Antonio de Araujo, Talleyrand et les négociations secrètes pour la «paix de Portugal» (1798-1800). D'après des documents inédits, conservés aux Archives Nationales de Rio de Janeiro», *Bulletin des Études Portugaises et de l'Institut Français au Portugal*, 14, (1950): 39-77.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique, *El fin del Antiguo Régimen. El reinado de Carlos IV*, Madrid, Historia 16, 1996.
- GODECHOT, Jacques, «Le Portugal et la Révolution», *Arquivo do Centro Cultural Português*, 7, (1973): 279-298.
- GODOY Y ÁLVAREZ DE FARIA, Manuel, *Memorias del Príncipe de la Paz*, edición Emilio de la PARRA LÓPEZ y Elisabel LARRIBA, Alicante, Universidad de Alicante, 2008.
- GUYOT, Raymond, *Le Directoire et la paix de l'Europe des traités de Bâle a la deuxième coalition (1795-1799)*, Ginebra, Slatkine Megariotis Reprints, 1977.
- LABOURDETTE, Jean F., *Le Portugal de 1780 à 1802*, París, Sedes, 1985.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio, *La alianza de Godoy con los revolucionarios. (España y Francia a fines del siglo XVIII)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1992.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio, «La orientación de la política exterior. El rey y los secretarios de Estado», en Antonio MORALES MOYA (Ed.), *1802. España entre dos siglos. Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Elece, 2003: 221-236.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio, *Manuel Godoy. La aventura del poder*, Barcelona, Fábula Tusquets, 2005.

- LA TORRE GÓMEZ, Hipólito de, «La península Ibérica y el poder del mar: de la hegemonía al naufragio (1580-1815)», en Antonio MORALES MOYA (Ed.), *1802. España entre dos siglos. Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Elece, 2003: 277-298.
- LEFEBVRE, Georges, *La France sous le Directoire (1795-1799)*, París, Éditions Sociales, 1977.
- MALAFIA, Eurico de A., «Antonio de Araújo de Azevedo. Conde da Barca: personalidade exemplar de coragem e dignidade», en VV.AA., *Estudos em homenagem ao professor José Amadeo Coelho Dias*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol.II, 2006.
- PINHEIRO CHAGAS, Manuel, *História de Portugal*, vol.VII, Lisboa, 1902.
- SECO SERRANO, Carlos, «La política exterior de Carlos IV», en Miguel BATLLORI I MUNÉ (coord.), *Las Indias y la política exterior*, t. XXXI, Madrid, Espasa-Calpe, 1988, vol. II: 449-732.
- SERRÃO, Joaquim V., «O despotismo iluminado (1750-1807)», en VV.AA., *História diplomática de Portugal*, vol. VI, Lisboa, Verbo, 1982.
- SOARES MARTÍNEZ, Pedro, *História diplomática de Portugal*, Lisboa, Verbo, 1992.
- TELO, Antonio J. y LA TORRE GÓMEZ, Hipólito de, *Portugal e Espanha nos sistemas internacionais contemporâneos*, Lisboa, Edições Cosmos, 2000.
- VENTURA, Antonio, «Deus Guarde V. Ex<sup>a</sup> Muitos Anos». Manuel Godoy e Luís Pinto de Sousa (1796-1798)», *Revista de Estudios Extremeños*, 57/3, (2001): 963-1116.
- VENTURA, Antonio, «Godoy e Portugal», en Miguel Ángel MELÓN JIMÉNEZ, Emilio LA PARRA LÓPEZ y Fernando T. PÉREZ GONZÁLEZ (Eds.), *Manuel Godoy y su tiempo*, t. I, Badajoz, editorial regional de Extremadura, 2003: 567-585.
- VICENTE, Antonio P., «El derrumbe del orden antiguo (1789-1834). Portugal», en Hipólito de LA TORRE GÓMEZ (ed.): *España y Portugal (Siglos IX-XX). Vivencias históricas*, Madrid, Síntesis, 1998: 159-177.
- VICENTE, Antonio P., «A política de Godoy em relação a Portugal. Do Tratado de Basileia à invasão de Junot (1795-1807)», *Revista de Estudios Extremeños*, 57/3, (2001): 1117-1153.





# DE UNA COMPAÑÍA COMERCIAL A LA INSERCIÓN EN LA ÉLITE CORDOBESA: LOS FERNÁNDEZ DE CARRERAS (SIGLOS XVI-XVIII)

## FROM A TRADE COMPANY TO THE INSERTION IN THE CORDOVAN ELITE: FERNÁNDEZ DE CARRERAS'S LINEAGE (16TH-18TH CENTURIES)

Marcos Rafael Cañas Pelayo<sup>1</sup>

Recibido: 12/08/2018 · Aceptado: 9/09/2018  
Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22427>

### Resumen

Los Fernández de Carreras, familia portuguesa establecida en Córdoba durante la Edad Moderna, son ejemplo de prosperidad comercial que se convierte en ascenso social. Con alto grado de especialización en los negocios textiles, sus conocimientos de las rutas económicas les hicieron extremadamente útiles para las élites locales andaluzas, siendo su integración mercantil muy exitosa. La carrera eclesiástica fue una parte integral de su auge en la ciudad. De cualquier modo, el cruce de los registros inquisitoriales y fuentes locales muestra que los primeros círculos de los Fernández de Carreras y sus mejores compañeros de negocios tenían una fuerte raigambre en la comunidad de cristianos nuevos cordobeses, supervivientes a los sangrientos años del inquisidor Lucero. Haciendo desaparecer las acusaciones y rumores sobre su pasado judeoconverso, miembros de la familia como el jurado Pedro Fernández Carreras o su hijo, el arcediano Melchor Fernández Carreras, lograron construir una sólida reputación para sus sucesores.

### Palabras clave

Ascenso social; Cristianos nuevos; Inquisición; Protección nobiliaria; redes mercantiles.

---

1. Universidad de Córdoba. Colaborador Honorario Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América de la Universidad de Córdoba. C. e.: [capemarcos@hotmail.com](mailto:capemarcos@hotmail.com).

Este trabajo se inscribe en el marco del Proyecto de Investigación *Nobles judeoconversos (II). La proyección patrimonial de las élites judeoconversas andaluzas (ss. XV-XVII)* (HAR2015-68577), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.

### Abstract

A Lusitanian family that arose in Cordova during the Modern Age, the Fernández de Carreras's lineage, is an example of commercial prosperity becoming upwardly mobile. With a high level of specialization in textile trade and networking skills that made them extremely useful for the Andalusian elite, their integration on the Cordovan economic circuit was very successful. Their ecclesiastical career was also essential to their rise. However, the crossing between inquisitorial registers and a range of local sources shows that Carreras's first social background and best business partners and marriage strategies were heavily rooted in the cordovan new Christian community that survived the bloody years of Lucero's Inquisition of Cordova. By eliminating all the accusations and rumours about being *conversos*, members of the family such as juror Pedro Fernández Carreras or his son, Archdeacon Melchor Fernández Carreras, were able to acquire a solid reputation for their successors.

### Keywords

Upward Mobility; New Christians; Inquisition; Nobility protection; Trade networks.

.....

**DEBIDO** al avanzado estado de su enfermedad a la altura del año de 1633, el arcediano de los Pedroches, Melchor Fernández de Carreras y Acuña, se vio obligado a dictar sus últimas voluntades ante Francisco Rodríguez de Almoguera, familiar del Santo Oficio de Córdoba, uno de sus albaceas testamentarios, y el escribano público Luis Jacinto Ojero. En dicha escritura, este importante personaje, el cual también ostentaba la dignidad de canónigo, recordaba la gruesa hacienda que había heredado de su padre, Pedro Fernández de Carreras y Acuña, quien fuera jurado en la ciudad andaluza. Entre otros préstamos, su progenitor había dado 18.000 ducados a Francisco de Vera, predecesor de Melchor en el arcedianato, así como otros 10.000 ducados que Elena de Carreras, su difunta hermana, tuvo otorgados para su dote por el matrimonio con don Francisco de Saavedra y Mesa<sup>2</sup>.

A pesar de algunos descalabros financieros debido a alguna mala inversión, don Melchor, tutor de sus hermanos y nueva cabeza rectora de la familia, había incorporado al mayorazgo de fundación paterna<sup>3</sup> la villa de Villaralto<sup>4</sup>, a través de la compra de dicho enclave a la Corona por valor de 1.690.000 maravedíes. Como ha quedado demostrado de manera clara en estudios previos, el interés de esta adquisición no era económico, sino que presentaba una finalidad indudable de ascenso social a través de la obtención del ansiado rango de *señores de vasallos*<sup>5</sup>.

Tanto en las últimas voluntades de Melchor como en el testamento de su padre queda patente la pertenencia a una familia que había sabido cimentar un sólido patrimonio desde finales del Quinientos, el cual permitiría a sus integrantes aspirar durante la primera mitad de la siguiente centuria a consolidar un buen estatus en la ciudad.

No obstante, existen bastantes incertidumbres acerca de la verdadera extracción social de los Fernández de Carreras, cuyo origen portugués va a irse olvidando con el paso de las generaciones, a la par que sus integrantes logran mezclarse en una inteligente estrategia matrimonial con algunos grupos destacados de la oligarquía cordobesa. Fruto de estos años de investigación, podemos aventurarnos a trazar las líneas generales de su táctica a seguir y las posibles motivaciones que subyacían cara a conseguir sus objetivos.

2. Archivo Histórico Provincial de Córdoba (de ahora en adelante, AHPCo), leg. 16271-P, f. 395v.

3. Si bien la condición religiosa de Melchor no le hacía entrar en la línea sucesoria del mayorazgo, su padre incluyó una cláusula testamentaria que obligaba a todos sus descendientes a permitirle disfrutar del mismo al citado arcediano mientras viviese. La última voluntad del jurado Pedro Fernández de Carreras y Acuña, redactada a la altura de 1620, en AHPCo, leg. 11739-P, ff. 98r.-103v.

4. Inicialmente, Villaralto era un barrio perteneciente a Torremilano (Dos Torres), parte norte del reino cordobés. Luis Romero Fernández publicó hace unos años un artículo centrado en la evolución de este señorío jurisdiccional en el Setecientos. Más información en ROMERO FERNÁNDEZ, (2013): 65-76.

5. Un recorrido claro por la evolución de este señorío durante la Edad Moderna y unas primeras hipótesis de interés sobre los objetivos de los Fernández de Carreras en SORIA MESA, 2011: 13-32.

## 1. BREVE ESTADO DE LA CUESTIÓN: UN ORIGEN FAMILIAR POCO CLARO

Durante su análisis pormenorizado de las transformaciones acontecidas en el seno de la élite cordobesa durante la Edad Moderna, el profesor Enrique Soria Mesa ya ponía tras la pista a futuras investigaciones acerca del linaje de los Fernández Carreras, cuyo ascenso social solamente podía adscribirse a una pujanza comercial constante desde su llegada al reino andaluz<sup>6</sup>. Así lo constata también Gonzalo Herreros Moya cuando destaca que, apenas pasada una generación de su llegada a Córdoba, pronto encontramos alianzas conyugales tan ventajosas para ellos como, según hemos citado con anterioridad, la que unió a Francisco de Saavedra y Mesa con Elena de Carreras<sup>7</sup>.

Como bien incidían sendos autores, éramos conscientes del carácter advenedizo que estos recién llegados podían presentar para aspirar a ser aceptados en las herméticas esferas del poder local, pero carecíamos de la suficiente información sobre su genealogía y la temporalización de su llegada a Andalucía. Siguiendo esa pista, hemos podido ir respondiendo a algunos de los interrogantes que presenta esta familia lusitana. En primer lugar, descubriendo el círculo converso que tan útil les resultó para cimentar su fortuna; a lo largo de este artículo, observaremos que fueron vínculos más allá de los negocios. En segundo, siguiendo su acceso a diferentes posiciones de privilegio en los cabildos municipal y eclesiástico de Córdoba<sup>8</sup>.

Es indispensable en este sentido citar algunas obras bibliográficas de consulta para seguir el árbol genealógico de los Carreras<sup>9</sup> y del señorío de Villaralto<sup>10</sup>, las cuales han facilitado en mucho la búsqueda de las fuentes primarias, fundamentalmente en este caso, los protocolos notariales, padrones domiciliarios, actas capitulares, pleitos ante la Chancillería de Granada y algunos documentos específicos de los grandes archivos nacionales.

De igual manera, en el catálogo de expedientes recogido por José Antonio Martínez Bara<sup>11</sup>, hallamos las familiaturas del Santo Oficio otorgadas a los Carreras y sus más cercanos parientes. A la par, habremos de mencionar varios estudios que, sin estar orientados directamente a esta familia en sus objetivos, aportan datos que nos han sido de utilidad para su búsqueda, a los cuales haremos referencia conforme surjan en nuestro discurso.

Sin más preámbulos, comenzaremos nuestro recorrido con el establecimiento de esta familia lusitana en Córdoba y los pasos que dieron para alcanzar una sólida posición.

---

6. SORIA MESA, 2000: 109.

7. HERREROS MOYA, (2013): 142.

8. Alguna consideración al respecto en CAÑAS PELAYO, (2016a): 292-294 y 2016b: 225-260.

9. PORRAS BENITO, 2004: 506.

10. MÁRQUEZ DE CASTRO, 1981: 208-209. RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, 1986: 132-133. GÓMEZ MUÑOZ, 1986; 1989.

11. MARTÍNEZ BARA, 1970.

## 2. LA COMPAÑÍA DE LOS HERMANOS CARRERAS

La fundación de una compañía era un acto de fuerte vinculación entre mercaderes, un nexo que sobrepasaba la simple asociación comercial esporádica. Las distintas partes implicadas se comprometían ante escribano público a determinadas obligaciones (el capital que debería aportarse, la duración de la misma, etc.) que explican, según muestra de manera elocuente el profesor Rafael Girón<sup>12</sup> para el caso de los comerciantes genoveses, el fuerte grado de parentesco que se consolidaba a través de este reconocimiento.

Los hermanos Juan y Pedro Fernández de Carreras y Acuña constituyen un ejemplo perfecto de este tipo de empresa. Nacidos en Friastelas, pequeño lugar adscrito al arzobispado de Braga, ambos hermanos se trasladaron desde muy jóvenes a Lisboa, donde fueron acogidos por uno de sus tíos, quien pronto los inició en la trata de la seda, poniéndolos a su servicio.

Ambos responderían al clásico modelo de aprendizaje de estirpes de negociantes<sup>13</sup>. Es decir, aquellos hijos o sobrinos que pasaban a la tutela de un pariente de mayor rango que los empleaba en pequeñas tareas durante los primeros compases, para finalmente ir delegando en ellos mayor responsabilidad y autonomía. No disponemos de excesiva información acerca de estos primeros años de los Carreras en Lisboa, si bien tenemos suficiente noticia<sup>14</sup> de que su actividad tuvo que ser satisfactoria, hasta el punto de contar con el beneplácito de su tío para viajar a Córdoba y formar una compañía mercantil de rango propio.

Desafortunadamente, no existen a día de hoy muchos estudios en profundidad de este tipo de formaciones<sup>15</sup>, si bien en el caso de estos protagonistas se da la fortuna de disponer bastante documentación original relativa a la creación de esta asociación, así como algunos datos de los dividendos que rindió a lo largo de su prolongación en el tiempo.

Juan Fernández de Carreras dejaría constancia de ello a través de su carta de testamento, afirmando que había puesto 23.000 reales de inversión inicial como punto de partida de la empresa familiar<sup>16</sup>, la cual podemos estimar se creó alrededor 1582, atendiendo a sus declaraciones. Apenas unos años después, ya se preciaba de haber conseguido unas ganancias de 73.960 reales, por 50.690 de su hermano.

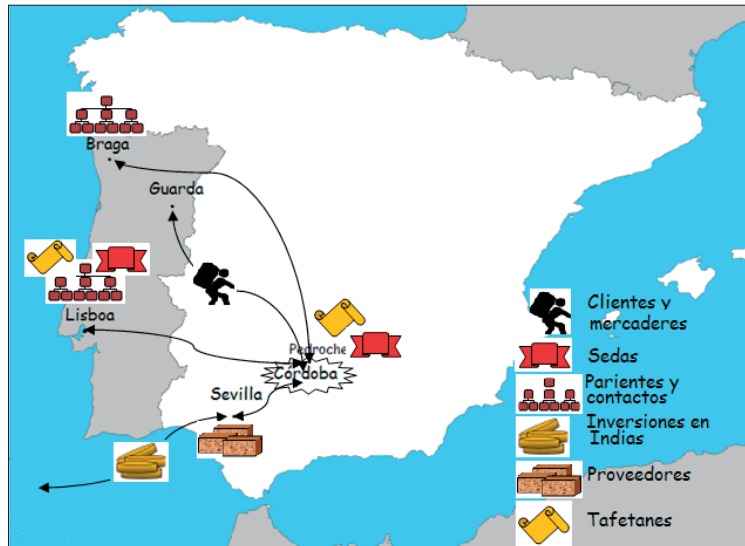
12. Entre otros, destacar GIRÓN PASCUAL, 2014: 163-172.

13. El exponente máximo de ese *cursus honorum* sería el caso de Fernando Montesinos, ejemplarmente estudiado en LÓPEZ BELINCHÓN, 2001. De igual forma, las familias portuguesas de banqueros que auxiliaron a la Monarquía Hispánica, no pocas de ellas con ascendencia judeoconversa, han sido analizadas en detalle por SANZ AYÁN, 2013.

14. Aunque muy posteriores en el tiempo, resultan de interés los informes enviados por la Inquisición de Coímbra, la cual realizó averiguaciones dirigidas por el licenciado Domingo de Carvalho, comisario del Santo Oficio en Braga. Todos los testigos recordaban a los hermanos como hijos legítimos de Alfonso Fernández de Carreras y Elena Alfonso, trasladados desde jóvenes a la capital portuguesa para aprender a tratar en sedas. Se nos da el nombre del tío paterno de ambos, Pedro Fernández, quien se encargó de acogerlos durante ese periplo hasta su traslado a Córdoba. Este informe viene anexo en Archivo Histórico Nacional (de ahora en adelante, AHN), Inquisición, leg. 1459, exp. 1. La respuesta del Tribunal lusitano se envía en verano del año de 1632 y está en cuaderno independiente de la probanza de don Gómez de Solís, descendiente de los Carreras por línea materna, del cual hablaremos con detalle en este mismo artículo.

15. En este sentido, ver las muestras aportadas por MONTOJO MONTOJO, (1997): 237-252.

16. AHPCo, 12152-P, fols. 32r.-38r.



MAPA: NEGOCIOS DE LA COMPAÑÍA DE LOS HERMANOS FERNÁNDEZ DE CARRERAS (FINALES SIGLO XVI).

Fuente: AHPCo, legajos varios. Elaboración propia\*.

\* El mapa base con el que he trabajado ha sido recogido de la página <http://www.d-maps.com>, realizando posteriormente modificaciones sobre el mismo en base a las fuentes documentales.

Sabemos que Juan se avecindó en la collación de Santiago, mientras que Pedro hizo lo propio en la de Santa María<sup>17</sup>.

Obviamente, Sevilla y Lisboa jugaron un papel fundamental como centros de abastecimiento para estos protagonistas. Por su lado, el arzobispado de Braga significó una red de parientes y apoyos, encabezados por su propia hermana, Beatriz Alfonso, paralelamente otros mercaderes portugueses de la diócesis de la Guarda recurrían a ellos.

Tenemos constancia de que sendos mercaderes estaban casados. Aunque no hayamos descubierto muchos datos sobre María Rodríguez de Robles<sup>18</sup>, mujer de Pedro, la última voluntad de su hermano Juan sí aporta cuestiones de interés relativas a la dote que recibió de su mujer, Andrea de Rojas, de cuya filiación hablaremos un poco más adelante por tener una clara raigambre conversa. Para lo que nos interesa en este apartado, sabemos que dicho enlace se produjo, aproximadamente, en el año de 1582, aportando la novia, entre otros bienes, una heredad con su lagar y minas en el pago de la Fuente Clara<sup>19</sup>. Como agradecimiento a su viuda, el finado ordenó sacar 7.500 reales de los réditos de la compañía para que pudiera hacer un uso personal de los mismos, siendo, además, acogida por su cuñado<sup>20</sup>.

17. Archivo Municipal de Córdoba (de ahora en adelante AMCo), Padrones domiciliarios, caja 1085, exp. 21.

18. Únicamente algunas referencias en las probanzas de su hijo Melchor para obtener canonjía. María aparece en ocasiones con el añadido del apellido Andrada, pista sobre su ascendencia portuguesa, confirmada de manera clara en las investigaciones de Rafael Gómez Muñoz.

19. AHPCo, leg. 12152-P, fol. 34v. Además, añadió a todo ello la cantidad de 1.652 reales en efectivo, junto con el derecho sobre unas casas cerca del convento de Santa Cruz. Un bien inmobiliario que rentaba unos 8.000 maravedíes anuales al jurado portugués.

20. Así se anota en el padrón que hallamos en AMCo, Padrones domiciliarios, caja 1085. Deja constancia también

Con motivo de esta última voluntad realizada en 1590, disponemos de un recuento muy preciso de cómo se había desempeñado la compañía, la cual pasaría al control de Pedro y las herederas de su difunto hermano, debiendo hacerse siempre balances anuales, permitiéndose en las cláusulas fijadas la disolución de la misma si no saliera beneficioso continuar la empresa familiar.

En definitiva, una escritura muy rica que presenta un anexo también infrecuente, un detallado inventario efectuado sobre las posesiones del fallecido<sup>21</sup>, donde, junto con mobiliario, vestimenta y utensilios domésticos se destaca un apartado relativo a la joyería:

- Un jarro de plata dorada.
- Una cadena de oro y varias sortijas.
- Cucharas de plata.
- Una taza de pie labrada y dorada.
- Un cofre de Flandes<sup>22</sup>.

Lógicamente, esta actividad les generó una rápida conexión con otros colegas jurados, cargos en el concejo que solía ser ocupados por mercaderes de cierta entidad en la urbe. Uno de sus principales apoyos fue Juan Martínez de Ojacastro, importante sedero, el cual contaba con una notable nómina de clientes portugueses a los que vendía sus mercancías.

Distintos trabajos han dejado constancia de la ascendencia judeoconversa de este importante mercader. El profesor Corral López ha incidido en el origen de esta familia y los problemas que tuvieron sus integrantes por sus raíces hebreas<sup>23</sup>, mientras que los estudios de Enrique Soria Mesa y Francisco I. Quevedo Sánchez<sup>24</sup> han profundizado particularmente en este comerciante, un contacto que resultó fundamental para que los hermanos Carreras pudiesen prosperar en el circuito económico del reino cordobés<sup>25</sup>. Los lazos que estrecharon no solamente incluían operaciones mercantiles.

Hay un documento que clarifica todo lo antedicho. Se trata de la petición que Ojacastro solicitó para poder fundar un mayorazgo sobre la cabeza de doña María de Rivadeneira, su hija, casada con Melchor Martínez de Ozaldu, primo-hermano del jurado. Firmada la solicitud un 26 de abril de 1610<sup>26</sup>, este personaje afirmó tener

---

este documento de la actividad comercial en la collación de Santa María: abundancia de tejedores de terciopelo, mercaderes de sedas, tintoreros, hileros, etc. Un lugar muy idóneo para la actividad de Pedro Fernández de Carreras.

21. La referencia en PORRAS BENITO, 2004: 506.

22. AHPCo, leg. 12152-P, fols. 63r.-65v.

23. CORRAL LÓPEZ (2011): 47-61.

24. QUEVEDO SÁNCHEZ, 2016: 392-393. Asimismo, un caso con paralelismos notorios en su ascenso social es presentado en SERRANO MÁRQUEZ (2015): 79-111.

25. La fluidez de los intercambios del jurado Ojacastro con los comerciantes portugueses resultaba básica en la industria textil cordobesa, ya que Portugal era uno de los principales reinos con los que comerciar. Sin duda, suponía simple cuestión de tiempo que los hermanos Carreras establecieran tempranos acuerdos con él para consolidar su compañía en la nueva ciudad. Sobre las rutas textiles que sobresalían en la Córdoba de finales del Quinientos, siguen destacando las consideraciones al respecto de FORTEA PÉREZ, 1981.

26. Archivo General de Simancas (de ahora en adelante, AGS), Cámara de Castilla, leg. 976, exp. 61. Deseo aquí expresar mi agradecimiento al profesor Enrique Soria Mesa, quien me cedió cordialmente esta referencia.

una hacienda<sup>27</sup> cuyo valor rondaba los 50.000 ducados, asegurados en valores como olivares, casas y censos de los que era beneficiario.

Buscando verificar su adinerada condición, el fundador citó a un nutrido cuerpo de testigos que avalase su versión. Entre otros<sup>28</sup>, uno de los llamados a declarar ante el escribano Rodrigo de Molina fue Pedro Fernández de Carreras, a la sazón con unos cincuenta años de edad, quien no solamente defendió la calidad de su asociado, sino que se presentó como compadre de Ojacastro. Se trataba de un parentesco espiritual reconocido por la propia Iglesia hasta el punto de que era necesario solicitar dispensa para enlaces donde los contrayentes tuvieran ese vínculo.

La confianza mutua queda respaldada también en la condición de curadores y albaceas testamentarios que respectivamente se fueron dando entre sí. Si Juan Fernández de Carreras nombraba a Ojacastro en su última voluntad<sup>29</sup>, el jurado castellano hacía lo propio con Pedro Fernández de Carreras, a quien destacaba como uno de los socios que debería, una vez fallecido él, abrir las llaves de los cofres y baúles con las cuentas de sus negocios para hacer inventario y poner orden<sup>30</sup>.

Tras el fallecimiento de Juan, Pedro Fernández de Carreras y Acuña quedó como cabeza de la familia Carreras en Córdoba. En cierto sentido, siguió el modelo de su colega Juan Martínez de Ojacastro a la hora de alcanzar respetabilidad y garantizar la conservación de su patrimonio mediante la fundación de un mayorazgo, como veremos en el siguiente epígrafe. Junto con ello, había logrado la ejecutoría de hidalguía que avalaba su estatus.

Fruto de sus estudios en los registros de esa serie en la Fototeca del Laboratorio de Arte de la Universidad de Sevilla, la profesora Rosario Marchena Hidalgo<sup>31</sup> nos ha dejado una detallada descripción de la decoración de dicho documento, destacando la temática de iluminación propia de la época. Dicha autora expone cómo Pedro Fernández<sup>32</sup> se hizo acompañar de sus tres hijos<sup>33</sup> a los pies de la Inmaculada

27. Un reflejo interesante de la mentalidad de la época es cómo el propio Ojacastro justifica su pretensión de haber comerciado honradamente con seda y otras mercaderías no prohibidas, presumiendo de los abundantes criados y demás sirvientes que tenía bajo su amparo.

28. Efectuada en 1598. Debe destacarse que también se llamó a comparecer a Antonio Fernández de Carreras, afincado en la collación de Santa María. Se trataría, probablemente, de uno de los primos del jurado Carreras, originario de Braga y también trasladado a Córdoba con ellos. Asimismo con sus sobrinos, se repetiría el modelo de aprendizaje que ellos habían tenido en Lisboa con su tío, siendo ahora su turno para enseñar la manera de comerciar a algunos de sus jóvenes parientes venidos de Braga: AHPCo, leg. 12422-P, fols.86v.-87.

29. Una demostración del trato familiar entre ambos grupos radica en el hecho de que Juan especifica que, en caso de no estar su hermano Pedro, sus hijas pasarían a la tutela de Francisco de Baena y el propio Ojacastro. El primero era cuñado del mercader portugués, también converso, el cual alcanzó la posición de capellán en la Fuensanta. Ver AHPCo, leg. 12152-P, fol. 36v, año de 1590.

30. AHPCo, leg. 10291-P. Este legajo es una colección de testamentos cerrados, todos redactados por el escribano público Rodrigo de Molina. Están sin numerar sus páginas. El de Ojacastro fue realizado en 1604. El documento vuelve a confirmar el círculo cristiano nuevo en el que se movieron los Carreras, pues el testamento destaca también a Pedro de Solís, otro importante mercader de lienzos, proveniente de familia de tintoreros, el cual va a terminar enlazando con Ana de Carreras, una de las hijas de Juan Fernández de Carreras.

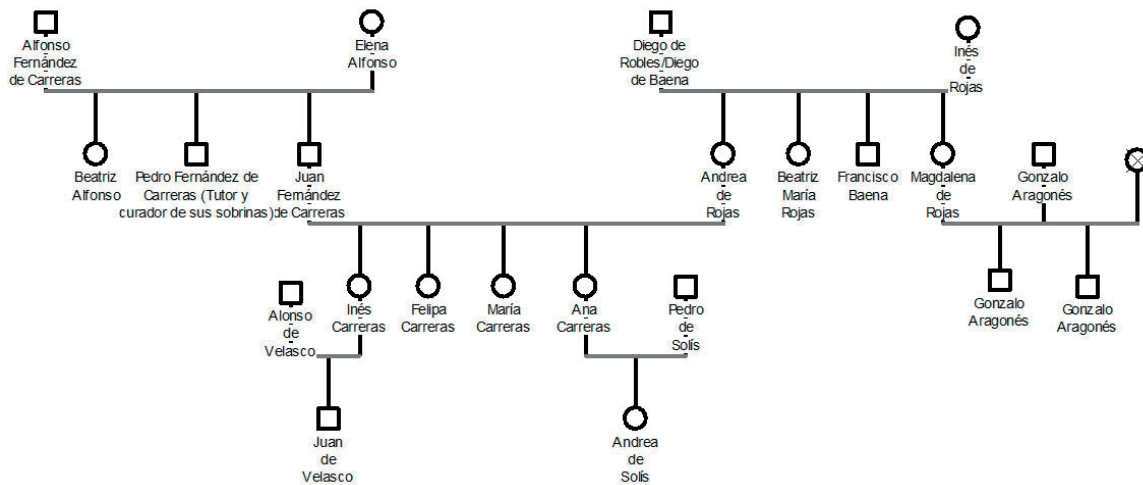
31. MARCHENA HIDALGO (2011): 137.

32. Generalmente, en las fuentes de la época aparece el Fernández de Carreras y Acuña completo cuando escriben el apellido, existiendo también otras ocasiones donde se abrevia la fórmula con Fernández Carreras, incluso obviando el Acuña, o con la fórmula Fernández de las Carreras. Para una mayor comodidad en la lectura, siempre optamos por usar la primera de las acepciones.

33. En realidad, tuvo más hijos varones, pero fueron Melchor, Luis y Francisco los que llegaron a la edad adulta.



Concepción, siendo reconocible la condición de clérigo de don Melchor. A nivel estilístico, Teresa Laguna Paúl<sup>34</sup> ha subrayado las pervivencias platerescas que presenta dicha miniatura.



ÁRBOL 1: JUAN FERNÁNDEZ DE CARRERAS. Fuente: AHPCo, legs. varios; AHN, Inquisición, legs. varios y ARChGr, Pleitos varios. Elaboración propia<sup>35</sup>.

\* Los árboles genealógicos del presente artículo han sido realizados a través del programa GenoPro (<http://www.genopro.com/es/>).

### 3. LA FUNDACIÓN DEL MAYORAZGO DE LOS FERNÁNDEZ DE CARRERAS

Con la fortuna cimentada en la próspera empresa comercial, el jurado Pedro Fernández de Carreras y Acuña estaba en disposición de evitar la excesiva dispersión de su patrimonio mediante la fundación de un mayorazgo<sup>35</sup>, vinculado según la fórmula clásica del tercio y remanente del quinto de sus bienes. Nuevamente, el testamento es la fuente esencial para entender bien las condiciones impuestas por este personaje para preservar el nivel alcanzado<sup>36</sup>.

Las casas que poseía en la calle los Paraísos, acompañadas de juros y censos a su favor garantizaban la creación de este vínculo, para el cual llamó en el siguiente orden a su descendencia:

---

Francisco falleció antes de poder disfrutar de la herencia paterna. De momento, no tenemos constancia de que si este miembro de la familia contrajo nupcias o permaneció soltero.

34. LAGUNA PAÚL, 1980: 34.

35. Desde el punto de vista institucional sigue siendo recomendable el clásico estudio de CLAVERO, 1989. El profesor Enrique Soria Mesa ha subrayado el punto de inflexión que supusieron las Cortes de Toro (1505), momento clave en cuanto permitió abrir esta posibilidad a otras categorías sociales. Jurados de mesocracia alta como Ojacastró o el propio Carreras intentaban con ello emular, dentro de sus posibilidades, lo que la oligarquía cordobesa llevaba haciendo desde generaciones, aprovechando para ello las buenas tierras que ofertaba la Campiña del reino. Ver SORIA MESA, 2000: 78-114. Sobre la prolongación de los mayorazgos en el tiempo sobresale el magnífico estudio de PÉREZ PICAZO, 1990.

36. AHPCo, leg. 11739-P, fols. 98v.-103v.

- Luis Fernández de Carreras y Acuña.
- Francisco Fernández de Carreras y Acuña.
- Isabel Fernández de Carreras y Acuña.
- María Fernández de Carreras y Acuña.
- Victoria Fernández de Carreras y Acuña.

Se ha apuntado previamente en este estudio la condición que se impuso de que Melchor, quizás el varón de mayor edad del clan, tendría pleno permiso para disfrutar del mismo mientras viviese, sin que ninguno de los otros herederos pudiera impedirlo. En otro elemento muy típico de esta clase de creaciones, se estipula que el arcediano y los futuros religiosos de la familia deberán crear una capellanía donde se garantizaran determinadas misas por los parientes fallecidos de la familia<sup>37</sup>.

Uno de los principales problemas que podían presentarse a este respecto era la extinción de la línea principal de sucesores. Por ello, el fundador determinó que, en caso de acontecer ese vacío, deberían darse los derechos al pariente más propinquo entre los que se presentasen a pleitear por el mismo. Se les impondría, eso sí, el gravamen de que todo aquel pretendiente que lo obtuviera debería portar los apellidos Fernández de Carreras y Acuña para ostentar a la titularidad<sup>38</sup>.

Con anterioridad a estas disposiciones sobre sus hijos, podemos acreditar que el fundador no descuidó las responsabilidades con sus sobrinas. Así, Inés Carreras recibió un acrecentamiento de dote por valor de 4.500 ducados para contraer nupcias con Alonso de Velasco<sup>39</sup>, hijo de Juan de Velasco, vecino de la collación de San Lorenzo, miembro de otra stirpe de jurados del cabildo cordobés, la cual también poseía mayorazgos y reforzó la política de alianzas del grupo. Las últimas voluntades de Andrea de Rojas avalaban la protección que había supuesto su cuñado para ayudar a sus hijas<sup>40</sup>.

Disponemos de la minuciosa anotación del ajuar que Inés llevó a su matrimonio, donde queda patente la riqueza textil de su familia<sup>41</sup>. Una de sus hermanas ayudó también a la unión con la cesión de 75.000 maravedíes, a los que su madre añadió 302.307. Sin duda, quedaba claro que la alianza con los Velasco resultaba prioritaria. Cuestión muy reveladora es el hecho conocido de que esta familia se caracterizó por casar a varios de sus herederos con mujeres adineradas de condición villana, en un intercambio donde ambas partes se beneficiaban<sup>42</sup>.

37. Concretamente, el testamento alude a Antonio Fernández de Carreras, el ya citado primo de los dos fundadores de la compañía, por la salvación de su alma y en agradecimiento a la ayuda económica que les había prestado en el pasado. Enrique Soria Mesa ha subrayado las posibilidades que se abrían con este mecanismo, el clérigo elegido por la familia, naturalmente miembro del grupo, lograría con ello alcanzar las suficientes rentas para la congrua. SORIA MESA, 2007: 156.

38. Regla que se recordó en el largo pleito que encontramos en el Archivo de la Real Chancillería de Granada (de ahora en adelante, ARChGr), Pleitos, cabina 402, caja 9068, leg. 3364, pieza nº4.

39. AHPCo, leg. 12198-P, fols. 273r.-274v. Por esta línea terminarán apareciendo descendientes que heredarán el señorío de Villaralto. Expuesto con claridad en PORRAS BENITO, 2004: 507-517.

40. AHPCo, leg. 11735-P, fols. 148v.-151r. Por ejemplo, Pedro de Solís recibió la cantidad de 17.600 reales en acrecentamiento de la dote de Ana Carreras.

41. Abundancia de sábanas de Ruan, camisas de Holanda, telas finas, sedas, etc. En AHPCo, leg. 12128-P, fols. 273r.-274v.

42. Más información en BAENA ALTOLAGUIRRE, 1982: 124.

En resumen, una serie de enlaces que se tradujeron en jugosos dividendos para la familia, básicos para explicar el acceso a las juraderías y la fortuna que iban preservando. Sin embargo, para lograr abrir las puertas de la oligarquía local, era preciso dar un paso más allá en esa estrategia. La inteligente inversión hecha cara a la inserción de Melchor como miembro de pleno derecho de la catedral terminaría siendo la pieza clave para obtener ese objetivo.

#### 4. UNA CARRERA ECLESIAÍSTICA PARA REFORZAR AL GRUPO

Insertar a un miembro de una familia en el clero no solamente era una manera adecuada y aceptada por la norma social de la época para alejar a los *segundones* de la herencia familiar y evitar la dispersión del patrimonio. Todo lo contrario, una afortunada carrera eclesiástica se traducía de inmediato en pingües beneficios para el resto de parientes. La excelente tesis doctoral del profesor Antonio J. Díaz Rodríguez<sup>43</sup> sobre la evolución del cabildo cordobés durante la Edad Moderna aporta una gran cantidad de ejemplos sobre cómo los integrantes de dicha institución escondían una amalgama de intereses que tenían mucho más que ver con el abolengo de cada cual que a un corporativismo con el estamento al que pertenecían.

Al encaminar a su hijo hacia dicha andadura, Pedro Fernández de Carreras estaba realizando una apuesta muy clara en ese sentido. Es ahí donde debemos adscribir los préstamos que mencionábamos al principio de este capítulo, no pocos de ellos realizados a dignidades eclesiásticas, una forma de ganar importantes valedores para que respaldasen las pretensiones de su vástago, quien terminó alcanzando las posiciones de arcediano de Los Pedroches y canónigo.

Previamente a alcanzar esa meta, nuestro protagonista fue coadjutor, figura clave para entender la posibilidad de las familias de lograr sucederse en un cargo eclesiástico. El profesor Antonio Cabeza<sup>44</sup>, gran conocedor del cabildo catedralicio palentino durante la Edad Moderna, ha subrayado cómo las prebendas iban sufriendo un proceso de patrimonialización a través de este mecanismo, una reproducción social de clérigos. Otros especialistas han confirmado esa línea, tratándose de un fenómeno que encontramos en otras catedrales peninsulares<sup>45</sup>. El coadjutor servía a un eclesiástico de mayor rango a la espera de poder sucederle en dignidad y beneficios.

Sobre las pruebas de limpieza de sangre realizadas para la pretensión de Melchor a la canonjía disponemos del estudio del cronista Rafael Gómez Muñoz<sup>46</sup>. Se realizaron investigaciones genealógicas en Friastelas<sup>47</sup> y Quinta Da Granja<sup>48</sup>, pequeñas localidades dependientes a la archidiócesis de Braga. De la segunda procedían los

43. Cito por su edición en la universidad de Murcia: DÍAZ RODRÍGUEZ (2012).

44. CABEZA RODRÍGUEZ, 1996: 252.

45. Una visión global de interés a cargo de grandes expertos en la materia la hallamos en ARANDA PÉREZ, 2000 y en SORIA MESA, DÍAZ RODRÍGUEZ, 2012 y HERNÁNDEZ FRANCO, (2012a): 325-350 y 2012b: 71-81.

46. GÓMEZ MUÑOZ, 1986.

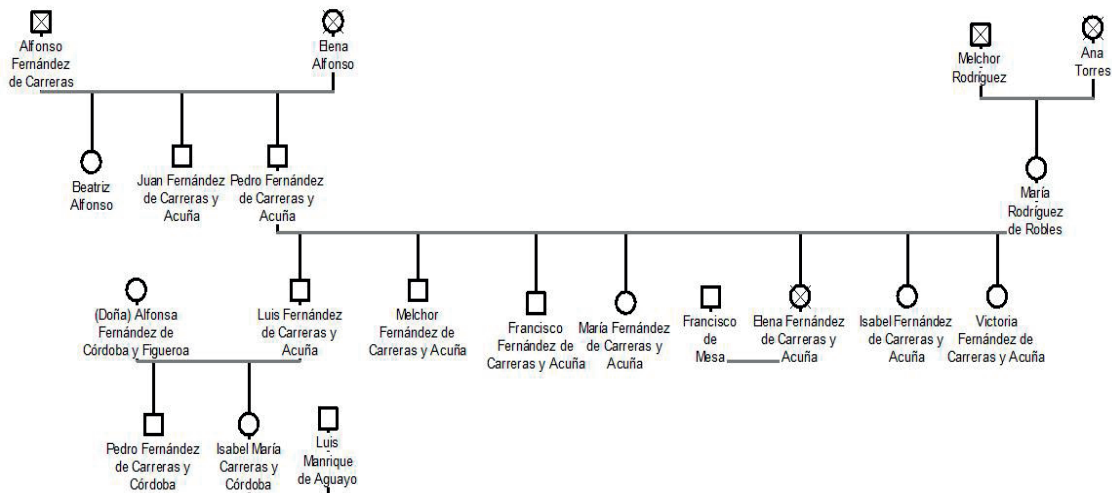
47. En el documento transcrito en dicho estudio aparecería como Fries-telas.

48. El escribano de las pruebas para canónigo castellaniza con la fórmula «La Quinta de la Granja».

abuelos maternos de Melchor, los padres de María Rodríguez de Robles, hija de Melchor Rodríguez y Ana Torres<sup>49</sup>.

Las probanzas, como las siguientes que se harían en Portugal para otros descendientes de esta rama, permitieron al aspirante obtener la dignidad eclesiástica. Sin embargo, cabe preguntarse, ¿eran los Fernández de Carreras cristianos viejos? No podemos descartar esta posibilidad, tampoco afirmarla de una manera rotunda. Las investigaciones para el cabildo catedralicio solamente llegaban hasta los abuelos y, generalmente, un candidato con buenos contactos dentro de la institución, y Melchor los tenía, así como una red de parientes y clientes en el reino lusitano, podía garantizarse un relativo control de que no existieran sobresaltos o declaraciones inapropiadas sobre su ascendencia.

El profesor A. J. Díaz Rodríguez es quien mayor luz ha arrojado a este respecto. Hablando del abuelo materno de nuestro protagonista, este autor refleja las dudas iniciales que existieron ante la limpieza genealógica de este pariente, puesto que él provenía de la villa de Mesão Frio, perteneciente al septentrional obispado lusitano de Lamego.



ÁRBOL 2: FAMILIA DE MELCHOR FERNÁNDEZ DE CARRERAS Y ACUÑA (SIMPLIFICADO).

Fuente: AHPCo, legs. varios; ARChGr, Pleitos varios, GÓMEZ MUÑOZ, 1986 Elaboración propia.

Allí era conocida como conversa una familia llamada Rodríguez, con la cual existía sospecha de conexión. Inmediatamente, se procuró desligar al abuelo del futuro arcediano, pero con graves dificultades para hacerlo documentalente, habida cuenta de las décadas transcurridas y, quizás, que hubiera un fundamento de verdad en aquellos rumores y no simple maledicencia de vecinos con enemistades personales<sup>50</sup>.

49. Los cuales se habrían trasladado con su hija desde el norte de Portugal hasta Córdoba, habiéndose afincado en la collación de Santa Marina. A la altura de las pruebas de su nieto en el cabildo catedralicio, celebradas en el mes de septiembre de 1605, ya había fallecido. Nuevamente en GÓMEZ MUÑOZ, 1986: 186.

50. Recurso nada infrecuente. Cuando el candidato se lo podía permitir, movía influencias para lograr desligar al pariente o parientes problemáticos en cuestión y tornarlos en otros con el mismo nombre pero limpios de esa mácula. No estamos todavía en disposición de confirmarlo o desmentirlo, pero se abre una posibilidad clara de que allí pueda existir un origen judeoconverso de los Fernández de Carreras en Portugal.

De cualquier modo, pronto se halla la solución en otro tipo de prueba que había perdurado en el recuerdo, la *riqueza material*, en este caso, algunos paisanos de más avanzada edad de la localidad rememoraron cómo este personaje hizo una visita tras haberse asentado en Córdoba, sorprendiendo a todos con un lustroso caballo castaño andaluz que era el más notable animal que se había visto allí en mucho tiempo<sup>51</sup>.

De lo que no cabe duda es que podemos comprobar que ni Pedro Fernández de Carreras ni sus hijos tuvieron problemas para enlazar con integrantes de esta importante minoría étnica. Podía ser por intereses comerciales como con Jorge Serrano, mercader lusitano al que Melchor cita en su testamento<sup>52</sup>, o conexiones mucho más profundas: con los Ojacastro, Solises, Aragonés, Portichuelo, etc. Lo veremos con claridad en el caso del licenciado Gómez de Solís, clave para entender por qué la realidad judeoconversa estuvo tan ligada a los Carreras. Pero retomemos la trayectoria de este canónigo que logró una posición destacada.

Es conocida bastante bien la organización del arcedianato de Pedroche y su formación en la Edad Media, gracias a las consideraciones que les dedicó Iluminado Sanz Sancho, sobresaliendo el interés agropecuario de la zona y las rentas que suponía<sup>53</sup>. Los derechos que su poseedor disfrutaría sus fecundas tierras través de los diezmos y otros privilegios garantizaban una posición acomodada.

Evidentemente, los contactos que pudo establecer don Melchor gracias a su rango incluían a miembros muy destacados del cabildo catedralicio y su entorno. Por ejemplo, junto con Antonio López de Valdelomar, tesorero de la Santa Cruzada en la ciudad de Córdoba, fue el encargado de otorgar su poder cumplido a Martín García de Espinal, vecino de Madrid, para que recibiese el arrendamiento de la mesa obispal sobre los frutos que pertenecían a la cámara apostólica tras el fallecimiento del obispo cordobés Jerónimo Ruiz Camargo<sup>54</sup>.

Con todo, nada de ello le libró de un problema que las élites locales, en su afán de emular el elevado tren de vida aristocrático, sufrieron como mal endémico durante la Edad Moderna. Los recuerdos de Melchor a este respecto no ofrecen desperdicio en esta materia, en cuanto él mismo se disculpó ante sus hermanos por el ostentoso gasto con el que ha acompañado su persona, desde lujos como su coche de cuatro caballos, pasando por un amplio cuerpo de criados y llegando hasta esclavos<sup>55</sup>.

51. En esta ocasión, cito por la tesis doctoral original en DÍAZ RODRÍGUEZ, 2011: 344-345. Agradezco la gentileza de su autor, quien no dudó en facilitarme la información de estas declaraciones de los testigos de la aldea portuguesa, los cuales hallamos en el Archivo de la Catedral de Córdoba (de ahora en adelante ACCo), Expedientes de limpieza de sangre, caja 5008, s.f. Como el profesor Díaz Rodríguez subraya, Antonio Fernández de Carreras, apoderado de Melchor para sus asuntos en el arzobispado de Braga, fue el encargado de la elección de testigos, reflejo de lo útil que resultaron los parientes que permanecieron en Portugal para este tipo de gestiones.

52. AHPCo, leg. 16271-P, fol. 392v. El arcediano remitía a los libros de cuentas de este mercader, ordenando que sus albaceas dieran satisfacción de lo que le hubiera quedado adeudado por compra de mercancías.

53. SANZ SANCHO, 2011: 33-62.

54. AHPCo, leg. 16271-P, fols. 160r.-161v. y 179r.-182r. Es interesante destacar que uno de los testigos citados sea Luis Fernández de Carreras y Acuña, hermano de Melchor.

55. De hecho, su albacea Luis Fernández de Carreras aprovechó la autoridad que le confirió el testamento para revender a algunos de ellos. Así, recibió 1.800 reales de Pedro de Salinas, secretario de la Inquisición de Córdoba y casado con una de sus hermanas, por una esclava de veinte años de edad, de nacionalidad portuguesa y que había sido propiedad de la familia. AHPCo, leg. 16271-P, fols. 383r.-384v.

Los principales reveses se habían debido a la toma del Brasil en manos holandesas, lo que había provocado una pérdida en las inversiones allí efectuadas por el arcediano que su testamento cifra en no menos de 10.000 ducados. También habló de cómo el empleo de tafetanes que tenía como negocio en Lisboa había ido perdiendo beneficios durante los últimos años, a lo que debía sumarse la bajada de la moneda<sup>56</sup>. Afortunadamente para los intereses de sus herederos, las prebendas de las que había podido gozar permitían paliar, en parte, aquel déficit.

Luis recibió igualmente un arrendamiento que el canónigo tenía sobre las cocheras en unas casas que eran propiedad de los capellanes de Torremilano, de la cual podría hacer uso o alquilar durante su vida, teniendo el derecho de elegir un sucesor para las mismas<sup>57</sup>. Los hermanos del difunto gestionaron también la devolución de algunos empeños que habían hecho a Melchor; por ejemplo, doña Luisa de Sotomayor hubo de dar satisfacción con intereses de un antiguo préstamo para recuperar las diferentes joyas y piedras finas que había dejado en poder de los Carreras<sup>58</sup>.

Con todo, la gran aportación que hizo a la familia fue la adquisición de Villaralto, la cual le fue gestionada por Duarte Fernández, importante asentista portugués a quien solicitó sus servicios en Madrid<sup>59</sup>. Si bien supuso un gasto considerable la operación y las protestas y pleitos de la villa de Torremilano, el arcediano lograba con aquello mejorar todavía más la reputación y estatus del grupo. Además, era la consecución de un objetivo largamente perseguido, puesto que Pedro Fernández de Carreras y Acuña ya había realizado varios intentos de adquirir la jurisdicción lugar en 1620<sup>60</sup>. Es decir, hemos de entender la compra de don Melchor en el contexto de una estrategia largamente gestada antes que como un capricho individual.

Es significativo también el lugar escogido por don Melchor para su enterramiento: su cuerpo fue sepultado en la capilla que era propiedad de Alonso Mohedano de Saavedra, canónigo cordobés, integrante de una familia de gran relevancia en el cabildo de dicha diócesis<sup>61</sup>. Un dato que no resulta anecdótico, puesto que revela una conexión que, nuevamente, vuelve a incidir en el interés de los Fernández de Carreras con los Pedroches, nada menos que con una familia que va a protagonizar un constante ascenso social en el siglo XVII. En efecto, los Mohedano de Saavedra pasarían

56. El arcediano estimó que, en total, ello habría supuesto un saldo negativo en 20.000 ducados. Todos los detalles en AHPCo, leg. 16271-P, fol. 396.

57. ARChGr, Pleitos, cabina 402, caja 9068, leg. 3364, pieza nº4, fol. 9.

58. El registro de este tipo de cuestiones en AHPCo, leg. 16271-P, fols. 388r.-397r. Doña Luisa dio satisfacción con 2.265 reales de lo que le restaba para saldar la deuda. En sentido inverso, el nuevo señor de Villaralto hubo de responder a su vez ante los acreedores del eclesiástico. Por ejemplo, a Juan Camacho por haber dorado el bronce de la lujosa cama de la casa principal del arcediano en El Pedroche, así como a Nicolás Barbosa, probablemente portugués, quien se había encargado de hacer reparaciones en su vivienda.

59. También era cristiano nuevo. Los detalles los podemos encontrar en AGS, Contaduría General, leg. 2313, exp. 108. En la venta de los privilegios se incluía también el disfrute de las alcabalas del territorio. Gracias al profesor Ángel María Ruiz Gálvez he tenido conocimiento de esta documentación, destacando también AGS, Dirección General del Tesoro, Inventario 24, leg. 294, exp. 46.

60. Se expone con claridad en GÓMEZ MUÑOZ, 1986.

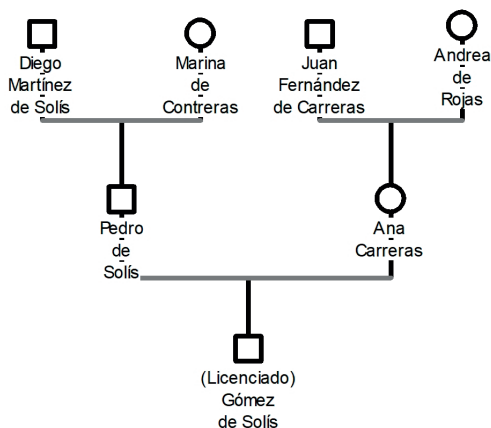
61. Entre otros trabajos, deben destacarse las consideraciones sobre su papel en la institución que hallamos en DÍAZ RODRÍGUEZ (2011): 19. Con el tiempo, uno de los integrantes de este grupo llegó a aspirar al mismísimo capelo cardenalicio. Más datos sobre ellos en SALAZAR MIR, 1995: 32.

de simples labradores locales a colocar constantemente miembros en los cabildos municipal y catedralicio en la capital cordobesa durante la siguiente centuria<sup>62</sup>.

No en vano, el cortejo fúnebre de aquel Carreras se había hecho con el acompañamiento de diferentes dignidades (deanes, chantre, inquisidores, familiares del Santo Oficio, etc.), acorde con el rango que había llegado a ostentar. Si bien fue una inversión elevada, la inserción de Melchor en aquellas esferas eclesiásticas repercutió favorablemente en sus descendientes

## 5. UN MOMENTO DE CRISIS: LAS PRETENSIONES DEL LICENCIADO GÓMEZ DE SOLÍS

Vistos todos estos precedentes, podíamos vernos tentados de pensar que la candidatura para oficial de la Inquisición cordobesa por parte del licenciado don Gómez de Solís, descendiente por línea materna de los Carreras, debieron suponer un mero trámite. En realidad, estas indagaciones genealógicas constituyeron uno de los momentos más delicados en el avance, hasta ese momento casi sin sobresaltos, de este grupo portugués en su nueva ciudad.



ÁRBOL 3: ABUELOS PATERNOS Y MATERNOS DEL LICENCIADO DON GÓMEZ SOLÍS, ASPIRANTE A OFICIAL DE LA INQUISICIÓN DE CÓRDOBA (1632). Fuente: AHN, Inquisición, leg. 1459, exp. 1.

Durante los últimos años hemos presenciado un enriquecimiento metodológico en el análisis de lo que implicaban realmente estos estatutos de limpieza de sangre como criba de aspirantes. Como diferentes especialistas han incidido<sup>63</sup>, lo que verdaderamente se ponía en liza era la capacidad del candidato para superar los posibles inconvenientes de algunas líneas o rama familiar *manchada*<sup>64</sup>. Solamente así podemos explicarnos cómo pretendientes con igual raigambre que otros aceptados eran desechados en un complejo juego de poderes locales e intereses.

62. Consideraciones al respecto en SORIA MESA, 2011: 20-24.

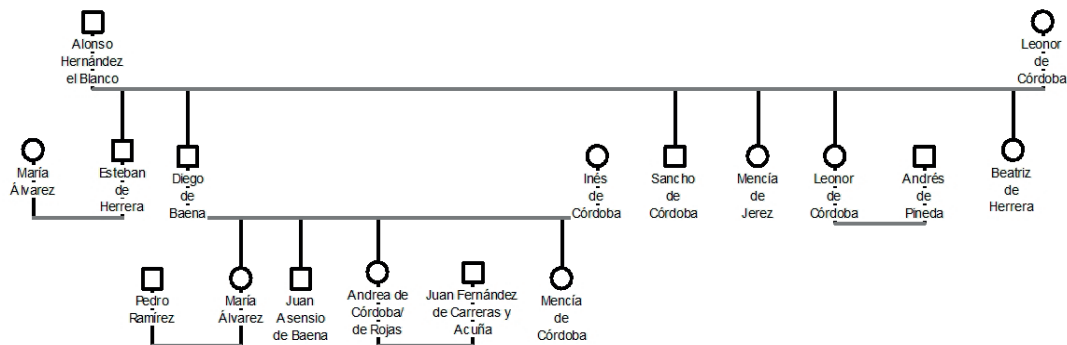
63. Abundantes ejemplos de ello y una actualizada revisión bibliográfica en SORIA MESA (2013): 9-36.

64. Utilizamos en el texto esta clase de expresiones para parafrasear el estilo discriminatorio propio de la época y que eran reflejadas en la documentación.

Para el caso que nos ocupa, no es que don Gómez de Solís tuviera problemas por la parte que le tocaba por los Carreas; antes, al contrario, la dignidad de su pariente Melchor Fernández de Carreras y Acuña fue utilizado como un mérito de la candidatura. No obstante, junto con los problemas que presentaba la línea de los Solises<sup>65</sup>, una de las principales causas de los retrasos de estas indagaciones fue la incertidumbre acerca de su abuela materna, doña Andrea de Rojas.

Esposa de Juan Fernández de Carreras, incluso los testigos más favorables al aspirante parecían poco proclives a dar excesivas referencias acerca de la ascendencia de la mujer del mercader portugués. Pedro de Escalera, secretario inquisitorial, realiza anotaciones reveladoras a este respecto durante sus indagaciones, tras haber buscado en el *libro de genealogías* de la Inquisición de Córdoba correspondiente al año de 1541.

Dicho registro daba constancia de las declaraciones de Diego de Baena, mercader de paños, quien afirmó ser hijo de Alonso Hernández el Blanco y Leonor de Córdoba. Esa afirmación convertía a Andrea de Rojas y sus hermanas<sup>66</sup> en nietas por los dos costados de quemados en el tristemente célebre Auto de los 107<sup>67</sup>. A su vez, la esposa de Diego de Baena habría sido acusada de haber huido a Roma<sup>68</sup> para evitar la persecución inquisitorial. Unas notas que se correspondían con los rumores de algunos de los testigos de mayor edad de las probanzas, quienes afirmaron que muchos estuvieron disuadidos de enlazar con Andrea de Rojas, pese a su buena dote, por tener conexiones con los Baenas Blancos y los Aragonés<sup>69</sup>.



ÁRBOL 4: LOS BAENAS-BLANCOS (SIGLO XVI). Fuente: AHN, Inquisición, leg. 1459, exp. 1, Cuaderno Primero, fols. 109r.-111. Elaboración propia.

65. Otra interesante familia conversa, también especializada en el comercio de productos textiles (tintes, lienzos, etc.). Pedro de Solís, casado con Ana de Carreras, era hijo de Diego Martínez de Solís, un importante lencero con tienda en los Marmolejos. Se trataba de otra alianza de los Carreras con cristianos nuevos asentados en Córdoba. Durante las indagaciones, el pretendiente intentó demostrar el origen noble de esa rama por Extremadura, aunque abundaron los testimonios contra su calidad de varios declarantes.

66. Esta versión explicaría muchos de los problemas que encontraron los testigos para filiar correctamente a la esposa de Juan Fernández de Carreras. Tanto ella como sus hermanas cambiaron de apellido y algunas de ellas, probablemente, de nombre.

67. Uno de los Autos de Fe más represivos de la época y que dejó diezmada a buena parte de la élite judeoconversa en el reino de Córdoba. Sobre sus consecuencias son recomendables las consideraciones que encontramos en SORIA MESA, 2000. Para el turbulento contexto histórico donde se enmarca esa conflictividad ver YUN CASALILLA, 1980. Sobre los primeros años de funcionamiento del Tribunal Inquisitorial cordobés: GRACIA BOIX, 1983. De igual forma, CUADRO GARCÍA (2003): 11-28.

68. Recientemente, destaca el trabajo de NELSON NOVOA, 2014, donde se destaca el papel de la ciudad italiana como foco y punto de encuentro de cristianos nuevos peninsulares durante el Quinientos.

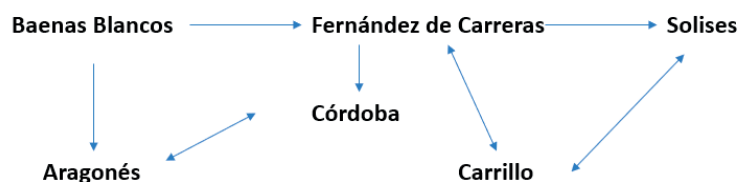
69. AHN, Inquisición, leg. 1459, exp. 1, Cuaderno Primero, fol. 82v. y 92r.



Es decir, una ascendencia que era un hecho notorio para toda la ciudad. Sin duda, Juan Fernández de Carreras fue perfectamente consciente de ello, más en una época donde el matrimonio tenía muy poco que ver con las decisiones individuales y sí con los intereses del grupo. Al realizar ese enlace, el jurado portugués tomaba una decisión plenamente meditada y que, además, en la esfera económica, le resultaba sumamente beneficiosa. La inmensa mayoría de su familia política estaba vinculada de una manera u otra al comercio textil, sin duda, su apoyo nos explica la excelente red de contactos que él y su hermano Pedro tuvieron para su compañía.

Bajo las simples apariencias, conforme avanzamos en el análisis, se nos revelan conexiones entre las distintas familias, todas ellas enlazan unas con otras. El profesor Enrique Soria ya había advertido, por ejemplo, del matrimonio de doña María de Solís, prima-hermana de Gómez de Solís, con Rodrigo Carrillo, cuya riqueza le había permitido pasar con muchos apuros su propia probanza para familiar del Santo Oficio de Córdoba<sup>70</sup>.

Lo interesante es que Gómez de Solís logró su ansiado cargo, quizás empleando más tiempo del que hubiera deseado el clan al principio, pero se terminó obteniendo. De hecho, como hemos mencionado, los Fernández de Carreras jugaron un papel destacado a la hora de que se lograra<sup>71</sup>, la asimilación social del grupo había sido un éxito rotundo.



RELACIONES FAMILIARES DE LOS FERNÁNDEZ DE CARRERAS CON GRUPOS JUDEOCONVERSOS EN CÓRDOBA.  
Fuente: AHPCo, legs. varios y AHN, Inquisición, legs. varios. Elaboración propia.

## 6. SEÑORÍOS, REGIDURÍAS Y OLVIDO

Como hemos mencionado con anterioridad, Luis Fernández de Carreras y Acuña fue el encargado de llevar a cabo la administración del legado dejado por su hermano arcediano. Con la autorización del comisionado regio don Francisco de Lerma, el primer señor de Villaralto realizó los nombramientos para el recién formado ayuntamiento de la villa, así como también hubo de afrontar diferentes protestas de la vecina Torremilano, especialmente en materia relativa a los derechos de explotación de la dehesa ubicada en la Peñalosa<sup>72</sup>.

Situado como nuevo cabeza de la familia Carreras, Luis gestionó también la devolución de algunas de las joyas que el inquisidor cordobés don Gabriel Briones de

70. SORIA MESA, 2000: 189.

71. Uno de los actos positivos que más se apreciaron de la candidatura fue su parentesco con el arcediano de los Pedroches. Nuevamente, se recibieron informes desde Portugal. En este caso, ya no aparece ninguna mención a los Rodríguez; de hecho, esos abuelos maternos parecen convenientemente poco referenciados.

72. RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, 1986: 132.

Ayala había otorgado al fallecido arcediano en favor de unos préstamos<sup>73</sup>. Su posición se hallaba revalorizada por su matrimonio con María Fernández de Córdoba y Figueroa; fruto de esa unión nacería Pedro Fernández de Carreras y Córdoba, quien fue el primero de todos ellos en alcanzar la codiciada posición de caballero veinticuatro<sup>74</sup>.

Otro enlace que confirma esa hipergamia lo hallamos en el casamiento de María Fernández de Carreras y Acuña, hermana de Luis, con Pedro Salinas<sup>75</sup>, secretario del Santo Oficio de Córdoba. Salinas había sido esposo con anterioridad de Antonia de Alegría y Lasao; tras enviudar, la posibilidad de enlazar con la familia del adinerado arcediano de los Pedroches debió de resultarle lo suficientemente atractiva pese a los problemas de *limpieza de sangre* que se habían planteado acerca de los mismos en alguna rama de su familia política.

Una demostración del rango alcanzado por los Carreras lo encontramos en su capacidad de garantizar buen sustento económico para las mujeres de la familia. Por ejemplo, el estudio de la profesora M<sup>a</sup>. Soledad Gómez Navarro sobre el monasterio de los Jerónimos en Córdoba ha revelado que doña Isabel María de Carreras y Córdoba otorgó la redención de dos mil ducados de principal que se repartían entre dos censos impuestos sobre dicha institución<sup>76</sup>.

Con todo, pronto empezaron a surgir los problemas en la sucesión del mayorazgo familiar. Pedro Fernández de Carreras y Córdoba enloqueció y sus bienes tuvieron que ser administrados por Isabel Fernández de Carreras y Córdoba, su hermana. Cuando Isabel falleció, siguiendo el legítimo heredero con esa imposibilidad, aconteció un largo pleito que provocó el lógico efecto de distintas reclamaciones por la administración del mismo en nombre de distintos parientes.

A nivel de investigación, estas disputas por la posesión del señorío de Villaralto y demás herencia del mayorazgo fundado por Pedro Fernández de Carreras y Acuña resultan de gran utilidad. Luis Manrique de Aguayo, regidor cordobés y marido de la ya citada Isabel Fernández de Carreras y Córdoba, intentó mantener la condición de tutor que había tenido su fallecida esposa sobre su cuñado. Sin embargo, pronto entraron otros litigantes que alegaron estar en posesión de mayores derechos sobre el vínculo.

Finalmente, la Chancillería de Granada falló a favor de las pretensiones de don Diego de Velasco Fernández de Carreras y Acuña, bisnieto por línea materna de Juan Fernández de Carreras y Acuña. Pese a dicha condición, no le resultó nada fácil obtener el reconocimiento, debido al poder de los demás demandantes, donde encontramos, entre otros, al mismo marqués de Moratalla<sup>77</sup>. Una de las pretensiones más interesantes fue la planteada por Ana de Salas, la cual demostró ser descendiente por línea ilegítima del mismo señor arcediano, pues era hija de Damián de Salas y

73. AHPCo, leg. 16272-P, fol. 70. Año de 1634.

74. AMCo, Pruebas de caballeros veinticuatro, exp. 260.

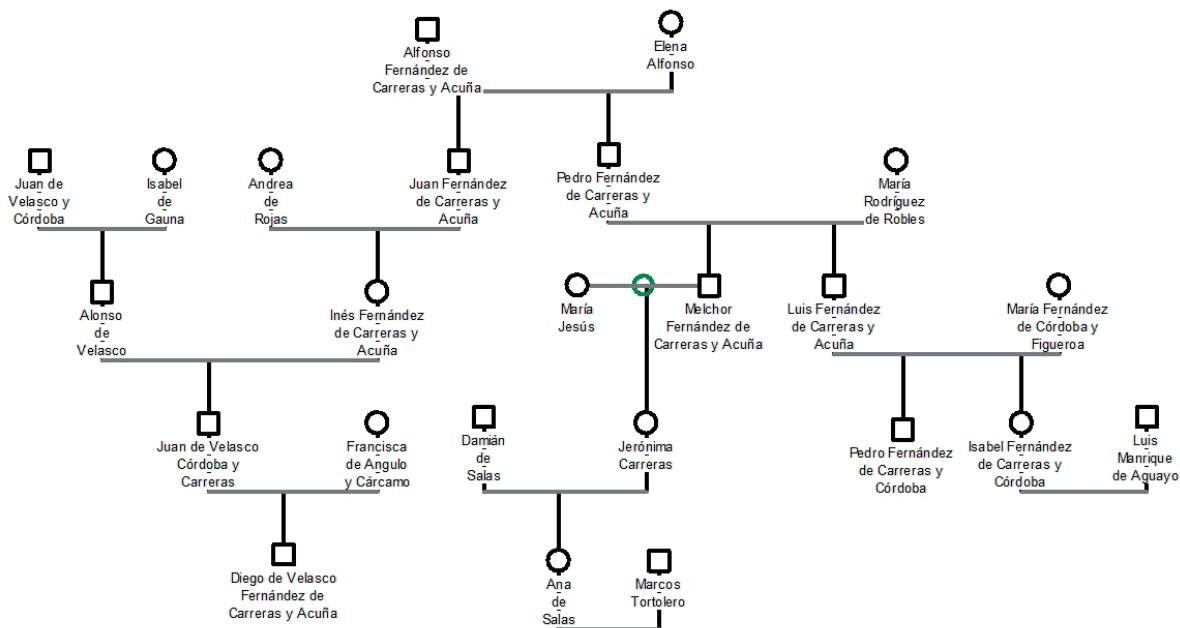
75. AHN, Inquisición, leg. 1544, exp. 6. Pude acceder a este documento gracias al catálogo de MARTÍNEZ BARA, 1970: 265.

76. GÓMEZ NAVARRO, 2014: 573. El documento al que se remite es 1675.

77. ARChGr, Pleitos, cabina 402, caja 9068, leg. 3364, pieza n<sup>o</sup> 4.

Jerónima Carreras, la cual había logrado ganar pleito ante Luis Fernández de Carreras y sus hermanas para que la sustentasen por ser hija natural de don Melchor.

Don Diego pudo sumar esta herencia a otros vínculos que poseía con anterioridad por su rama de los Velasco. Uno de ellos le rentaba 200 ducados anuales en concepto de diferentes olivares y un molino de aceite que tenía en la sierra. A ello se sumaban otras posesiones que le permitían 300 ducados cada año. Con todo, era por línea paterna donde le venía un mayorazgo que incluía un lagar, varios molinos que le proporcionaba diferentes rentas por el derecho de los mismos<sup>78</sup>.



ÁRBOL 5: LITIGANTES POR EL SEÑORÍO DE VILLARALTO (SIMPLIFICADO). Fuente: ARChGr, Pleitos, cabina 402, caja 9068, leg. 3364, pieza nº 4. Elaboración propia.

Naturalmente, este personaje alcanzó la regiduría en el cabildo municipal, además de añadir, ya a comienzos de la siguiente centuria, la vara real de fiscal de la jurisdicción de Córdoba. Se trataba del perfil típico de los descendientes de la familia que llegarían en el Setecientos, perfectamente aclimatados y mezclados con integrantes de la oligarquía de manera indisoluble.

## 7. CONCLUSIONES: LOS POSTREROS CARRERAS

La última de las poseedoras del señorío de Villaralto en lucir el apellido de la familia portuguesa fue doña Josefa Antonia de Velasco y Muñoz de la Corte Fernández de las Carreras Cárcamo y Acuña, la cual casó en 1780 con Diego de Montesinos Fernández

78. PORRAS BENITO, 2004: 509. Allí, dicho autor también refleja el breve período en el que don Diego perdió el señorío en beneficio de su pariente Ignacio de Alanís Salcedo Fernández de las Carreras. Al poco tiempo, logró apelar y recuperarlo.

de Vera, hijodalgo cordobés y regidor en dicha ciudad. Ya en los descendientes de esa unión desaparecerá ese añadido<sup>79</sup>.

Para comprender el estatus alcanzado por una familia cuyo origen había sido, como hemos visto, una compañía comercial de seda cimentada en la alianza con mercaderes de notorio origen hebreo, baste que nos detengamos en la figura del padre de doña Josefa, don Diego Antonio José de Velasco Fernández de Angulo y Cárcamo Fernández de Carreras y Acuña. Contamos con el testamento que este personaje, el décimo señor de Villaralto, hizo, donde podemos advertir el grado de éxito. Cuán lejos quedaban ya en aquellos inoportunos rumores de conexiones con *quemados* en los virulentos Autos de Lucero o aquellos Rodríguez conversos en la archidiócesis de Braga. Nada de eso volvería a mencionarse.

Don Diego era bisnieto por la rama paterna de Inés Fernández de Carreras y Acuña, aquella de las sobrinas del fundador del mayorazgo a quien el jurado portugués había ayudado a acrecentar su dote para enlazar con el linaje de los Velasco. En esta carta de última voluntad se habla de su matrimonio con doña Francisca Paula Muñoz de la Corte<sup>80</sup>, unión de la que tuvieron varias hijas casadas de manera inmejorable. De esa unión le vino el beneficio de un mayorazgo al que se debía sumar el que le correspondía por la ya citada vía de los Velasco, los cuales le sumaban el oficio de fiscal en Córdoba.

Un ejemplo claro fue el de María Antonia, enlazada con Vicente Ferrer y Figueredo, el cual era hermano nada menos que del mismo obispo de Zamora, Manuel Ferrer, así como el pretendiente gozaba del grado militar de capitán de regimiento de caballería<sup>81</sup>. Aquellas hijas que no fueron casadas ingresaron en cenobios, acorde a la moral y sentido de honra de la época; en este caso, en el convento cordobés de Santa María de las Dueñas.

Sabemos que la viuda de don Diego pudo garantizar su posición gracias a una cantidad notable de censos favorables su marido le legó tras su fallecimiento, a los cuales debían sumarse unas casas próximas al convento de San Pablo, junto con un solar próximo al Portillo de los Mercaderes, cercano a la iglesia cordobesa de San Francisco<sup>82</sup>.

Todo ello se traducía en una metáfora bien palpable de un ascenso social llevado con éxito. Los Fernández de Carreras habían iniciado su andadura con el sustento de su prosperidad económica mercantil, un caudal que les permitió hacerse atractivos cara a alianzas conyugales con familias destacadas de la oligarquía. De los matrimonios con familias de jurados pudieron pasar a regidores, en una fusión que permitió que sus descendientes pudieran olvidar aquellas dificultades iniciales que tuvieron ante las indagaciones genealógicas sobre el origen del grupo en el norte de Portugal.

Se demostraba que era posible acceder al sistema y enriquecer el patrimonio familiar si se conocían los entresijos de los mecanismos que lo vertebraban, así como la fortuna suficiente para comprar silencios cuando fuera menester. Podríamos afirmar

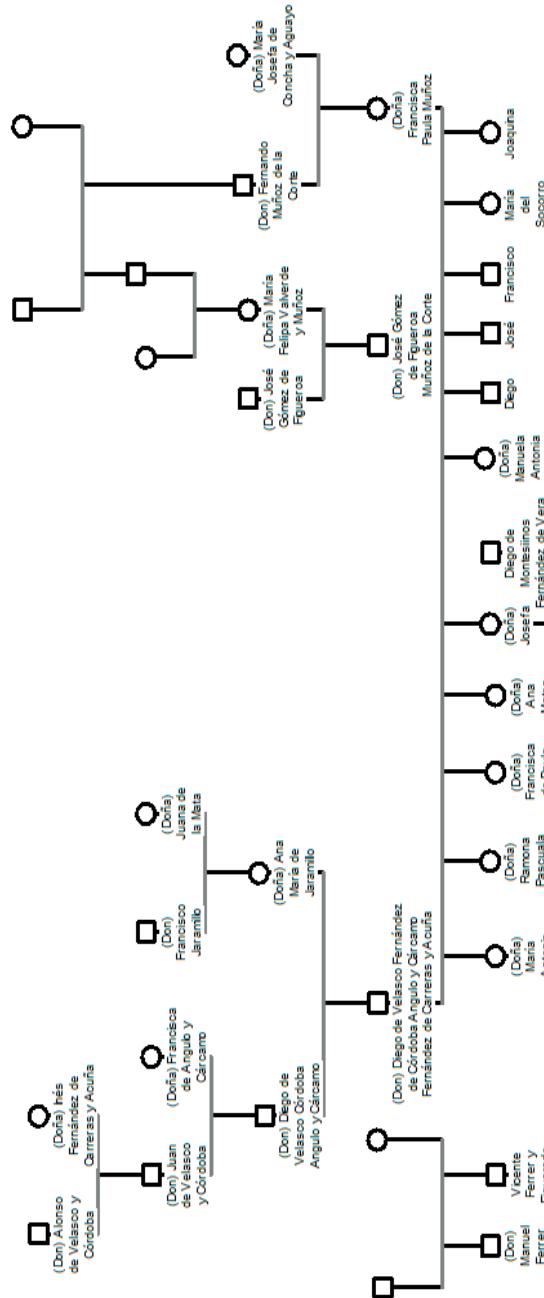
79. PORRAS BENITO, 2004: 517.

80. En verdad, su segunda mujer. Previamente, había contraído nupcias con doña Josefa Gómez de Figueroa Muñoz de la Corte.

81. AHPCo, leg. 10655-P, fol. 36r. La dote recibida fue por valor de 2.000 ducados. María Antonia era hija del primer matrimonio del señor de Villaralto.

82. PORRAS BENITO, 2004: 514.

incluso que, si bien este linaje lusitano emparentó fuertemente con judeoconversos en el reino de Córdoba, supo hacerlo, si se permite la expresión en este contexto, hacerlo con los cristianos nuevos *adecuados*. Es decir, aquellos que por su categoría socio-profesional fortalecieron la compañía comercial primero y, posteriormente, dieron la lanzadera necesaria para que los descendientes pudieran mezclarse ya directamente con la oligarquía local más hermética.



ÁRBOL 6: DESCENDIENTES DE LOS FERNÁNDEZ DE CARRERAS EN EL SETECIENTOS. Fuente: AHPCo, legs. varios y PORRAS BENITO, 2004. Elaboración propia.

En todo momento, fueron conscientes de con quiénes casaban. A lo largo de toda la Edad Moderna, el matrimonio era un asunto que salpicaba a todos los deudos de los contrayentes. Los Fernández de Carreras tomaron esta decisión como algo meditado y que calibraron, con acierto, como una inteligente política para sus intereses. Naturalmente, podemos desterrar cualquier consideración de observancia de la ley Mosaica clandestina en su caso o resistencia al sistema imperante; más bien al contrario, pretendieron integrarse en él de inmediato. No obstante, al acometer esas uniones, se ponía en riesgo su estabilidad por la enfermiza mentalidad de *limpieza de sangre* de la época, donde una simple rama *manchada* perjudicaba al resto.

Varias herramientas les resultaron básicas en su éxito, el interés que Pedro Fernández de Carreras y Acuña siempre tuvo en la compra de la jurisdicción de Villaralto nos revela que este personaje comprendía con claridad que la titularidad de un señorío era el último paso a dar para consolidar los firmes pasos dados para sus parientes en Córdoba. Cuando se logró, era simple cuestión de tiempo que el mayorazgo fuera sumándose a otros vínculos.

Para ello, nunca subestimaron el peso los rasgos externos y las apariencias. Desde el espléndido caballo andaluz que lució uno de los abuelos de don Melchor Fernández de las Carreras y Acuña hasta el libro de ejecutoria de hidalguía de su padre, pasando por las nutridas caballerizas, eran el reflejo de la aceptación de las reglas del juego, las propias de una sociedad estamental cuya tendencia irrevocable era terminar siendo de clases.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARANDA PÉREZ, Francisco José (coord.), *Sociedad y élites eclesiásticas en la España Moderna*, Ediciones de la Universidad de Castilla La Mancha, Cuenca, 2000.
- BAENA ALTOLAGUIRRE, Francisco (ed.), *Casos notables de la ciudad de Córdoba: (1618?)*, Fundación Ruiz Luque, Montilla, 1982.
- CABEZA RODRÍGUEZ, Antonio, *Clérigos y señores. Política y religión en Palencia en el siglo de Oro*, Diputación Provincial de Palencia, Palencia, 1996.
- CAÑAS PELAYO, Marcos Rafael, «El acceso de los judeoconversos portugueses a los cabildos municipales andaluces. Un primer acercamiento», *Mediterranea-ricerche storiche*, 37 (2016): 273-318.
- CAÑAS PELAYO, Marcos Rafael, «Un modelo de éxito, los Fernández de Carreras», en *Los judeoconversos portugueses en el Tribunal Inquisitorial de Córdoba: un análisis social (siglos XVI-XVII)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2016: 225-260.
- CLAVERO, Bartolomé, *Mayorazgo: propiedad feudal en Castilla, 1369-1836*, Madrid, Siglo XXI, 1989.
- CORRAL LÓPEZ, Guillermo, «El problema de la Limpieza de Sangre en Valgañón en el siglo XVII», *Boletín ARGH*, 3 (2011): 47-61.
- CUADRO GARCÍA, Ana Cristina, «Acción inquisitorial contra los judaizantes en Córdoba y crisis eclesiástica (1482-1508)», *Revista de historia moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 21 (2003): 11-28.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, Antonio José, «Cardenales en miniatura: la imagen del poder a través del clero capitular cordobés», *Historia y Genealogía*, 1 (2011): 11-21.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, Antonio José, *El Clero Catedralicio en la España Moderna: Los miembros del cabildo de la Catedral de Córdoba*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2011.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, Antonio José, *El Clero Catedralicio en la España Moderna: Los miembros del cabildo de la catedral de Córdoba (1475-1808)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 2012.
- FORTEA PÉREZ, José Ignacio, *Córdoba en el siglo XVI: Las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1981.
- GIRÓN PASCUAL, Rafael María, «Convirtiendo socios en parientes: estrategias económicas y familiares entre mercaderes del reino de Granada en el siglo XVI», en Raúl Molina Recio (dir.), *Familia y Economía en los territorios de la Monarquía Hispánica (ss. XVI-XVIII)*, Badajoz, Madanlay Ediciones, 2014: 163-172.
- GÓMEZ MUÑOZ, Rafael, *Villaralto: En el entronque histórico del valle de los Pedroches*, Córdoba, Ayuntamiento de Villaralto, 1986.
- GÓMEZ MUÑOZ, Rafael, *Villaralto: el señorío y familiares del Santo Oficio*, Córdoba, Ayuntamiento de Villaralto, 1989.
- GÓMEZ NAVARRO, María Soledad, *Mirando al cielo sin dejar el suelo: Los jerónimos cordobeses de Valparaíso en el Antiguo Régimen*, Marcial Pons, Madrid, 2014.
- GRACIA BOIX, Rafael, *Autos de Fe y Causas de la Inquisición de Córdoba*, Diputación Provincial de Córdoba, Córdoba, 1983.
- HERNÁNDEZ FRANCO, Juan e IRIGOYEN LÓPEZ, Antonio, «Construcción y deconstrucción del converso a través de los memoriales de limpieza de sangre durante el reinado de Felipe III», *Sefarad: Revista de Estudios Hebraicos y Sefardíes*, Año 72, 2 (2012): 325-350.

- HERNÁNDEZ FRANCO, Juan y RODRÍGUEZ PÉREZ, Raimundo, «La limpieza de sangre en las ciudades hispánicas durante la Edad Moderna», *Revista de historiografía (RevHisto)*, 16 (2012): 71-81.
- HERREROS MOYA, Gonzalo, «Nobleza, genealogía y heráldica en Córdoba: la casa solariega de los Mesa y Palacios de las Quemadas», *Historia y Genealogía*, 3 (2013): 99-194.
- LAGUNA PAÚL, Teresa, «Pervivencias platerescas en la miniatura de la primera mitad del siglo XVII: la ejecutoría de hidalguía de Pedro Fernández Carreras», en VV.AA., *Tercer Congreso Español de Historia del Arte: Sevilla, 8-12 de diciembre de 1980*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1980: 34, vol. 1.
- LÓPEZ BELINCHÓN, Bernardo, *Honra, libertad y hacienda (hombres de negocios y judíos sefarditas)*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá de Henares, 2001.
- MÁRQUEZ DE CASTRO, Tomás, *Títulos de Castilla y señoríos de Córdoba y su reino*, Córdoba, Diputación Provincial de Córdoba, 1981.
- MARCHENA HIDALGO, Rosario, «La iluminación al servicio del estamento privilegiado: Las ejecutorías de hidalguía», *Laboratorio de Arte*, 23 (2011): 137.
- MARTÍNEZ BARRA, José Antonio, *Catálogo de informaciones genealógicas de la Inquisición de Córdoba conservadas en el Archivo Histórico Nacional*, Madrid, Archivo Histórico Nacional, 1970, II vols.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente, «El comercio con Andalucía Oriental: actividad de los mercaderes de Cartagena (siglos XVI-XVII)», *Chronica Nova*, 24 (1997): 237-252.
- NELSON NOVOA, James William, *Being the Nação in the Eternal City: New Christian Lives in the Sixteenth Century Rome*, Éditions Baywolf, Canadá, 2014.
- PÉREZ PICAZO, María Teresa, *El mayorazgo en la historia económica de la región murciana, expansión, crisis y abolición (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1990.
- PORRAS BENITO, Vicente, *Bocetos genealógicos cordobeses*, Sevilla, Fabiola de Publicaciones Hispalenses, 2004, vol. 1.
- QUEVEDO SÁNCHEZ, Francisco Indalecio, *Familias en movimiento. Los judeoconversos cordobeses y su proyección en el reino de Granada (ss. XV-XVII)*, Granada, Universidad de Granada, 2016.
- RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, Luis María, *Corografía histórico-estadística de la provincia y obispado de Córdoba*, Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1986, vol. 1.
- ROMERO FERNÁNDEZ, Luis, «El señorío de Villaralto (1752) según las respuestas generales del Catastro de Ensenada», *Crónica de Córdoba y sus Pueblos*, XIX (2013): 65-76.
- SALAZAR MIR, Adolfo de, *Los expedientes de limpieza de sangre de la Catedral de Sevilla (Genealogías)*, Instituto Salazar y Castro, Madrid, 1995.
- SANZ AYÁN, Carmen, *Los banqueros y la crisis de la Monarquía Hispánica de 1640*, Marcial Pons, Madrid, 2013.
- SANZ SANCHO, Iluminado, «El arcedianato de Pedroche en la Edad Media», en Pedro de la Fuente Serrano (ed.), *II Jornadas de Historia Local de Pedroche*, Córdoba, Diputación de Córdoba, 2011: 33-62.
- SERRANO MÁRQUEZ, Nereida, «Que la penitencia no debe obstar a los descendientes de que é hubiere. Integración y ascenso social de una familia judeoconversa», *Historia y Genealogía*, 5 (2015): 79-111.
- SORIA MESA, Enrique, *El cambio inmóvil: Transformaciones y permanencias en una élite de poder (Córdoba, ss. XVI-XIX)*, Córdoba, Ediciones La Posada, 2000.
- SORIA MESA, Enrique, *La nobleza en la España Moderna*, Madrid, Marcial Pons, 2007.



- SORIA MESA, Enrique, «La evolución jurisdiccional de Los Pedroches en la Época Moderna», en Pedro de la Fuente Serrano (ed.), *II Jornadas de Historia Local de Pedroche*, Córdoba, Diputación de Córdoba, 2011: 13-32.
- SORIA MESA, Enrique, «Los estatutos municipales de limpieza de sangre en la Castilla Moderna. Una revisión crítica», *Mediterranea-rierche storiche*, 27 (2013): 9-36.
- SORIA MESA, Enrique y DÍAZ RODRÍGUEZ, Antonio José (eds.), *Iglesia, poder y fortuna. Clero y movilidad social en la España Moderna*, Universidad de Granada, Granada, 2012.
- YUN CASALILLA, Bartolomé, *Crisis de subsistencia y conflictividad social en Córdoba a principios del siglo XVI: Una ciudad andaluza en los comienzos de la modernidad*, Diputación Provincial de Córdoba, Córdoba, 1980.



# LA SUSTITUCIÓN LINGÜÍSTICA DEL GUANCHE EN LAS ISLAS CANARIAS, UN CASO EXCEPCIONAL EN LA HISTORIA DEL MUNDO BEREBER

## THE LANGUAGE SHIFT OF GUANCHE LANGUAGE IN THE CANARY ISLANDS, AN EXCEPTIONAL CASE IN THE HISTORY OF THE BERBER'S WORLD

Rumen Sosa Martín<sup>1</sup>

Recibido: 08/09/2018 · Aceptado: 03/10/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.2019.22357>

### Resumen

El proceso de sustitución lingüística de la lengua bereber se remonta a los tiempos de apogeo de la expansión fenicia en el Mediterráneo y persiste hasta nuestros días. En las Islas Canarias esta lengua fue sustituida por el castellano en un dilatado proceso que se extendió durante el siglo XV y XVI. A pesar de la complejidad de este proceso en el continente africano, resulta difícil hallar analogías con el caso insular. Inserto en el proceso de castellanización, el proceso canario presenta unas características sociohistóricas que la convierten en un caso único en el ámbito del mundo amazige.

### Palabras clave

Sociolingüística; *amazige*; sustitución lingüística; castellanización; guanche.

### Abstract

Language shift process of Berber language goes back to the growth of the Phoenician expansion in the Mediterranean and it continues to this day. In the Canary Islands, Berber language was replaced by Spanish language during a lengthy process which lasted from 15<sup>th</sup> to 16<sup>th</sup> century. Despite the complexity of this process on the continent of Africa, it is very difficult to find analogies with the insular case there. Within a hispanization process, Canarian process show certain socio-historic specificities that it unique in the Amazigh World.

### Keywords

Sociolinguistic; *Amazigh*; linguistic substitution; hispanization; Guanche.

---

1. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. C. e.: [rumensosa@gmail.com](mailto:rumensosa@gmail.com)

## INTRODUCCIÓN

Como bereberes o *amazigh*<sup>2</sup> son conocidos los diversos pueblos autóctonos norteafricanos que se extienden desde el occidente de Egipto hasta el actual Marruecos y que comparten un origen, características étnicas, culturales y lingüísticas comunes. A pesar de su mestizaje y la profunda arabización, una parte considerable de la población norteafricana actual desciende de los bereberes de los cuáles sólo una minoría conservan su lengua propia. Actualmente, son considerados amaziges los que aún hablan la lengua ya que constituye el elemento más nítido que les diferencia de otras poblaciones de África del Norte.<sup>3</sup>

La lengua bereber o *tamazight* conforma un conjunto de dialectos o lenguas<sup>4</sup> que forman parte de una rama de la gran familia lingüística afroasiática. Estas lenguas son consideradas derivaciones del bereber antiguo denominado líbico bereber. A pesar de su carácter eminentemente oral cuenta con una escritura propia, denominada *tifnagh*, conservada entre los bereberes del Sáhara Central también conocidos por el apelativo árabe de tuaregs. En las últimas décadas se ha extendido el uso del *neotifnagh*, una versión moderna de esta escritura tradicional que tienen su origen en la extinta escritura líbico-bereber<sup>5</sup>. En la actualidad, tanto la lengua como su escritura se encuentra inserta en un proceso de normalización y reconocimiento oficial en los estados con más bérbero hablantes; Argelia y Marruecos.

Por todo ello, cabe deducir que los pueblos amaziges y su lengua alcanzaron una mayor extensión en la antigüedad como así revela la toponimia y la documentación histórica<sup>6</sup>. Desde el occidente de Egipto hasta las Islas Canarias, podemos encontrar nombres de lugar y referencias a estos pueblos originarios que fueron en la mayor parte –a excepción de los indígenas canarios– arabizados e islamizados. Este hecho revela un dilatado proceso de sustitución lingüística o *glotofagia*<sup>7</sup> que se remonta milenios atrás con las poderosas influencias de las potencias mediterráneas y que se acelera con la islamización de estas poblaciones<sup>8</sup>. Las colonizaciones otomana, europea y las independencias de los estados norteafricanos no harían sino acentuar esta tendencia.

La merma en la extensión del bereber a costa de la lengua árabe es un cambio lingüístico que acompañó a la islamización en tiempos pretéritos y lo continúa haciendo en el presente. A diferencia del caso canario<sup>9</sup>, este proceso, que se remonta a

2. Actualmente, varios autores bereberes prefieren la denominación en su propia lengua *amazigh* –en francés *amazighe*–, ya que consideran la convencional como despectiva. M. Tilmatine propone la adaptación al español *amazige*.

3. Véase CAMPS (1987): 24.

4. La mayor parte de los autores consideran al *amazigh* una sola lengua, pero con una gran diversidad dialectal. Según S. CHAKER (1984), «(...) los lingüistas realmente denominan Lengua Bereber o Amazigh a un conjunto de dialectos que podrían ser considerados 'lenguas' que, a pesar de los criterios de intercomprensión o la conciencia de los hablantes, presentan suficientes semejanzas estructurales y léxicas para ser consideradas por los especialistas un ámbito de estudio único». Sólo a partir de 1985 autores como L. Galand empiezan a hablar de 'lenguas bereberes'.

5. Según G. Camps el líbico-bereber parece haber sido una escritura de un uso más simbólico que práctico ya que su utilización se limitó a inscripciones funerarias y votivas.

6. Véase CHAKER (1972): fasc. 7; (1984):24-29

7. Del griego *glosa*, «lengua»; y *phagos*, «comer». Se trata de un término sociolingüístico que hace referencia al proceso de merma o desaparición de una lengua a causa de la imposición de una cultura y lengua ajena.

8. W. MARCAIS (1961)

9. En las Islas Canarias la imposición del español provoca en dos siglos (XV y XVI) la extinción de las hablas

más de un milenio y medio de antigüedad, sigue en activo en el continente de modo que, aún a día de hoy, podemos hallar millones de hablantes de bereber repartidos por todo el África del Norte.

Si bien este proceso no ha llamado demasiado excesivamente la atención de los investigadores, existe un interés creciente por parte de las nuevas generaciones de especialistas norteafricanos que buscan, desde la sociolingüística, respuestas y fórmulas para tomar medidas con el objetivo de salvaguardar este valioso patrimonio lingüístico. Esta tarea se viene favoreciendo a causa de la ineludible revalorización y reconocimiento formales por parte de los estados con mayor relación de hablantes; es decir, Argelia y Marruecos. Este reconocimiento, que se traduce en las declaraciones de «lengua nacional» y posteriormente «lengua oficial», es fruto de décadas de presiones y movimientos sociales que se desarrollan de manera significativa a partir de 1980. La situación actual de la lengua, o lenguas bereberes, abre grandes interrogantes para los investigadores puesto que presenta una diversidad regional considerable en materia de vitalidad, número de hablantes y estatus oficial. Asimismo, el amazige muestra un futuro incierto ya que a pesar de su creciente peligro cuenta con unos factores y herramientas novedosas que pueden contribuir de manera decisiva a contrarrestar la situación en un futuro quizás no tan lejano.

Por nuestra parte, pretendemos indagar en las posibles analogías y divergencias entre el caso de las Islas Canarias con el guanche<sup>10</sup> y el resto del viejo mundo bereber desde el ámbito de sociolingüística histórica en general en relación a la sustitución lingüística bereber. El fin último es cuestionar qué lugar ocupa el archipiélago atlántico en este proceso desde la dialéctica en torno a los aspectos pretéritos que podemos conocer con relativa nitidez a fin de desentrañar una interpretación coherente del proceso insular enmarcado en la sustitución lingüística del bereber general.

## 1. LA SUSTITUCIÓN LINGÜÍSTICA HISTÓRICA DE LA LENGUA BEREBER CONTINENTAL

En la antigüedad, la lengua y cultura líbico-bereber ya se extendía por un vasto territorio que hoy conocemos como Magreb. No obstante, como es comprensible, ya desde aquellos tiempos el amazige debía presentar un panorama lingüístico relativamente complejo<sup>11</sup>. Con toda probabilidad se puede inferir que la génesis del paulatino retroceso de la lengua amazige lo podemos remontar a la marginación en beneficio del protagonismo de las lenguas propias de las potencias dominantes en el Mediterráneo.

---

*amazighs* insulares.

10. Guanche es la denominación tradicional de las antiguas poblaciones indígenas de las Islas Canarias y sus lenguas bereberes aunque originalmente el etnónimo proceda de los amaziges de la isla de Tenerife.

11. Véase CHAKER (1984):29.

## 1.1. LOS FENICIOS Y LA LENGUA PÚNICA

Todo parece indicar que el origen de este proceso se remonta a la colonización fenicia de la costa norteafricana a partir de los siglos VII y VIII a.C. En la misma destaca la fundación de Cartago en torno al 820 a.C. y su desarrollo como estado dominante hasta el 146 a.C. año en el que es arrasada por el Imperio Romano, el vencedor definitivo de las Guerras púnicas. En este amplio espacio temporal de presencia fenicia, los indígenas norteafricanos adoptan progresivamente la cultura y lengua púnica, especialmente en el territorio que corresponde al actual Túnez. Un largo proceso que consolida esta cultura y lengua exógena en la región como nos lo evidencia el hecho de que los propios reinos amaziges vecinos adoptan esta lengua como oficial<sup>12</sup>. Además, resulta significativo que, como tantos sistemas de escrituras mediterráneas, la escritura líbico-bereber parece haberse inspirado en la fenicia<sup>13</sup>. Así, es sintomático que la cultura y lengua púnica sobreviviera a la caída de Cartago al menos tres siglos más bajo la dominación romana de la región<sup>14</sup>.

Paradójicamente, aunque los fenicios no impusieron por la fuerza su lengua y cultura a los africanos ésta se extendió a causa de tres grandes circunstancias ligadas a su estrecha relación que podemos resumir grosso modo en tres grandes aspectos. Por un lado, El incremento de intercambios comerciales y culturales entre los naturales paleo-bereberes y los mercaderes fenicios durante los siglos que duro la presencia fenicia y desarrollo de la potencia cartaginesa en la región del actual norte de Túnez. Por otro lado, la adopción del púnico como lengua oficial y escrita por parte de los líderes africanos tanto integrados en el sistema social cartaginés como en las tribus y reinos vecinos. Por último, la amplia participación de los indígenas como integrantes de las tropas en las campañas militares cartaginesas, por lo que el conocimiento del púnico debió de ser fundamental.

## 1.2. LOS ROMANOS Y LA LENGUA LATINA

A pesar del peso de la civilización fenicia y cartaginesa en la costa mediterránea norteafricana, como en el conjunto del Mediterráneo, fue el latín la lengua exógena que más se extendió y consolidó en el norte de África en la antigüedad, especialmente en los ámbitos urbanos costeros sustituyendo progresivamente y definitivamente al púnico. La lengua latina también debió sustituir en algunas regiones al líbico-bereber antiguo ya que fue lengua oficial en las provincias romanas en África durante cinco siglos. La trascendencia del idioma imperial en el mundo africano, y especialmente en el urbano, nos lo evidencia los importantes personajes indígenas que destacan en la vida cultural latina como Apuleyo, San Agustín, Tertuliano o San Cipriano, entre otros. Esta latinización profunda de la población urbana era la

12. Según MAZARD (1955):264, las monedas de los estados indígenas portaban leyendas púnicas, a veces griegas, pero jamás líbicas.

13. Véase CAMPS (1995):201.

14. Véase CAMPS (1998):18.

habitual bajo la dominación imperial de Roma ya que era clave para la integración en la nueva sociedad. También encontramos indicios claros del uso del griego siendo notables las relaciones comerciales y culturales con el mundo helénico lo que explica que los últimos monarcas amaziges se habían asimilado en gran medida a la cultura grecolatina.

La romanización, por tanto, debió de partir de las élites sociales como era práctica habitual en el conjunto del Imperio la adopción del latín por los grupos privilegiados y la administración en primer lugar. La manera de consolidarla por parte de las élites indígenas consistía en la costumbre de enviar sus hijos a Roma con el objetivo de aprender bien la lengua imperial y relacionarse con personas importantes o influyentes. Como evidencia la propia arqueología en los primeros siglos, existía un plurilingüismo significativo entre el latín, el púnico y el líbico-bereber que, con el tiempo, va inclinándose hacia la nueva lengua del poder. El latín, idioma oficial del imperio, asumido en primer lugar por las clases altas como herramienta fundamental para vincularse al nuevo poder establecido, pero también como símbolo inequívoco de prestigio, va extendiéndose al conjunto de la sociedad mediante el comercio, la moneda, el sistema de medida, la asunción del derecho romano, la arquitectura, la vestimenta, así como la adopción de las creencias y religiones existentes en el imperio. Un ejemplo claro es la rápida difusión del cristianismo en la región a partir del siglo III.

La escritura líbico-bereber desaparece progresivamente de la vida pública africana, la latinidad debió empujar al bereber a la ruralización creando una dualidad entre el elemento latino urbano y «civilizado» y el rural bárbaro<sup>15</sup> bereber. Este hecho parece ser así ya que los propios líderes de las rebeliones indígenas en las regiones más alejadas de la urbe portan nombres amaziges. Esta preeminencia de la lengua latina dejó trazas importantes en el propio léxico amazige como la persistencia de numerosos préstamos en el ámbito de la tecnología agrícola y la abstracción<sup>16</sup>.

Por todo ello, podemos aventurarnos a afirmar que tanto las poblaciones norteafricanas bajo el dominio romano como los reinos o estados bereberes vecinos se hallaban en un régimen de dominio y dependencia cultural, política y tecnológica directa de las grandes potencias mediterráneas de la antigüedad como Cartago, Grecia y Roma. En consecuencia, no debe extrañarnos la asimilación a la cultura púnica y latina de amplios sectores de la población bereber de la época, si bien esta aculturación fue siempre más sólida en el actual Túnez, antigua provincia de África, y las provincias orientales puesto que la influencia mediterránea en las provincias occidentales como Mauritania siempre fue mucho menor.

Con la decadencia del Imperio y la irrupción vándala en el Norte de África se produce un fenómeno de cierto debilitamiento de la cultura latina y un auge relativo de la identidad autóctona bereber al emerger pequeños reinos cristianos que

15. El apelativo bereber proviene del latín *barbari* (bárbaro), una denominación genérica para todos aquellos pueblos «no civilizados» por la cultura grecolatina. Los romanos también llaman a estos paleo-bereberes «no civilizados» *mazaces* y *Mauri*. El primero es una latinización del bereber *imazighen* y el segundo porque Mauritania era la provincia menos romanizada a diferencia de las provincias de África y Numidia. (CAMPS 1998:25)

16. El léxico *amazigh* de origen latino es muy revelador sobre la importancia de la agricultura de grano para abastecer a Roma en las antiguas provincias africanas. Así encontramos amplio léxico en la denominación de los meses del calendario y de la tecnología agrícola como *urti* = «huerto» del latín *hortus* o *afarnu* = «horno» del latín *furnus*.

combinaban elementos latinos e indígenas. Con toda probabilidad esta situación de disgregación y los siglos de consolidación de una religión monoteísta como el cristianismo facilitaron la conquista y expansión de otra religión monoteísta que se presentaba como una continuidad de la anterior. A pesar de la importancia y de la Iglesia Africana tras la llegada del islam esta última acabaría desapareciendo definitivamente bajo la fe que marcaría un antes y un después en la historia de los amaziges; el islam.

### 1.3. EL ISLAM Y LA LENGUA ÁRABE

La conquista árabe y la difusión de este nuevo credo, comienza a partir del siglo VII impulsando un lento proceso de cambio que la historia ha revelado como determinante. Si la dinámica de marginación lingüística ya tenía sus precedentes siglos atrás con el púnico y el latín, esta se consolida bajo la dominación árabe y la islamización del norte de África. En efecto, a pesar de cierta resistencia, la casi totalidad de los pueblos bereberes fueron islamizados progresivamente. De hecho, del conjunto de pueblos bereberes tan sólo los canarios y minorías judías no fueron convertidas a la religión mahometana.

El islam jugó un rol fundamental ya que impulsó la arabización cultural y la glotofagia por una lengua asiática que arribaba revestida del halo sacralizado que le aporta la religión. Así ocupa un indiscutible carácter dominante imponiéndose en la vida pública, oficial y escrita. Este carácter de lengua sagrada vino determinado por ser la lengua en la que fue revelado en el Corán y al que, además, sólo se podía acceder mediante dicha lengua.

Sin lugar a dudas, con las primeras conquistas árabes del siglo VII las antiguas urbes latinas y cristianas debieron ser los primeros núcleos de la nueva religión monoteísta y de la arabización. A partir del siglo X y XI, con la llegada de grupos arabo hablantes de Oriente Medio, se impulsa una renovada arabización promoviendo el uso del árabe en los campos convirtiendo al amazige en una lengua definitivamente amenazada en el medio rural<sup>17</sup>. Con todo, estas decenas de miles árabes beduinos fueron una minoría demográfica que influyó notoriamente en el conjunto de la población.

Como resultado, siglos después ya podemos considerar que la lengua amazige se encuentra amenazada cayendo en desuso en amplias regiones del interior de Argelia y Túnez que ya eran plenamente arabo hablantes a la llegada de los otomanos en el siglo XVI<sup>18</sup>. Por tanto, es obvio que la arabización en sí misma fuera un proceso más lento puesto que a pesar de la rápida extensión del islam la lengua nativa siguió constituyendo la lengua oral mayoritaria en las inmensas llanuras y regiones

---

17. Las tribus Beni Hillal extendieron por las llanuras norteafricanas la lengua árabe facilitado posiblemente por la rápida identificación entre los *amazighs* nómadas y los nómadas árabes. Muchos bereberes vieron en adjudicarse una procedencia árabe un origen más noble del que consideraban tener. De hecho, salvo el caso de los tuaregs y algún que otro grupo aislado, casi todos los bereberes nómadas (cenetes) fueron arabizados.

18. MARCAIS (1961)



desérticas del norte de África. Ha sido con el transcurrir de los siglos como se ha asimilado a la cultura y lengua árabe a la mayor parte de los norteafricanos. De este proceso deriva el árabe magrebí que conocemos en la actualidad que constituyen variantes del idioma árabe procedentes del arábigo beduino posteriormente extendida entre los bereberes. Se trata de una modalidad del árabe más popular, ruda y con un numeroso léxico de origen bereber.<sup>19</sup>

#### 1.4. LA COLONIZACIÓN EUROPEA; EL FRANCÉS Y EL ESPAÑOL

A pesar de las ocupaciones coloniales del norte de África por parte de los otomanos y posteriormente franceses, españoles e italianos durante el siglo XX, la arabización no se detuvo. La introducción del español y en especial el francés no hizo que los colonizadores dejaran de facilitar la expansión del árabe. En época colonial europea, podemos encontrar una promoción de la diferenciación étnica entre árabes y bereberes por los poderes coloniales que, sin embargo, no fue acompañada por ningún tipo de medida trascendente en beneficio del desarrollo cultural y lingüístico de estos últimos<sup>20</sup>.

La lengua europea que más se consolidó en el Magreb fue sin duda el francés que, si bien hoy no es lengua oficial, sí que lo es en la praxis. El español también tuvo una presencia destacada en el norte de Marruecos, Sidi Ifni y el Sahara Occidental, así como el italiano en el caso de Libia. Sobre todo, el francés es adoptada por las élites de los países norteafricanos como lengua de formación y prestigio. Gradualmente, se fue extendiendo a grandes capas de la población, especialmente en países como Argelia, mientras el árabe siguió siendo una lengua de prestigio por su vinculación al culto religioso. No obstante, los investigadores coloniales recopilaban datos y desarrollaron estudios etnográficos y lingüísticos que han terminado por constituir un legado valioso para la investigación actual.

En efecto, en el ámbito científico destacó el interés de los investigadores europeos en relación a los aspectos etnográficos, históricos y puramente lingüísticos, no así por el proceso de la asimilación cultural y la sustitución lingüística. Y es que lejos de comprender la evolución y el devenir de estos pueblos, los objetivos de estos estudios científicos modernos estuvieron esencialmente ligados a los intereses de la dominación colonial europea. Es por ello que las informaciones compiladas por estos investigadores serían utilizadas por los mandos políticos y militares coloniales para el control efectivo de estos vastos territorios. En este ámbito se enmarcará la primera etapa de los estudios modernos de la lengua bereber de la misma manera sin ningún objetivo de reconocimiento y protección. Toda esta profusión de estudios de campo, más rigurosamente descriptivos que reflexivos, contrasta con el escaso interés por los procesos culturales en general

19. Véase G. CAMPS (1998):52.

20. A pesar de los valiosos trabajos sobre la lengua, durante todo el tiempo que duró la colonización europea en ninguna escuela indígena se impartió la lengua *amazigh*, ni se publicó ni fue permitido el uso de esta lengua en el ámbito oficial (TILMATINE 2008:20).

y los sociolingüísticos en particular. En particular, no parece despertar la curiosidad del investigador el proceso de sustitución lingüística o glotofagia y, mucho menos, el futuro de la propia lengua.

### 1.5. LAS INDEPENDENCIAS Y EL ÁRABE

Las independencias de los estados norteafricanos llevaron al poder las ideas del panarabismo. Esta piedra angular identitaria de los nuevos estados impulsó el retroceso del amazige mediante la imposición de la política de arabización forzosa y la adopción del islam como religión oficial. Así, la lengua árabe fue la utilizada para instruir a todos los ciudadanos y obligatoria en la administración, justicia y medios de comunicación. Con esta práctica no sólo se buscaba recuperar terreno frente al peso de lengua francesa sino erradicar los «dialectos bereberes» que eran vistos con recelo por el nacionalismo árabe en el poder ya que estas hablas eran percibidas como una potencial amenaza a la unidad nacional de los jóvenes estados de la región.

De esta manera, la lengua y cultura originaria ha quedado limitada a regiones dispersas y con frecuencia más aisladas. En efecto, si analizamos un mapa de berberofonía podemos constatar dos aspectos fundamentales; por un lado, que los dispersos grupos bérbero-hablantes aumentan entre más avanzamos del este hacia el oeste. Por otro lado, que las regiones que ocupa actualmente esta lengua se limitan a remotos oasis, macizos montañosos y desiertos. Son excepcionales los casos donde la lengua bereber se extiende en ámbitos costeros y urbanos.

Fruto de más de un milenio de contacto y cambio lingüístico las hablas bereberes supervivientes poseen una influencia de la lengua árabe verdaderamente notable. La más destacada se produce en el campo del léxico, pero también existe en el fonológico como se constata en algunos dialectos. Esto se debe a que algunas hablas *amazighs* se encuentran mucho más deterioradas e influidas por la lengua árabe que otras. Así dialectos septentrionales como el rifeño<sup>21</sup> o el cabilio<sup>22</sup> se hallan más alterados por la lengua asiática como en el caso de este último con alrededor de un 38% de léxico arábigo. Las hablas sureñas presentan porcentajes más bajos sobre todo en el caso del tuareg<sup>23</sup> con un porcentaje de un 5% de arabismos en su vocabulario<sup>24</sup>. El léxico árabe se concentra más en el ámbito de los numerales, la religión y la sociedad lo cual se explica debido a la aportación de la civilización arabo-islámica en cuanto a espiritualidad, intelectualidad y vida socioeconómica.

21. Rifeño, *tarifit* en bereber, es una de las variantes de la lengua *amazigh* hablada por los rifeños, población *amazigh* (de la rama cenete) del nordeste de Marruecos.

22. Cabilio, *taqbaylit* en bereber, es un dialecto o lengua bereber hablada por los cabillos, población *amazigh* de la región de Cabilia en el norte de Argelia.

23. Tuareg, *tamaceq* en bereber, es la lengua hablada por los tuaregs o *imucagh*, pobladores bereberes del Sahara central en un área que abarca el sur de Argelia y norte de Mali y Níger.

24. CHAKER (1984)

No obstante, los préstamos en la lengua *amazigh* también son del francés, el español e inclusive de lenguas del África negra<sup>25</sup>.

## 2. SUSTITUCIÓN LINGÜÍSTICA DEL BEREBER EN LAS ISLAS CANARIAS

Aún desconocemos cuándo, cómo y por qué arribaron los primeros pobladores bereberes a las islas Canarias, si bien todo parece indicar que guarda relación con presencia de fenicios, púnicos y romanos en Berbería y sus relaciones con los pueblos indígenas<sup>26</sup>. Con todo, el carácter *amazigh* de la población indígena de este archipiélago y de su lengua queda confirmado desde la multidisciplinariedad que, aunque algo inconexa, ha llegado a conclusiones semejantes. Las referencias históricas, la antropología, la etnografía, la arqueología, la lingüística y ahora la genética son contundentes al respecto.

Con respecto a la lengua, la notable presencia de toponimia indígena extendida por todo el archipiélago, los abundantes antropónimos y el léxico documental y oral, evidencian que las hablas o lenguas de los antiguos canario eran bereberes<sup>27</sup> y que debió existir un bilingüismo amazige español en la población nativa durante un periodo indeterminado de los inicios de la colonización. Todo ello en un marco multilingüe como debió ser la Canarias de esos siglos XV y XVI donde las distintas lenguas romances habladas por los pobladores europeos coexistieron con el árabe, amazige continental e incluso hebreo, flamenco o alemán. Con todo, además del español, solo el amazige y el portugués dejaron una impronta notable en la toponimia y español insular<sup>28</sup>.

El proceso de sustitución lingüística en el archipiélago tiene su génesis en el dilatado proceso de conquista y colonización europea que generó una profunda aculturación de la población amazige insular superviviente a este traumático hecho histórico. No obstante, carecemos de fuentes detalladas que nos permitan conocer bien este proceso a lo que se añade la complejidad que supone la pluralidad de factores implicados en la pérdida de una lengua. En otras palabras, una lengua no suele perderse de manera homogénea tanto en causa como en el transcurso de su decadencia ya que siempre se trata de un fenómeno complejo que se desarrolla en diversas etapas que afectan de manera variada al conjunto de los hablantes<sup>29</sup>.

No obstante, a través de una serie de datos cronológicos, es posible proponer fechas de referencia aproximadas ligadas al propio proceso histórico. Por consiguiente, podemos afirmar que el proceso se extiende durante dos siglos y se inicia a comienzos del siglo XV (1402) con la conquista normanda de las islas de Lanzarote,

25. Los préstamos del francés son numerosos en el campo técnico e intelectual. Los casos de los préstamos del español son significativos en el rifeño. Los vocablos de origen subsahariano tienen cierta presencia en las hablas tuaregs.

26. Véase TEJERA GASPAR (1992):20.

27. De hecho, existe una notable tradición de trabajos de lingüística comparada entre las hablas *amazighs* insulares y las continentales por autores locales y extranjeros.

28. Véase SARMIENTO PÉREZ (2012).

29. CRYSTAL (2001):105.

Fuerteventura y El Hierro. La castellanización vive una segunda etapa en las últimas décadas del siglo XV tras la conquista de realengo de Gran Canaria, La Palma y Tenerife, así como la ocupación *sui generis* de La Gomera. Durante el siglo XVI se extendería la agonía de la lengua amazige sin que sepamos con exactitud cuando termina por dejar de ser hablada por completo.<sup>30</sup>

Como se puede suponer, las causas de la extinción de las antiguas hablas amazige insulares guardan estrecha relación con la expansión atlántica de los reinos ibéricos en general y el colonialismo castellano en el Archipiélago en particular. Su importancia radica, a nuestro juicio, en la valiosa información y perspectiva que nos puede ofrecer para comprender mejor la aculturación de los indígenas canarios. Sólo un conocimiento más o menos exhausto de estos tiempos pretéritos, con el estudio de las pautas habituales en estos procesos de cambio lingüístico podemos acercarnos a esbozar la casuística y desarrollo concreto de este proceso. En efecto, las lenguas nunca se abandonan a priori voluntariamente y, en el caso de que así fuera, esto llevaría su tiempo. En definitiva, resulta obvio que tan sólo desde una poderosa presión social se puede forzar a una población a abandonar su lengua propia. Como sabemos, estas condiciones tuvieron lugar en la Canarias de la conquista y colonización europea, veamos esbozadas algunas de ellas a modo de resumen:

La muerte de una parte importante de la población nativa bérbero hablante ya sea en los enfrentamientos armados, matanzas o enfermedades introducidas por los europeos.

Migraciones forzadas y desarraigo. Un sector de la población nativa fue transportado a Europa donde fue vendida como mano de obra esclava en mercados esclavistas de Sevilla y Valencia. Otra parte de la población superviviente fue desplazada de unas islas a otras donde podía hablarse otras variantes de su propia lengua que facilitarían la utilización del castellano como lengua de comunicación.

La abolición de las instituciones propias. La destrucción de ese tejido institucional desposeyó a las sociedades nativas de soberanía y a su lengua sin los vehículos de reproducción social más importantes. De esta manera, carentes de utilidad social más allá de la comunicación con paisanos, estas hablas quedaron relegadas a un ámbito más doméstico siendo la lengua castellana el medio imprescindible para la integración y promoción social.

La cristianización y la imposición del castellano como lengua oficial y vinculado a la nueva religión hizo, en la práctica, casi obligatoria su aprendizaje para la supervivencia y defensa de sus derechos de la propia población nativa<sup>31</sup>.

Estigmatización del guanche debió ser una realidad a causa de su asociación al antiguo paganismo en el contexto de una sociedad castellana de la época regida por un fervoroso y estricto cristianismo.

30. Las referencias a población canaria monolingüe guanche nos llevan hasta las primeras décadas del siglo XVI y las últimas referencias de la posible existencia de esta lengua de manera viva las encontramos en las últimas décadas de ese siglo.

31. Pedro Hernández y Pedro Talavera, indígenas canarios residentes en Sevilla, pleiteaban en 1500 por recuperar las casas y las viñas que les había arrebatado Pedro de Vera en Agaete a finales de la conquista y que «no pudieron reclamar entonces por desconocer la lengua, (...)» (G. Betancor Quintana, 2003)

Los colonos europeos en las Islas eran mayoritariamente hombres que acabaron formando familias con mujeres isleñas. El mestizaje fue un proceso iniciado por la clase dirigente indígena y que debió extenderse posteriormente entre las clases populares y los colonos pobres llegados de Portugal, Andalucía y Castilla. Como suele ser habitual en los procesos de sustitución lingüística en una familia mixta tiende a transmitirse la lengua dominante.

Es en este periodo de cambio lingüístico donde se forja las características de la modalidad canaria del español que hoy es hablado en las islas. Traído por los colonos, mayoritariamente andaluces, aportaron la impronta meridional y atlántica del canario que fue enriquecida con el aporte léxico luso y guanche. Desafortunadamente, no conocemos recopilaciones de importancia de ninguna de las variedades del amazige hablado en las islas por lo que nuestro conocimiento es limitado y agravado por los errores y desfiguración de los vocablos al ser adaptados a las particularidades fonéticas y ortográficas de la lengua castellana<sup>32</sup>.

### 3. EL GUANCHE EN EL MARCO DE LA LENGUA BEREBER

Lejos de todo apriorismo consideramos que para desentrañar las claves del proceso de cambio lingüístico en las islas debemos partir de una visión global ya que no sólo las poblaciones indígenas del archipiélago eran étnicamente bereberes, formando sus lenguas parte de esa gran familia lingüística, sino que, forma parte de un espacio norteafricano. Por otro lado, a pesar de las grandes diferencias, fueron las potencias exógenas las que con sus conquistas y dominios ejercieron presión para imponer sus lenguas, especialmente Roma con el latín, los musulmanes con el árabe y los europeos con el francés o el español. Valga como ejemplo claro las amplias poblaciones bereberes de la vecina tierra firme que hoy se hallan totalmente arabizadas y se reconocen árabes, aunque en su cultura popular puedan conservar algunos elementos de origen amazige ya sea en el árabe dialectal o en las costumbres.

En cambio, resulta obvio que establecer analogías islas-continente entraña unos riesgos. Las diferencias históricas, geográficas, temporales, y actores son palpables por lo que a pesar de tratarse de la misma lengua o, al menos, de siete lenguas pertenecientes a la misma familia lingüística, presenta divergencias de consideración. De hecho, sea cual fuera la comparativa con casuísticas de otras latitudes implicaría otra serie de riesgos incluyendo las más próximas temporalmente y contextualmente como las de Andalucía, la del Caribe y otras regiones americanas<sup>33</sup>. Ello no es óbice para admitir que en cualquiera de las otras realidades globales estos procesos aculturativos comparten características más o menos comunes derivadas de cualquier imperialismo lingüístico<sup>34</sup> pretérito o contemporáneo. En este sentido, con las claras divergencias que puede presentar los desajustes temporales y geográficos

32. Véase SABIR. A. (2008):64-89.

33. Véase BAUCELLS S. (2013):551.

34. PHILLIPSON 1992, 2010.

propios de espacios continentales frente a escenarios insulares como el que se nos presenta, cabría preguntarse si, más allá de la pertenencia lingüística, pudiéramos hallar elementos empíricos a modo de paralelismos en el terreno sociolingüístico. A este respecto consideramos que podemos sopesar algunos paralelismos genéricos como de igual modo pudiéramos realizarlo con otros casos de castellanización.

Sin embargo, como se puede suponer, un territorio tan extenso como el de Berbería las situaciones fueron y pueden ser de lo más variadas, desde luego más de lo que habitualmente se supone<sup>35</sup>. Si pudiéramos contemplar alguna posible analogía llamaría la atención el rol fundamental de la religión en la sustitución lingüística. En efecto, el caso que debió desempeñar el cristianismo en un primer momento bajo el dominio romano, pero, sobre todo, el islam bajo la dominación árabe, dotó a la lengua arábica no sólo de un mayor prestigio sociolingüístico sino de un carácter sacro como ya hemos visto. Salvando todas las particularidades históricas continentales e insulares, la lengua castellana introducida e impuesta por la nueva sociedad colonial implantada en las islas debió presentar al castellano como la lengua no sólo de la civilización sino la propia de los cristianos. Por tanto, el papel de la religión como rol fundamental que prestigia una lengua sobre otra es quizás el aspecto común con mayor simbolismo<sup>36</sup>.

¿Se pudo dar otro factor común entre las islas y el continente? Podemos inferir que sí, como podría corresponder en otros casos. Por ejemplo, en vastos territorios costeros conquistados por las tropas romanas que invadieron África del Norte los romanos, y posteriormente los musulmanes, destruyeron instituciones pretéritas y provocaron movimientos de población de relativa importancia, especialmente estos últimos en las regiones de estepa que acabarían destruyendo espacios sedentarios para imponer el modo de vida nómada. El mestizaje, la diversidad dialectal de la propia lengua bereber, así como su desprestigio frente a las lenguas dominantes son también factores que podemos validar en el caso isleño siempre y cuando no perdamos la perspectiva de la singularidad del caso insular.

## CONCLUSIONES

No cabe duda que las divergencias entre las islas y el continente son de gran relevancia. Para empezar, debemos subrayar el factor geográfico y sus obvias implicaciones que son consecuencia directa de la enorme desproporción geográfica entre Canarias y Berbería<sup>37</sup>. Este es, qué duda cabe, el factor clave que puede explicar que la lengua aún viva en África del Norte -si bien aún se encuentre en pleno

35. La diversidad de este proceso afecta de manera muy singular a una gran variedad de pueblos dependiendo de si habitan un territorio costero, urbano, rural, montañés, estepario, desértico, sedentario o nómada.

36. Sin embargo, el prestigio religioso de una lengua no siempre determina una sustitución lingüística como en las amplias regiones actualmente amazíge parlantes que son enteramente musulmanes y han mantenido su lengua autóctona incluso en el ámbito religioso. En América se dio el mismo fenómeno entre amplias poblaciones indígenas que a pesar de haberse convertido al cristianismo desarrollaron incluso sus tareas religiosas en sus lenguas nativas al menos en los dos primeros siglos de dominación española (Cifuentes 1998:246).

37. Habría que exceptuar el caso de la Isla de Yerba (Túnez) de 514 km<sup>2</sup> dónde aún se habla parcialmente la

proceso de sustitución-<sup>38</sup>. Este aspecto de la insularidad frente a la continentalidad nos obligaría a buscar referencias y analogías de manera obligatoria en otros casos insulares. Por otro lado destaca el aspecto cronológico ya que los procesos históricos y sus protagonistas a los que están ligados estos cambios lingüísticos difieren notablemente. Por ello, quizás encontremos más analogías en contextos más próximos temporalmente e insertados en el mismo circuito de la expansión ibérica en el Atlántico como Andalucía, Cabo Verde y las islas del Caribe. En el marco de la lengua –o lenguas– amaziges desde la perspectiva temporal merece mencionarse un proceso paralelo un siglo y medio después en la costa vecina. Es el caso de la región sahariana occidental que actualmente abarcan los actuales territorios de Mauritania y Sahara Occidental. En esta vasta e inhóspita región tuvo lugar el proceso de sustitución lingüística del dialecto amazige zenaga<sup>39</sup> por el dialecto árabe hasaní que se va a consolidar a partir de la célebre guerra de Char Bouba que culmina en el s. XVII cuando los conquistadores árabes someten a los bereberes *zenaga* de la región y los arabizan.<sup>40</sup>

En todo caso, constatando las analogías y abruptas divergencias cabe preguntarse ¿Qué lugar ocupa Canarias en este proceso aculturativo del mundo bereber? ¿se trata de un caso excepcional? Es patente que, si bien el proceso de cambio lingüístico y aculturación en África del Norte es, como es natural, particularmente diverso, el caso isleño presentó unas características que lo convierten en un caso excepcional dentro del antiguo mundo bereber. No sólo desde el punto de vista sociolingüístico, sino que desde la perspectiva histórica y arqueológica presenta una singularidad marcada. El aislamiento que se colige de su ubicación e insularidad atlántica ha condicionado su dinámica histórica acrecentando su distanciamiento de eventualidades continentales ya sean culturales como históricas. En conclusión, el archipiélago es el único rincón del viejo mundo amazige que se mantiene al margen de la expansión islámica. Canarias es integrada tardíamente en la cristiandad constituyendo una parte clave en el proceso global de castellanización. Los antiguos canarios lograron sobrevivir, más o menos aislados, durante aproximadamente dos milenios, como los últimos herederos de un ancestral mundo bereber preislámico ya desvanecido en el continente.

---

lengua *amazige*. No obstante, no es un caso comparable ya que a tan sólo 2 km de distancia del continente no fue ajena a las dinámicas históricas de la región continental adyacente.

38. Boukous (2012)

39. El *zenaga* es una lengua *amazige* meridional que se hablaba en Mauritania y parte del Sahara Occidental pero que su extinción en realidad aún no ha culminado ya que hoy apenas cuenta con unos pocos centenares de hablantes. Su desaparición definitiva no parece tener freno ya que si en 1940 contaba con 13.000 hablantes en 1990 apenas superaba los 300 hablantes. *La « longue marche » de l'arabisation en Mauritanie*. [En Línea] por QUEFFÉLEC & OULD ZEIN, Université de Provence. Université de Nouakchott. Consultado en 3 de febrero de 2018. <<http://www.unice.fr/ILF-CNRS/ofcaf/15/queffelec.html>>.

40. La guerra de Char Bouba (1644 – 1674) se trata de un conflicto bélico que se desarrolló en los territorios del actual Sahara Occidental y Mauritania entre las tribus locales *amaziges* y los beduinos árabes recién llegados liderados por la tribu Beni Hassan. El enfrentamiento culminó con la victoria árabe que sometió a los indígenas de la región. Con el tiempo, la inmensa mayoría de los naturales se arabizarían exceptuando una exigua minoría en el sur de Mauritania que aún habla una variante de la lengua bereber en peligro de extinción.

## BIBLIOGRAFÍA

- BASSET, André. *Articles de dialectologie berbère*. Paris, Société Linguistique de Paris, 1959.
- BASSET, René. *Etudes sur les dialectes berbères*. Paris, Tome XIV. Publication de l'École des Lettres d'Alger, 1894.
- BAUCELLS, Sergio. *Aculturación y etnicidad. El proceso de interacción entre guanches y europeos (Siglos XIV-XVI)*. La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2013.
- BETANCOR QUINTANA, Gabriel. *Los indígenas en la formación de la moderna sociedad canaria. Integración y aculturación de canarios, gomeros y guanches (1496-1525)*. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Tesis doctoral, 2003.
- BOUKOUS, Ahmed. (2010). *Revitalisation de la langue amazighe. Défis, enjeux et stratégies*, Rabat, IRCAM, 2010.
- CALVET, Jean Louis. *Lingüística y colonialismo. Breve tratado de glotofagia*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2005.
- CAMPS, Gabriel. « Les numides et la civilisation punique », *Antiquités Africaines*, 14 (1979) : 43-53.
- CAMPS, Gabriel. *Los bereberes: de la orilla del Mediterráneo al límite meridional del Sáhara*, Barcelona, Icaria Editorial, 1998.
- CAMPS, Gabriel. *Les berbères. Mémoire et identité*, Babel essai, 2007.
- CHAKER, Salem. *Textes en Linguistique Berbère. Introduction au domaine berbère*, Paris, Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1984.
- CHAKER, Salem. *Berbères Aujourd'hui*, Paris, Editions Harmattan, 1989.
- CIFUENTES, Barbara y GARCÍA LUCINA. *Historia de los pueblos indígenas de México*, Ciesas, México, Letras sobre Voces, 1998.
- CRYSTAL, David. *La muerte de las lenguas*. Cambridge University Press, 2003.
- LOERA, E. «La castellanización en la Nueva España». *Ciudad Juárez, Avances, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez*, 184 (2008): 1-17.
- MARCAIS, W. *Comment l'Afrique du Nord a été arabisée*. Paris, Articles et Conférences, 1961.
- MORENO CABRERA, Juan Carlos. *Multilingüismo y lenguas en contacto*, Madrid, Editorial Síntesis, 2016.
- PHILLIPSON, R. *Linguistic Imperialism*, Oxford, Oxford University Press, 1992.
- SABIR, Ahmed. *Las Canarias prehispanicas y el Norte de África, El ejemplo de Marruecos*, IRCAM. Rabat, 2008.
- SARMIENTO PÉREZ, Marcos. *Cautivos que fueron intérpretes*, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Libros ENCASA, 2012.
- TEJERA GASPAS, Antonio. *Tenerife y los guanches*, Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1992.
- TILMATINE, Mohand. *Los estudios amaziges. Biblioteca temática*, Melilla, UNED, Ediciones Bellaterra, 2008.
- WEINREICH, Uriel, *Languages in Contact, Problems and Findings*, Paris, The Hague, Mouton, 1968.



# FIDELIDAD, FUEROS Y NEGOCIACIÓN. LAS CORTES DE SANGÜESA EN LA DEFENSA DE LA CORONA DE ARAGÓN (1705)

## LOYALTY, *FUEROS* AND NEGOTIATION. THE CORTES OF SANGÜESA IN THE DEFENSE OF THE CROWN OF ARAGON (1705)

Aitor Díaz Paredes<sup>1</sup>

Recibido: 29/08/2018 · Aceptado: 13/11/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22466>

### Resumen

En el verano de 1705, España se encontraba al borde de una guerra civil. La Monarquía Hispánica, en previsión a un desembarco Aliado en Cataluña, se vio obligada a desviar recursos al frente mediterráneo. Felipe V necesitaba tropas, y convocó Cortes en Navarra. Navarra era un territorio leal, pero que mantenía sus propias instituciones políticas –las Cortes y la Diputación–, y su propio sistema fiscal y jurídico –el Fuero General–. Estas particularidades habían mantenido a Navarra al margen de la costosa política exterior de los Habsburgo. Ahora, sin embargo, la situación había cambiado, y la Monarquía tenía que negociar con las Cortes un servicio, en forma de regimientos.

### Palabras clave

Guerra de Sucesión Española; Monarquía Hispánica; Reclutamiento; Navarra; Fueros.

### Abstract

In the summer of 1705, Spain was about to face civil war. In the eventuality of an Allied landing in Catalonia, the Crown was forced to divert resources to the Mediterranean front. Philip V needed troops, and he called the three estates of Navarre for *Cortes*. Navarre was a loyal territory, but it had its own political institutions –the *Cortes* and its permanent commission, the *Diputación*– and its own tax and juridical system –the *Fuero General*–. These particularities kept Navarre out of the

---

1. Universidad de Navarra. C. e.: [adiaz.3@alumni.unav.es](mailto:adiaz.3@alumni.unav.es)

Este trabajo forma parte 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» (HAR2015-64165-C2-1-P) financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad. Abreviaturas: Archivo Histórico Nacional (AHN); Estado (E); Biblioteca Nacional (BNE); Real Academia de la Historia (RAH); Archivo Real y General de Navarra (ARGN); Guerra (G); Archivo Municipal de Estella (AME); Archivo Municipal de Pamplona (AMP); Legajo (leg.), manuscrito (ms.), carpeta (c.).

gruelling Habsburg foreign policy. However, the situation was now different, and the Monarchy had to negotiate with the *Cortes a servicio*, in the form of regiments.

### Keywords

War of the Spanish Succession; Hispanic Monarchy; Recruitment; Navarre; *Fueros*.

.....

## 1. ARMAR AL REY: LA CAMPAÑA RECLUTADORA DE 1705

En 1705, el virrey marqués de Solera pedía a las Cortes de Navarra, reunidas en Sangüesa, el mayor *impôt du sang* al que estas se habían tenido que enfrentar, resuelto finalmente bajo la forma de tres regimientos de infantería. La escala de dicho servicio era excepcional en comparación con similares situaciones acontecidas durante el siglo XVII, pero se inscribía dentro de la amplia campaña reclutadora iniciada por el gobierno borbónico en un momento crítico para la suerte de Felipe V ante el fracaso de la campaña de Portugal de 1704 y la pérdida de Gibraltar. La implicación de Navarra en dicho reclutamiento y el apoyo al bando felipista tienen, por necesidad, que ponerse en relación con la situación global de la Monarquía Hispánica. La suma de crisis sucesoria y militar generaron una situación excepcional en Navarra, que se vio empujada a una guerra internacional de la cual no podía inhibirse. Lo que proponemos en este artículo es, a partir de dicha crisis global de la monarquía, analizar el proceso reclutador en un territorio como Navarra, con una serie de características propias, así como la puesta en práctica de dicho reclutamiento al integrarse en el ejército borbónico, desde su formación en Corella hasta el retorno de los regimientos a Tudela un año después de ser levantados.

Los años iniciales de la Guerra de Sucesión Española supusieron para la Monarquía un esfuerzo a gran escala para levantar regimientos o reforzar los ya existentes en el seno de un ejército que se encontraba en un proceso de reforma y reestructuración. Conviene subrayar que, no obstante, frente al tradicional derrotismo mostrado por la historiografía a la hora de abordar la deriva de las armas españolas durante el reinado de Carlos II, se impone una visión más amplia del problema. Así, se hace hincapié en las reformas acometidas en el ejército francés, en las ventajas logísticas con las que contaba Francia, en los múltiples escenarios donde la monarquía era atacada, o en la complejidad de la gran coalición en la que se encontraba inserta España durante las guerras contra Luis XIV, para explicar tanto la crisis sucesoria como la situación que hereda Felipe V al llegar a Madrid<sup>2</sup>. Fueron precisamente las adversidades que tuvo que afrontar la Monarquía en su lucha contra una Francia geoestratégicamente mejor posicionada<sup>3</sup>, las que la empujaron a una continua adaptación a la evolución de la guerra, de manera que, si bien el escenario era cada vez más adverso, el ejército de las décadas finales del siglo XVII no estaba irremisiblemente condenado a la derrota<sup>4</sup>.

Con todo, el comienzo de la Guerra de Sucesión en Flandes y en Italia evidenció el tremuloso estado de los ejércitos españoles, y, en consecuencia, la necesidad de aumentar sus efectivos para poder enfrentarse a una nueva guerra, esta vez de consecuencias y alcance impredecibles. La apertura de un frente de guerra en Portugal y el desembarco en suelo peninsular de grandes contingentes de tropas enemigas aceleraron el reclutamiento a lo largo de la geografía española, tanto bajo

2. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2016b: 247-275.

3. ROWLANDS, 2011: 492-514. CÉNAT, 2017: 47-61.

4. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2009: 265-296; MAFFI, 2016: 111-128.

la forma de milicias como de unidades regladas, especialmente en los territorios de la Corona de Castilla, entre 1702 y 1705<sup>5</sup>. Estos cuerpos se componían preferentemente de soldados voluntarios, pero rara vez resultaba posible completar las unidades mediante este tipo de reclutas, viéndose las autoridades forzadas a recurrir al alistamiento de tropas de baja calidad, incluyéndose a vagabundos, convictos o soldados de cuota<sup>6</sup>. Ante la imposibilidad por parte del gobierno borbónico de levantar todos los hombres que necesitaba, se recurrió asimismo al reclutamiento por repartimiento, cuyo éxito se confiaba en la obligatoriedad de los cupos establecidos por las instituciones locales según la población estimada y la necesidad de hombres. Este mecanismo, que agilizaba la recluta e involucraba a las élites locales, era consecuentemente un mecanismo habitual en el seno de la Monarquía<sup>7</sup>.

Este procedimiento tenía especial implantación en los territorios forales, y daba comienzo una vez acordado el servicio que estos hacían a la Monarquía. Desafortunadamente, las garantías que daban a la Corona en cuanto al cumplimiento del número de soldados acordado y la agilidad del proceso, que recaía en las instituciones locales, tenían su contrapartida en la deficiente calidad e instrucción de los reclutas, pues las autoridades tenderían por defecto a deshacerse de los elementos más prescindibles de la comunidad. En estas ocasiones, la Monarquía era consciente de que, si bien el servicio prestado sería inferior a la petición real inicial, tras la negociación, se vería cumplido, lo cual era el objetivo primordial<sup>8</sup>. Estos territorios presentaban similitudes institucionales y procedimentales a la hora de reclutar, tal y como encontramos en Galicia<sup>9</sup>, Asturias<sup>10</sup> o las Provincias Vascas<sup>11</sup>, repitiéndose el esquema de negociación y concesión de servicios de tropas a cambio de las patentes en blanco que implicaban el nombramiento de oficiales del país, unos cargos que se repartían entre las redes familiares y clientelares vinculadas al servicio a la Monarquía.

El ejército heredado por Felipe V, pese a continuar siendo una agregación plurinacional de unidades<sup>12</sup>, experimentó con la «españolización» de la guerra un estrechamiento en la relación con la Corona y sus territorios peninsulares. Entre estos, se encontraba Navarra. Quintaesenciada en la exitosa trayectoria de una serie de financieros y asentistas locales, en su mayoría baztaneses<sup>13</sup>, adquiriría una nueva dimensión, en la cual los militares navarros también supieron aprovechar esa «dinámica nacionalista» experimentada con el cambio dinástico<sup>14</sup>. La aportación de Navarra al esfuerzo bélico de la Monarquía durante la Guerra de Sucesión,

5. Este proceso de rearme ha sido profusamente analizado en las últimas décadas, véase CONTRERAS GAY, 1993: 13-44; ANDÚJAR CASTILLO, 2003: 53-74; DE CASTRO MONSALVE, 2004: 146-149; ALBAREDA SALVADÓ, 2010: 248-250; MUÑOZ RODRÍGUEZ, 2011: 141-145; SAAVEDRA VÁZQUEZ, 2014: 175-204.

6. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2011: 162-173; STORRS, 2013: 84-87.

7. CONTRERAS GAY, 1994: 99-122.

8. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2011: 224-225.

9. SAAVEDRA VÁZQUEZ, 2004: 679-700; RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2007: 213-251; ARTAZA MONTERO, 2016: 21-52.

10. MARTÍNEZ-RADÍO GARRIDO, 2008, 127-166.

11. SÁNCHEZ BELÉN, 1999: 249-274; GUERRERO ELECALDE, 2011: 309-337; GUERRERO ELECALDE, 2015: 167-178.

12. BORREGUERO BELTRÁN, 2001: 53-90, ANDÚJAR CASTILLO, 2004: 661-682, y 2003: 53-90; STORRS, 2016: 24-27.

13. GONZÁLEZ ENCISO, 2007: 13-59; TORRES SÁNCHEZ, 2016: 66-69.

14. TORRES SÁNCHEZ, 2010: 18.

tanto en el papel jugado por los regimientos reclutados en las Cortes de 1705 como en los tercios provinciales de milicias, ha sido, sin embargo, ignorada. Tal ausencia historiográfica merece ser revisada, al realizar tanto los regimientos como las milicias una inestimable labor de contención y cobertura en el frente de Aragón para los ejércitos borbónicos ante las partidas austracistas. Igualmente, la escasez documental que ha dificultado el realizar una historia regimental de las diferentes unidades de la Monarquía durante la Guerra de Sucesión redonda en el interés de trazar el recorrido de los tres regimientos levantados en Navarra tras las Cortes celebradas en el verano de 1705.

## 2. UN REINO DENTRO DE UNA CORONA: RECLUTAR –Y NEGOCIAR– EN NAVARRA

El proceso a través del cual Navarra aprobaba el servicio solicitado por el monarca implicaba a dos instituciones: la Monarquía, representada en la figura del virrey, Luis Francisco de Benavides y Aragón, IV marqués de Solera, y el Reino, representado en las Cortes. Las Cortes, por su parte, convocadas por, en este caso, Felipe V, quedaban integradas por los representantes de los tres brazos. El derecho de asistencia a Cortes era un acto de gracia real, sujeto a la voluntad y las necesidades del soberano, saliendo adelante las votaciones por mayoría simple, lo cual agilizaba la elaboración de leyes y la aprobación de servicios. La negociación inherente a la concesión de lo que necesitaba el monarca que convocaba las Cortes, permitía a los estados navarros jugar con ventaja frente a las urgencias del soberano. Entre las funciones de dichas Cortes, estaban la concesión de servicios a la Corona, bien mediante donativos, las figuras fiscales conocidas como cuarteles y alcabalas<sup>15</sup>, bien a través del reclutamiento de tercios o del levantamiento de milicias con fines de autodefensa<sup>16</sup>.

En momentos puntuales, se había solicitado a Navarra la formación de tercios, si bien Navarra, por su emplazamiento geográfico, cumplía funciones eminentemente defensivas y era, ante todo, receptora y no emisora de tropas. Su comprometida situación geográfica había evitado a Navarra una mayor implicación en las guerras libradas por la Monarquía, fruto de su condición fronteriza con el enemigo francés y de la protección que le otorgaban sus privilegios, y la contribución más continuada fue, de hecho, la que supuso el goteo de voluntarios enrolados en las sucesivas campañas de reclutamiento durante el siglo XVII<sup>17</sup>. Esto no fue impedimento para que se pidiese una mayor implicación en la guerra contra Francia para socorrer Guipúzcoa y Cataluña a lo largo de los reinados de Felipe IV y Carlos II<sup>18</sup>. Esta presión, que corría paralela a la evolución y consolidación del propio Fuero General<sup>19</sup>, asentó el marco negociador por el cual las Cortes concedían como servi-

15. SOLBES FERRI, 1993: 569-580.

16. COLOMA GARCÍA, 1995: 163-182; MARTÍNEZ RUIZ, 2014: 343-349.

17. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, DÍAZ PAREDES, 2018: 265-275.

18. USUNÁRIZ GARAYOA, 2001: 685-744.

19. CORONAS GONZÁLEZ, 2017: 73-86.

cio al monarca el levantamiento de un tercio que pasaba a disolverse finalizado el tiempo acordado, por lo general una vez concluida la campaña<sup>20</sup>. En este proceso, la gran favorecida era la nobleza local, que acaparaba los puestos en la oficialidad beneficiándose de una «rápida profesionalización en la carrera militar»<sup>21</sup>.

Sin embargo, con el cambio dinástico la situación era otra: el peso de las operaciones volvía a caer en Cataluña, pero esta vez el enemigo no era Francia, y Navarra no se encontraba amenazada en su frontera pirenaica. En esa tesitura, las Cortes eran convocadas en el verano de 1705. Se iniciaban así las conversaciones para el servicio en hombres que debía aportar el reino para la defensa de la monarquía, mostrándose de nuevo la «interesada generosidad» por parte de las élites navarras<sup>22</sup>, sabedoras de las necesidades de Felipe V. Una posición de ventaja que, en cualquier caso, no cuestionaba la lealtad dinástica. El joven rey juraba respetar los fueros, y no violentaba la situación de Navarra en el esquema de la Monarquía. Felipe V, desde la óptica navarra, escrupulosamente legalista, era el monarca legítimo, y el proceso negociador que se abría lo hacía dentro del mantenimiento y aceptación del orden establecido<sup>23</sup>.

Ruta de paso para las tropas, Navarra se veía una vez más condicionada por su emplazamiento a caballo entre España y Francia, y en el mapa mental de sus clases dirigentes no cabía la posibilidad de plantearse un corrimiento político: el mantenimiento del *statu quo* que tanto les beneficiaba corría paralelo a la suerte de Felipe V. La obviedad geográfica, los intereses económicos y las posibilidades de promoción que se vislumbraban hicieron del Reino refugio borbónico, dentro de su marco de garantías constitucionales. Navarra prestaba una fidelidad negociada, pero incondicional.

### 3. LAS CORTES DE SANGÜESA ANTE EL RECLUTAMIENTO

Las Cortes de Navarra fueron reunidas en Sangüesa a comienzos de junio, para, en palabras del virrey marqués de Solera, «haceros presentes las necesidades con que S. M. se halla de gente y dinero para defender a España del furor y la herejía»<sup>24</sup>. No obstante, la cuestión de fondo no entraba en escena, dirimiéndose cuestiones menores<sup>25</sup>. El 8 de julio se leía una carta del monarca en la que planteaba dos posibilidades al Reino: o bien un servicio consistente en dos regimientos reclutados, uniformados, armados y mantenidos a costa del Reino –responsabilizándose la Hacienda real del pan de munición–, o bien cuatro regimientos costeados por la

20. OSTOLAZA ELIZONDO, 1999: 265-276; MARTÍNEZ ARCE, 1999: 44-47; MARTÍNEZ ARCE, 2002: 27; FLORISTÁN IMÍZCOZ, 2015: 81-107.

21. RODRÍGUEZ GARRAZA, 2007: 367-387.

22. FLORISTÁN IMÍZCOZ, 1991: 197.

23. SESÉ ALEGRE, 1988: 193-204.

24. ARGN, Actas Cortes, Lib. 5, f. 335r. Sangüesa, 02-06-1705. Proposición del señor virrey a los Tres Estados, Sangüesa. Dicha instrumentalización del componente religioso es común en ambos bandos (González Cruz, 2004: 217-233).

25. Las cuales se recogen en el «Cuaderno de las leyes y agravios reparados a suplicación de los tres estados del Reino de Navarra en las Cortes del año de 1705...», RAH, 14/9156(2).

Monarquía. Bajo la primera condición, estos debían presentarse en Corella el 25 y el 31 de agosto, mientras que si se dejaba en manos de la Corona el reclutamiento de los cuatro regimientos tenían que llegar a dicha plaza de armas de manera escalonada entre el 10 y el 25 de agosto. En ambos casos, las tropas debían ser conducidas hasta Corella por cuenta del Reino, y allí se les proporcionarían armas y uniformes para ser enviados «a las partes que más convinieren»<sup>26</sup>. Un detalle que dejaba entrever la incertidumbre en torno a la evolución de la guerra en España a lo largo del verano de 1705, en especial a partir del desembarco aliado en agosto<sup>27</sup>. Un aspecto, no obstante, común a los ejércitos europeos, fruto de la improvisación inherente, por la cual variaba en muchas ocasiones el destino de los regimientos una vez reclutados y enviados al frente<sup>28</sup>.

Cada regimiento constaba de doce compañías de cincuenta soldados, dos tambores, dos sargentos, un alférez, un teniente y un capitán, siendo el coronel y el teniente coronel también capitanes de sus compañías; amén de un sargento mayor, dos ayudantes, un capellán, un cirujano y un preboste. La carta incluía asimismo que cada sargento mayor debía llevar un recuento de sus hombres. Una de las preocupaciones de la nueva monarquía era el conocimiento de sus propias fuerzas, las cuales desconocía con exactitud, un detalle que resultaba preocupante. Esta cuestión saltaba a la palestra y se unía al tradicional recelo en torno a la opacidad que rodeaba al número de tropas con las que contaban los regimientos, cuestión que había comenzado a centralizarse en torno a la Tesorería Mayor de Guerra en la figura de los pagadores<sup>29</sup>. Las deserciones y bajas afectaban al funcionamiento interno de las localidades de origen de los desertores, que tenían que reponer al fugitivo o colaborar en su captura, y perjudicaban los intereses personales de los oficiales, que veían mermado el retorno de su inversión, una situación que fomentaba la corrupción y era un problema enrocado en el conjunto de los ejércitos europeos, manifestado entre la soldadesca<sup>30</sup> y la oficialidad<sup>31</sup>.

El 13 de julio se leía la carta de Felipe V a las Cortes<sup>32</sup>, y al día siguiente se votaba por primera vez sobre el real servicio, rechazándose ambas propuestas. Comenzaba una negociación contrarreloj. Dos días después, se leía en Sangüesa una carta enviada por el virrey Solera insistiendo en la inminencia de la campaña de Portugal y en las noticias de que se aproximaba una armada Aliada, información corroborada por don Juan Esteban de Cegama, agente del Reino en Madrid<sup>33</sup>. Sin embargo, no

26. ARGN, G., leg. 5, c. 71, Madrid, 08-07-1705. Felipe V a las Cortes.

27. FRANCIS, 1975: 152-197; HUGILL, 1991: 147-193; ALBAREDA SALVADÓ, 2002: 72-76; FALKNER, 2015: 95-100.

28. CHAGNIOT, 2001: 109-112.

29. DE CASTRO MONSALVE, 2004: 74-75.

30. Entre 1700 y 1763 una quinta parte de los soldados franceses desertó (CORVISIER, 1958, 736-737), y el resto de los estados europeos presentaban cifras similares (BERKVICH, 2017, 55-74). Era habitual que muchos de estos reclutas que habían desertado se realistasen en otras unidades para cobrar una nueva prima de enganche. CHILDS, 1987: 104-105. Un soldado inglés, condenado por desertor en 1707, confesaba haber ganado sesenta libras alistándose en distintos regimientos, DAVIES, 1950: 146-159.

31. Este tipo de prácticas afectaban también a la oficialidad europea, alistando incluso falsos soldados si había revista, los «passe-volants», pues los ingresos de los oficiales dependían en gran medida del número de tropas con el que contase su regimiento (LEWIS, 1957: 126-135; DRÉVILLON, 2005: 103-109).

32. ARGN, Actas Cortes, Lib. 5, f. 359v. Sangüesa, 13-07-1705.

33. ARGN, Sección de diputados y..., leg. 3, c. 19, Madrid, 18-07-1705. Cegama a las Cortes.

era hasta el 21 de julio cuando el marqués de Solera recibía la noticia de que el Reino había resuelto servir con tres regimientos de seiscientos hombres durante el tiempo que durase la guerra, equipados y pagados por la Corona. El virrey era consciente de la dificultad de alcanzar el objetivo inicial, en especial por el coste de «los largos servicios modernos», y por la falta de hombres. La correspondencia entre Solera y Grimaldo muestra así sensibilidad y realismo, dentro de la urgencia del servicio, de lo cual se deduce cierta habilidad en la propuesta inicial de Madrid, comenzando la negociación por lo alto, sabedores de que «el servicio de tres regimientos no se ha hecho en ninguno de los siglos pasados»<sup>34</sup>. La mañana del miércoles 22, se resolvía el bando que debía publicarse en las localidades navarras, anunciando las penas a las que se enfrentaban los hombres que habían comenzado a huir a Francia, Guipúzcoa, Álava o Castilla, apelando a las graves consecuencias de las desertiones, que forzaban a recurrir a hombres casados, dejando en situación de desamparo a sus familias. Se les daba ocho días para volver so pena de ser encarcelados en Pamplona y a continuación ser destinados a los temibles presidios de África<sup>35</sup>.

Finalmente, se concluían las condiciones del real servicio<sup>36</sup>. En ellas las Cortes establecían una solución intermedia, sirviendo a Felipe V con tres regimientos vestidos, armados y pagados por S. M., con la única obligación de trasladar las tropas hasta la localidad de Corella. Las condiciones, aceptadas por el virrey, evidenciaban la necesidad de efectivos. Estos soldados tenían que ser naturales o «habitantes en este reino como sean españoles». La oficialidad, navarra, era nombrada por el Reino. Las autoridades locales se hacían cargo del coste de la recluta y de la conducción hasta Corella, siendo el socorro diario de un real, y de dos libras de pan, por soldado. Las tropas debían servir dentro de los límites de España. En el caso, muy probable, de producirse fugas, se añadía que las localidades de origen no tenían la responsabilidad de sustituir a dichos hombres, aun cuando se diesen las órdenes para ello, claudicando la Monarquía en tan sensible cuestión. Si huía antes de llegar a Corella, las penas eran de veinticuatro ducados, quedando condenados a servir en presidio en el frente de Portugal, y a compensar con dos partes de dicha pena pecuniaria para su reemplazo y la tercera para el denunciante, y de darse a la fuga una vez formados los regimientos de dos años de destierro. El 5 de agosto la carta de Felipe V en la que el monarca agradecía el servicio prestado era leída por Francisco de Aperregui, oidor del Consejo del Reino de Navarra. Ese día, Solera comunicaba a los brazos que ya tenía en su poder las patentes en blanco para el nombramiento de oficiales «para entregarlas como pareciere» a las Cortes, instando a la puntualidad ante la necesidad de enviar refuerzos hacia Aragón<sup>37</sup>. Miguel Jerónimo de Aranguren, secretario de los Tres Estados, certificaba, un mes después de iniciarse el proceso, las condiciones del servicio confirmadas por Felipe V.

34. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 21-07-1705. Solera a Grimaldo.

35. ARGN, G., leg. 5, c. 72, Pamplona, 22-07-1705. Solera a las Cortes. Este tipo de penas eran comunes, pese a que, ante la escasez de hombres, se mostraba una mayor flexibilidad, primando su reincorporación al ejército, Torres Aguilar, 2001: 541-557.

36. AHN, E., leg. 273, Sangüesa, 22-07-1705. El Reino a Felipe V.

37. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 05-08-1705. Solera a las Cortes.



El ambiente se vería enrarecido con la llegada de Bartolomé Ladrón de Guevara, capitán de las Reales Guardias Españolas, con la intención de reclutar voluntarios, pues se pretendía aumentar en un regimiento las Reales Guardias. Comenzaban los quebraderos de cabeza para el marqués de Solera, interlocutor entre Madrid y las Cortes, quien proponía una solución intermedia por la cual se integrase uno de los regimientos navarros en la Guardia Real, en línea con las condiciones del servicio que daban libertad de continuar en el ejército una vez terminado el conflicto. El Reino intervenía arguyendo que aquella partida interferiría en la leva, bloqueando este reclutamiento paralelo<sup>38</sup>, si bien las Guardias Españolas serían el destino, al menos parcialmente, del esquivo tercer regimiento<sup>39</sup>. La precipitada aceptación de las condiciones para el servicio sembraba de dudas la Secretaría de Guerra, y Grimaldo se dirigía a comienzos de agosto a las Cortes desdiciéndose parcialmente a través de una carta firmada por el monarca. El ministro se arrepentía de las facilidades dadas a Navarra, temiendo una recluta de pésima calidad, proclive a la desertión, sin entrenamiento y lejos de la supervisión real hasta el momento de su entrega, no responsabilizándose las autoridades navarras por ello<sup>40</sup>. El virrey Solera, en una posición incómoda, reiteraba a las Cortes la necesidad de conservar dichos regimientos completos si no querían que estos se desintegrasen, insistiendo en traspasar uno de esos regimientos a las Guardias Reales, a lo cual las Cortes se negaban de forma tajante, al entender que esto implicaría problemas en la recluta de los tres regimientos –por ejemplo, incentivando a los reclutas a enrolarse en dicho regimiento en detrimento de los cuerpos levantados por el Reino–<sup>41</sup>. A ello se añadía la propia situación de espera, con el coste que esto suponía<sup>42</sup>. La presión sobre el virrey aumentaba un día después, al recibir una carta desde Sangüesa en la que los tres brazos mostraban su preocupación por el aumento de la inseguridad al estar los caminos «lentos de ladrones de los que andan fugitivos», haciendo hincapié en los daños que esto podía causar<sup>43</sup>.

El mensaje era claro: una vez aprobado el servicio de tres regimientos y acordado el repartimiento, el Reino daba la negociación por concluida, y cualquier variación implicaba riesgos que la Monarquía no podía permitirse si quería asegurar el cordón umbilical que la unía a Francia. El repartimiento por ciudades y villas quedaba conforme a la población<sup>44</sup>. La estimación de 32.630 vecinos del último apeo daba una cifra de algo más de 150.000 habitantes<sup>45</sup>, no olvidando que su distribución era desigual y debía repartirse la responsabilidad por merindades. Sin grandes ciudades que ejerciesen de imán, el servicio aprobado en Cortes no podía ser satisfecho con

38. AHN, E., leg. 273, Sangüesa, 29-07-1705. El Reino a Grimaldo.

39. ANDÚJAR CASTILLO, 2009: 175-196.

40. ARGN, G., leg. 5, c. 75, Madrid, 06-08-1705. Grimaldo a las Cortes.

41. Se trataba de una corrupción del sistema frecuente en los ejércitos europeos, siendo estos potenciales «rouleurs» en el caso que nos ocupa un problema para los intereses creados en torno a los regimientos levantados por el Reino, al, presumiblemente, fomentar la desertión hacia la unidad de las guardias reales que pretendía levantarse.

42. AHN, E., leg. 273, Pamplona 11-08-1705. Solera a Grimaldo.

43. ARGN, Actas Cortes, Lib. 5, f. 396v.

44. ARGN, G., leg. 5, c. 77.

45. ARGN, Actas Cortes, Lib. 5, f. 369v. Esto concuerda con las 36.200 familias contabilizadas en 1700, FLORISTÁN IMÍZCOZ, 1985: 205-234.

voluntarios, y alcanzar la cuota fijada presentaba dificultades<sup>46</sup>. Incluso los regidores de Pamplona se vieron en la necesidad de publicar un bando, instando a los priores de cada barrio para que, distribuidos por gremios, «por auto público», pasasen revista a los vecinos<sup>47</sup>. Conscientes de que era necesario estimular el alistamiento voluntario, se les ofrecía cincuenta reales por enrolarse, dieciocho de socorro diario y dos reales por día que durase el trayecto hasta Corella. Meses después el ayuntamiento se reconocía incapaz de pagar los 10.890 reales que le habían supuesto los gastos de la leva y la conducción de los hombres hasta la plaza de armas. Ante la imposibilidad de poder asumir las deudas, la ciudad se veía obligada a pedir permiso al Real Consejo para tomar a censo 1.000 ducados sobre el expediente de los 500 ducados de las tierras y aguas, hipotecando las rentas de los próximos ejercicios<sup>48</sup>. Mediante esta gestión municipal del reclutamiento, se cumplía con lo estipulado en Cortes, pero a un alto coste.

Imparable, la guerra se acercaba. No sería hasta el 18 de agosto, mes y medio después de leerse la petición de servicio de Felipe V, cuando las Cortes votaban a Joaquín de Ripalda, I conde de Ripalda<sup>49</sup>, a don Francisco Ignacio de Mencos, y a Miguel de Senosiáin como coroneles de los tres regimientos, y hasta los días siguientes no se completarían las plantas de estos. Solera no podía sino desahogarse en una carta escrita el día 19, lamentando «estar perdiendo el tiempo», a vueltas con «las instancias que el Reino me daba con motivo de sus excesivos gastos» y el presunto peligro que suponían quienes al parecer estaban dándose a la fuga<sup>50</sup>. En las siguientes sesiones se votaban de conformidad los capitanes de las compañías restantes. La elección de lugartenientes de capitanes y sargentos y de los demás cargos se dejaba a los capitanes, y a los coroneles el nombrar a los prebostes. Las Cortes por lo tanto acaparaban el nombramiento de la plana mayor y de la oficialidad de los regimientos salvo en el caso de los capitanes de granaderos, reservado al virrey. La falta de experiencia de algunos beneficiarios de las patentes y sus lazos familiares dentro del brazo militar nos dejan entrever el cerrado coto que suponía el acceso a puestos en la oficialidad<sup>51</sup>.

El 26 de agosto los brazos comunicaban a Solera la concesión de 6.000 ducados a pagar en tres años, un servicio en dinero que se añadía al servicio en hombres, los cuales deberían estar en Corella para el 20 de septiembre. A continuación, eran nombrados los representantes para hacer la entrega en Corella, con la instrucción

46. Por ejemplo, la ciudad de Estella presentaba en sus cuentas «600 ducados gastados en los 58 soldados puestos a costa de la ciudad en Corella». AME, Libro de cuentas, vol. 55.

47. AMP, Libro de actas, n° 24, f. 318, 24-07-1705.

48. AMP, Libro de actas, n° 25: 1-2, 03-11-1705.

49. Esteban Joaquín Ripalda y Marichalar pertenecía a una familia de tradición militar. Presentaba una más que digna hoja de servicios. Durante un cuarto de siglo había sido soldado, alférez y capitán en África, Cataluña y Extremadura, y en la campaña de 1705 protagonizaría una acción heroica en Fraga. Con las armas de fuego inutilizadas por la lluvia, comandó una carga a bayoneta, siendo herido de dos balazos. Sería trasladado a Zaragoza, y escaparía a Pamplona tras la pérdida de Aragón, «teniendo por menor mal el daño que le podía resultar del viaje, que el de vivir entre desleales a V. M.», tal y como dice en su memorial, solicitando el grado de brigadier. Precisamente sus habilidades para la fuga serían compartidas por sus soldados, aunque, como veremos, en otras circunstancias. AHN, E., leg. 286, 09-12-1706.

50. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 19-08-1705. Solera a Grimaldo.

51. ANDÚJAR CASTILLO, 2004: 54-55.

de proceder hasta formar cada regimiento, para que «sin dilación alguna, se haga el asiento en los libros reales y los soldados sean admitidos a sueldo de S. M.»<sup>52</sup>, con una ayuda de costa estipulada en tres ducados diarios<sup>53</sup>. La respuesta de las Cortes al virrey, a 27 de agosto, no invitaba al optimismo. Remarcaban la necesidad de aplazar la entrega de las tropas por las dificultades para alimentar a los hombres que se encontraban hacinados, los cuales caían enfermos fruto del calor extremo y las malas condiciones higiénicas, en perjuicio del servicio, de los municipios que tendrían que sustituirles y de la calma aparente de la que gozaba Navarra<sup>54</sup>. Pese a ello, el balance, al menos en un primer momento, parecía exitoso: las Cortes habían concedido tres regimientos, un año de cuarteles y alcabalas, y 6.000 ducados –consignados al reclutamiento y manutención de los regimientos<sup>55</sup>–, a pagar en tres años; tal y como el monarca reconocía y agradecía al Reino<sup>56</sup>. Quedaba por ver la eficacia del Reino en la aplicación de dicho servicio.

#### 4. EFICACIA PUESTA A PRUEBA: EL CAMINO HACIA EL FRENTE

Para el marqués de Solera, el proceso se dilataba, atrapado en la telaraña foral. Los representantes navarros parecían los únicos que no alcanzaban a ver la gravedad de los acontecimientos. El goteo de desertores no parecía sino la evidencia de que, a nivel popular, el sentimiento de urgencia ante una amenaza de guerra real crecía semana a semana. Tan solo un día después de la advertencia realizada por las Cortes al virrey, dejando caer un aumento de la inseguridad en Navarra, se interceptaba en Zaragoza una carta. El supuesto autor era Jorge de Hesse, y los destinatarios eran los diputados del Reino de Aragón. En ella se prometía, frente al «fuego de guerra ocasionado por la violencia francesa» acabar con la esclavitud a la que se había visto reducido Aragón y «restaurar la honra de la nación española»<sup>57</sup>. Ese mismo día, el obispo de Lérida enviaba una carta desesperada a Zaragoza, describiendo el pésimo estado de las defensas. La guarnición se reducía a tres compañías, unas pocas decenas de hombres. Temía que los grupos de guerrilleros, amenazando a los campesinos con quemar los campos, avanzaran sin oposición hasta Lérida<sup>58</sup>. En esos momentos se tomaba declaración a un desertor irlandés recién llegado. Dado a la fuga tras desembarcar en Barcelona, relataba cómo los Aliados habían desembarcado 16.000 efectivos, de las cuales unos 2.000 habían enfermado durante el trayecto<sup>59</sup>. Con todo, resultaba una cifra angustiosa para el obispo de Lérida, y mareante para el renqueante esfuerzo bélico navarro.

52. ARGN, G, leg. 5, carp. 80, Sangüesa, 29-08-1705. Las Cortes a sus representantes.

53. ARGN, Actas Cortes, Lib. 5, f. 411v.

54. ARGN, Actas Cortes, Lib. 5, f. 409v-409r.

55. ARGN, Cuarteles y alcabalas, leg. 3, carp. 30, 26-08-1705.

56. ARGN, Cuarteles..., leg. 3, carp. 38, 15-09-1705.

57. AHN, E., leg. 264, 14-09-1705. Carta de Jorge de Hesse a bordo del navío Namur a los diputados de Aragón.

58. AHN, E., leg. 264, 14-09-1705. El obispo de Lérida al arzobispo de Zaragoza.

59. AHN, E., leg. 264, 15-09-1705. Declaración de Felipe Juan, desertor irlandés.

El conde de Gormaz, angustiado por la correspondencia que mantenía con Francisco de Velasco, virrey de Cataluña, disponía que, amén de formar un regimiento con los desertores irlandeses que llegaban a Aragón, era necesario que los regimientos navarros se pusiesen en marcha hacia Lérida el día 21, dando por supuesto que el día 20 se encontrarían en Corella, con la esperanza ulterior de que se unieran en el campo de Tarragona al ejército que bajaba por Aragón y el que desplazaba desde Valencia<sup>60</sup>. Había llegado ya a Corella el barón de Winterfeld, mariscal de campo y teniente coronel de las Guardias Valonas, bajo cuyo mando habían de estar las tropas que se encaminaban a Lérida. La falta de sincronización entre el avance imparable de los Aliados por Cataluña y el proceso de reclutamiento y reunión en la plaza de armas de Corella era alarmante. El 24 de septiembre, Solera informaba de que las tropas iban llegando de manera desordenada, y que por lo tanto los funcionarios reales encargados de la contabilidad sólo habían podido conformar el primer regimiento. Se esperaba permitir partir a la mañana siguiente al segundo, y para el final de la semana al tercero<sup>61</sup>.

Winterfeld había llegado a Corella el domingo, día 20, y se encontraba con la frustrante situación de no hallar los regimientos preparados. El día de su llegada habían arribado seiscientos reclutas conducidos por los diputados encargados de su traslado. Al día siguiente se habían distribuido los uniformes y el armamento, y el miércoles Winterfeld pasaba revista, partiendo el regimiento de Ripalda hacia Zaragoza esa misma tarde, a 23 de septiembre, dos meses y medio después de leerse la carta de Felipe V en Sangüesa. Winterfeld había dado la orden de que Ripalda esperase la llegada del siguiente regimiento, salvo que el arzobispo de Zaragoza y virrey de Aragón juzgase inaplazable su envío al frente. Don Antonio Ibáñez de la Riva, de origen castellano, pese su experiencia –o tal vez a causa de ella– como virrey y capitán general de Aragón durante una primera etapa en tiempos de Carlos II, se sabía un extraño, y desconfiaba de las milicias locales. Concedor del caldo de cultivo austracista a través de las incautaciones de propaganda clandestina y de las detenciones, requería tropas de confianza<sup>62</sup>. En esos momentos, mientras la nobleza aragonesa levantaba atropelladamente compañías<sup>63</sup>, todavía se estaba formando el segundo regimiento en Corella, y el mariscal de campo borbónico estimaba que, para el sábado, día 26, podría pasarle revista y enviarlo hacia Zaragoza, dándose como plazo para mandar el tercer regimiento hasta el lunes 28.

La calidad de la recluta dejaba mucho que desear, y el absentismo de la oficialidad no podía ocultarse –para escepticismo de Winterfeld–, que daba un parte desolador:

«... dudo mucho si se sacará de estos regimientos la utilidad que se espera, pues, aunque son cumplidos en hombres y que sólo pudieran hallarse entre ellos alrededor de ciento que desechar, por pequeños y muchachos, como los más vienen forzados, temo que se hayan de huir muchos, mayormente faltando gran parte de los oficiales. En el primer regimiento

60. AHN, E., leg. 264, Zaragoza, 16-09-1705. Gormaz a Velasco.

61. AHN, E., leg. 273, Corella, 24-09-1705. Solera a Grimaldo.

62. BORRÁS GUALIS, 1973: 43-49.

63. Gaceta de Madrid, núm. 40, 06-10-1705. San Felipe, 1725: 178.

sólo se halla el conde de Ripalda. Su teniente coronel, sargento mayor y ayudante están en Barcelona. Don Francisco de Mencos, coronel del segundo regimiento, viene de Flandes y se espera presto. Su teniente coronel, sargento mayor y ayudante me dicen se hallan en Barcelona. No hay más que siete capitanes presentes, los demás se hallan en los ejércitos. El coronel del tercer regimiento, Miguel de Senosiáin, está en Andalucía; sólo se halla aquí su teniente coronel»<sup>64</sup>.

En todo el proceso, sólo la producción y el suministro de armas y uniformes habían sido exitosos, confiados no a las instituciones navarras sino al entramado de asentistas y funcionarios reales<sup>65</sup>. El responsable de la provisión de víveres al ejército en Navarra, José de Soraburu<sup>66</sup>, había pasado a finales de agosto a Bayona para recibir los uniformes de los tres regimientos y hacerse cargo del envío de estos a Corella, así como del armamento<sup>67</sup>. Soraburu había llegado a Corella un día después que Winterfeld, e informaba el 24 de septiembre haber cumplido con las instrucciones tras hacerse cargo de la logística necesaria para vestir y armar a dichos regimientos con los fusiles, bayonetas, munición y demás útiles producidos en las fábricas de Guipúzcoa. De la producción armamentística se había responsabilizado un celoso funcionario, Miguel Francisco Salvador<sup>68</sup>. Catalán borbónico, presentaba una extensa hoja de servicios, y tras encargarse de la provisión de los ejércitos en el frente extremeño, había pasado a su responsabilidad la supervisión de las reales fábricas de armas de Guipúzcoa situadas en Plasencia de las Armas, donde se producían las armas de fuego, y de Tolosa, en la que se fabricaban las armas blancas<sup>69</sup>.

Su desempeño como responsable de dichas fábricas y su implicación en la campaña adquiriría un tono personal. Perdida Barcelona, era un exiliado más. Su compromiso con la causa resultaba impagable en el juego de espejos que era la lealtad a Felipe V, al igual que sus minuciosos informes en los que atestiguaba la calidad de las armas, producidas siguiendo los modelos de las muestras traídas desde Francia por encargo de Jean Orry. Así, se había conseguido fabricar en cantidades industriales material militar de igual calidad al empleado por el ejército francés<sup>70</sup>. En cuanto a los uniformes, Soraburu quedaba satisfecho con los asentistas franceses: chupas, calzones, medias, zapatos, sombreros, cinturones, camisas, corbatas y casacas. Había algunas «podridas y manchadas», de la misma manera que había ochenta fusiles

64. AHN, E., leg. 273, Corella, 24-09-1705. Winterfeld a Grimaldo. Irónicamente, Winterfeld desertaría al año siguiente, pasándose a la causa imperial, GUILLAUME, 1858: 430.

65. La carrera de Soraburu comenzó en la década de 1690 como proveedor de víveres para las tropas en Navarra y los presidios de Aragón y Guipúzcoa. En julio de 1705 se hacía con la conducción de uniformes y armamento entre Francia y Madrid, y, a continuación, comenzaría a ejercer como Tesorero de la Guerra en Navarra. RODRÍGUEZ GARRAZA, 1996: 359-388

66. GUERRERO ELECALDE, 2011: 367.

67. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 26-08-1705. Solera a Grimaldo.

68. Salvador presenta en 1706 una detallada relación de méritos, en la que narra sus «grandes hazañas para vestir decentemente un decreto y formar un título». AHN, E., leg. 305.

69. Recientes publicaciones han rebatido exitosamente el asentado prejuicio en torno al conservadurismo y retraso del ejército español frente a las nuevas técnicas armamentísticas, así como la supuesta precariedad de la producción armamentística. STORRS, 2013: 102-105; HERRERO-QUESADA, 2015, 66-72; RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2016a: 273-294.

70. Detallando los precios de cada arma: fusiles a 46 reales y  $\frac{3}{4}$  de vellón la unidad, carabinas a 41 reales y  $\frac{3}{4}$  de vellón la pieza y pistolas a 27 reales de vellón. AHN, E., leg. 276, Plasencia de las Armas, 14-12-1705. Salvador a Grimaldo.

rotos<sup>71</sup>, pero el resultado era muy satisfactorio, una nota positiva que demostraba el correcto funcionamiento de la maquinaria bélico-administrativa borbónica.

Comenzaban a llegar a Zaragoza tropas procedentes de otros puntos de España destinadas a la recuperación de Cataluña, pero las noticias de la pérdida de Lérida forzaban a cambiar los planes iniciales, replanteándose así el papel de los regimientos navarros, cuyo objetivo pasaba a ser la localidad de Fraga<sup>72</sup>, en un momento en el que las partidas austracistas se internaban en Aragón hasta Bujaraloz. El marqués de Solera, testigo de tan disfuncional precampaña, se lamentaba de la falta de medios para pagar a oficiales y soldados. El virrey volvía a Pamplona a finales de mes desazonado tras enviar de vuelta a los comisarios para que «volviesen por mejores mozos de los que me presentaban», con escaso éxito<sup>73</sup>. El marqués de Solera sabía que el proceso de negociación y reclutamiento, así como su papel en la defensa de la Corona de Aragón, estaban abocados al fracaso.

Mientras el virrey volvía a Pamplona, en la localidad de Novallas, el capitán de compañía Manuel Antonio de Rada le escribía que sus hombres «antes se dejarán morir» que no recibir dos reales diarios, «siquiera uno». La solución no podía ser otra: «hasta que nos dure el dinero estamos prontos en gastar». Al menos, para de momento evitar las deserciones, tres esa misma noche de la compañía de don Francisco de Aristo<sup>74</sup>. Nada más cruzar la muga entre Navarra y Aragón, se confirmaban los temores de Solera. La problemática de la deserción, incluso en un conflicto con cierta carga ideológica, como lo fue la Guerra de Sucesión, se repetía una y otra vez fruto de levas forzosas, falta de suministros y soldada, y derrotismo ante las adversidades<sup>75</sup>. En Fraga, el conde de Gormaz –ajeno a los problemas–, confiaba en alcanzar Lérida, seguro de que el primer regimiento navarro llegaría la noche del 30<sup>76</sup>. Ese día, los dos primeros regimientos llegaban a las inmediaciones de Zaragoza, donde el virrey-arzobispo se afanaba en reclutar tanto en la capital como en el resto del país, así como en recabar donaciones. Ni Gormaz ni los virreyes contaban con que ese día iban a desertar doscientos hombres del regimiento del conde de Ripalda. No sólo suponía un desastre en lo militar. Era un problema político, pues había que capturar a los desertores y castigarlos, sin caer en desafuero, y teniendo en mente que esos hombres eran mucho más valiosos de vuelta al frente que en presidio. La fórmula de dos años de destierro para los desertores y el perdón para todos los que se reintegrasen voluntariamente a sus cuerpos no podía ser más laxa<sup>77</sup>.

El envío de un humilde «ministro de la corte mayor» pueblo por pueblo, para recoger a los que se entregaban, era todo lo que podía ordenar el virrey, pasando a la Diputación de Navarra sus medidas<sup>78</sup>. Se confesaba en dicha carta «escarmentado», viendo cómo los municipios acogían a los desertores, ante una Diputación que se

71. AHN, E., leg. 297, Pamplona, 24-02-1706. Soraburu a Grimaldo.

72. AHN, E., leg. 264, 25-08-1705. Lorenzo Armengual, obispo auxiliar de Zaragoza, a Grimaldo.

73. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 30-09-1705. Solera a Grimaldo.

74. AHN, E., leg. 273, Novallas, 30-09-1705. Los capitanes Aristo, Jarauta y Rada.

75. Duffy, 1988: 135-172; González Cruz, 2012: 65-90.

76. AHN, E., leg. 264, Fraga, 30-09-1705. Gormaz a Grimaldo.

77. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 08-10-1705. Solera a Grimaldo.

78. ARGN, G., leg. 5, c. 81, Pamplona, 09-10-1705. Solera a la Diputación.

ponía de parte de estos por las pésimas condiciones en las que se hallaban confinados en la ciudadela de Pamplona, y por considerar justificable su desertión del frente debido a la escasez de víveres y soldada. Esta cuestión iba a eternizarse, regateando la Diputación el número de fugitivos del regimiento de Ripalda –ahora 130–, y saliendo en intercesión de los desertores<sup>79</sup>. Los problemas planteados por la Diputación, tales como una soldada miserable, el agravio comparativo con el sueldo percibido en los demás regimientos, la falta de vituallas, acrecentada por la especulación que había llevado a una subida del precio del pan en Zaragoza, y la realidad de unos reclutas bisoños acostumbrados a la relativa comodidad de sus hogares, explicaban la desertión en tales números<sup>80</sup>. A finales de octubre, Solera se dirigía al arzobispo de Zaragoza comunicándole que, en coordinación con los intendentes franceses y de Guipúzcoa, esperaba reintegrar a más fugitivos, contando ya con treinta y seis presos que serían conducidos hasta la frontera<sup>81</sup>.

El goteo de desertores capturados se alargaría durante meses, y su reincorporación al frente resultaría penosa. El virrey, a finales de noviembre, se lamentaba de que ni el arzobispo de Zaragoza ni el conde de Ripalda habían podido aportar jinetes para la conducción de los presos que se encontraban en la ciudadela de Pamplona, enviando sesenta y tres desertores, así como las armas y uniformes que se habían encontrado, al tiempo que llegaban a la ciudadela otros veinticinco fugitivos<sup>82</sup>. Aún a comienzos de 1706 seguían reenviándose soldados. El día 2 de enero, veintitrés de ellos eran despachados hacia el Reino de Valencia, donde se encontraban sus jibarizados regimientos<sup>83</sup>. Eran para estas alturas los fugitivos los que se entregaban, contando con el perdón real, en unos momentos críticos para el mariscal de Tessé, generalísimo de los ejércitos borbónicos, el cual acababa de vivir una preocupante revuelta en Zaragoza<sup>84</sup>. Resultaba improbable que estos alcanzasen Valencia, donde las tropas navarras, integradas bajo el mando del conde de las Torres, asediaban San Mateo y saqueaban Villarreal<sup>85</sup>. Las desertiones continuarían martirizando al virrey Solera hasta bien entrado 1706<sup>86</sup>. La Diputación, por su parte, no dejaría escapar el caso de Esteban de Vera, un vecino de Ardoiz que se había negado a delatar a algún posible desertor. Primero tomado prisionero, después liberado, ponía nombre a los abusos de poder de los oficiales reales, pues aun «suponiendo la Diputación que dichos alguaciles han obrado con orden superior», iba en contra de las condiciones

79. En honor a la verdad, el arzobispo de Zaragoza matizaba también el desastre, rebajando en cincuenta el número de huidos, lo cual no dejaba de ser una acción gravísima, «sin ninguna razón y tanto desprecio de sus jefes». Solera a Grimaldo, AHN, E., leg. 273, 08-10-1705.

80. AHN, E., leg. 273, 14-10-1705. El Reino a Felipe V.

81. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 29-10-1705. Solera a de la Riva.

82. AHN, E., leg. 273, Pamplona, 26-11-1705. Solera a Grimaldo.

83. AHN, E., leg. 297, Pamplona, 02-01-1706. Solera a Grimaldo.

84. PÉREZ ÁLVARES, 2010: 100-104.

85. El desempeño de las unidades navarras destinadas en la Cuenca del Cinca, recogido en el historial del Regimiento Navarra, Instituto de Historia y Cultura Militar, N.º de caja 33, Legajo 1/037: 6-7. Es aquí donde fallece el coronel del tercer regimiento, Senosiain, cuyas tropas se refunden con el regimiento de Mencos, tal y como vemos en las propuestas para las vacantes surgidas en el Regimiento Navarra, en las que se propone a oficiales de dicho regimiento incorporados al Navarra. AHN, E., leg. 813, 26 de abril de 1707. Mencos a Tilly.

86. AHN, E., leg. 297, Pamplona, 05-02-1706. Solera a Grimaldo.

del servicio, que garantizaba que los desertores debían ser castigados por los alcaldes o regidores de las localidades<sup>87</sup>.

Este tipo de situaciones no eran óbice para que Solera trasladase a la Diputación la obligación de levantar los cuatro regimientos de milicias para la propia defensa del Reino, aferrándose a que ésta era una regalía. Ante la negativa de la Diputación, el asunto llegaría hasta Madrid, donde Grimaldo conferenciaba con el marqués de Campollano, secretario de la Cámara de Castilla, sobre la legalidad de dicha leva. Campollano no albergaba dudas al respecto, y apenas tenía que remontarse a 1689, cuando el virrey Bournonville dio orden de levantar los tercios de milicias, con las garantías emitidas por el Consejo de Guerra, órgano responsable de dicha medida por encima del Fuero General<sup>88</sup>. El reto para el virrey continuaba el 22 de junio del año siguiente, insistiendo en cumplir la orden, y en la necesidad de tener preparadas las milicias ante la eventualidad de verse obligado a defender las fronteras por una posible invasión desde Aragón. Pero el virrey hablaba solo. Agotado, se desdecía, derrotado: «será infructuoso»<sup>89</sup>. Pocos días después, fallecía repentinamente, de una apoplejía, el esforzado virrey, sobrepasado por los treinta batallones de infantería y veinte escuadrones de caballería que se estimaba tenían que cruzar Navarra de norte a sur, tras recibir la noticia de que las tropas francesas habían causado «repetidos excesos» entre la población civil<sup>90</sup>. Un nuevo virrey, una nueva campaña de reclutamiento, una guerra que iba a llegar a Navarra, dejaban atrás al pundonoroso y eficiente marqués de Solera.

Mientras tanto, los regimientos navarros habían quedado acantonados en la cuenca del Cinca. Ripalda no podría hacer frente a las partidas austracistas que intentaban tomar Fraga, y sus hombres se verían obligados a retirarse a Barbastro a comienzos de noviembre. Sorprendidos por una partida austracista, «los navarros desampararon a su coronel, conde de Ripalda, que quedó malherido»<sup>91</sup>. La rebelión de Valencia arrastró consigo lo que quedaba de los regimientos navarros, integrados en un cuerpo mucho mayor, perdiéndose en la inmensidad de la guerra. La ruta, penetrando desde Alcañiz hacia Morella y Castellón, con el fin de cortar el paso a las tropas aliadas que descendían por Tortosa, resultaría tortuosa. Los informes redactados por el conde de las Torres nos muestran una campaña extenuante, acosados por las partidas de migueletes que infestaban los caminos, las lluvias torrenciales y la resistencia de los lugareños, quienes «repugnaban el rendirse», prefiriendo «ser fritos en aceite que ser vasallos de Felipe V». Los navarros supervivientes rompieron

87. ARGN, G., leg. 6, c. 2, 12-02-1706.

88. AHN, E., leg. 273, Madrid, 11-11-1705. Campollano a Solera.

89. AHN, E., leg. 297, Pamplona, 22-06-1706. Solera a Grimaldo.

90. En Navarra fueron motivo de queja los desmanes cometidos por soldados franceses en tránsito hacia el frente. La Diputación a Grimaldo, Pamplona. AHN, E., leg. 297, 13-07-1706. Las complejas relaciones entre los ejércitos en movimiento y la población civil preocupaban tanto al ejército borbónico como al austracista, necesitados de ganarse el favor de la población civil. GONZÁLEZ CRUZ, 2012: 131-144.

91. El conde de Robres fue testigo privilegiado de los acontecimientos. Robres era hermano de Miguel Pons de Mendoza, quien participó con su regimiento junto a Ripalda y acompañó posteriormente al conde de las Torres en la incursión hacia Castellón. Su relato de la guerra se refería a las tropas navarras desplegadas en Aragón como rápidamente reducidas «a cortísimo número y de poco provecho» mientras guarnecían Fraga. PONS DE MENDOZA Y DE SALVÁ, 1882: 253-256.



la disciplina impuesta por el conde de las Torres, saqueando Villarreal. El dramático relato dejado por de las Torres, en una lucha sucia, palmo a palmo, en la cual salvó a más de un millar de mujeres y niños, cuyos clamores «pudieran enternecer las piedras», dejaba un balance inicial estimado por el general de setecientos muertos, sin contar los que quedaban sepultados o abandonados en los tejados, continuando hacia Sagunto y Moncada, atravesando la huerta valenciana, definida por el conde como «un caos», con el fin de llegar a la capital<sup>92</sup>.

El asalto a Villarreal supuso un elevado número de bajas entre la oficialidad, lo que dejó en una situación de provisionalidad a los regimientos navarros. La revista de las tropas con las que contaba el ejército de Valencia a finales del mes de enero esclarece las dudas en torno a la supervivencia de los tres regimientos navarros, refundidos en un solo «Regimiento de Navarros», compuesto por 535 hombres, de los cuales 407 son soldados, 50 sargentos, 55 alféreces, 22 tenientes y un capitán, Mencos<sup>93</sup>. Un regimiento casi completo, sólo superado en número por los 675 de las Guardias Españolas y los 752 de las Guardias Valonas, pero que no era sino el resultado de la unión de los regimientos que salieron de Navarra a finales de septiembre del año anterior. Las terribles condiciones orográficas y meteorológicas, la necesidad de acantonar pequeños contingentes en las plazas que iban dejándose atrás, el acoso de las partidas de migueletes, y el peso de la campaña de Cataluña, que desviaba los recursos hacia Barcelona, hicieron añicos las posibilidades de reducir Valencia, pese a las continuas misivas del conde de las Torres, quien insistía en la importancia de tomar primeramente Valencia para a continuación envolver Cataluña. De las Torres, atormentado por evitar deserciones, confesaba verse obligado a ejecutar diversiones con los saqueos como reclamo para conservar a sus hombres, «por el cebo que tenían de pillaje», ante la falta de socorros<sup>94</sup>. El fracaso de la campaña de Cataluña cerró en falso el avance hacia Levante, adoptando el ejército borbónico una estrategia defensiva con el fin de conservar el territorio que se controlaba en el Reino de Valencia.

Meses después, en julio de 1706, cuando se estaba perdiendo Aragón, se solicitaba el retorno de los navarros supervivientes, para defender el Reino. Las peticiones de cobertura realizadas desde Morella por Miguel Pons de Mendoza, demandando el refuerzo de trescientos navarros, nos permiten entrever un regimiento si cabe más disminuido que tan solo dos meses atrás<sup>95</sup>. El regimiento comandado por Mencos se hallaba acantonado en Alarcón a comienzos de julio, planteándose por parte del obispo de Cuenca su paso a Requena<sup>96</sup>. Sin embargo, pese a la inminente pérdida de la propia Cuenca, los navarros fueron destinados a Tarazona y Tudela<sup>97</sup>. El 16 de agosto llegaban a Tudela los reclutas supervivientes. Volvían a Navarra en una situación lamentable y sin haber recibido paga alguna desde el mes de

92. AHN, E., leg. 296, Campo de San Mateo, 16-01-1706, leg. 296. El conde de las Torres a Grimaldo.

93. AHN, E., leg. 296, Revista pasada en campo de Moncarday a las tropas borbónicas a 23 de enero.

94. AHN, E., leg. 2902, campo de Cheste, 28-02-1706. Torres a Grimaldo.

95. AHN, E., leg. 281, Morella, 24-03-1706. Pons de Mendoza a Grimaldo.

96. AHN, E., leg. 522, Cuenca, 02/07/1706. El obispo de Cuenca a Grimaldo.

97. ARGN, G., leg. 6, c. 7, 03-07-1706.

enero<sup>98</sup>, siendo los propios vecinos los que incluso les proporcionaron ropa<sup>99</sup>. Los regimientos navarros permanecerían en el frente navarroaragonés durante el avance austracista sobre Madrid del verano de 1706 y participarían en el avance sobre Aragón y Cataluña posterior a la batalla de Almansa, teniendo una larga trayectoria en el seno del ejército español como los regimientos Pamplona y Navarra<sup>100</sup>. Aquel era el resultado de la tensa negociación entre los representantes de la Monarquía y las instituciones navarras.

## 5. CONCLUSIONES

Si 1706 fue el *annus horribilis* de Felipe V, el desastre ya estaba en marcha en los meses finales de 1705. El papel jugado por Navarra había sido secundario, contribuyendo a regañadientes al esfuerzo bélico. No obstante, frente a la inercia de la asociación de la defensa de la foralidad con el austracismo, nos encontramos con una realidad mucho más compleja. Navarra no podía no ser felipista: los intereses comerciales transfronterizos de muchos navarros a ambos lados del Pirineo, la existencia de una importante colonia en Madrid con gran influencia en el entorno cortesano, y las ambiciones personales de las élites navarras, preexistentes al cambio dinástico, veían en la opción borbónica una solución natural<sup>101</sup>. Al mismo tiempo, ello no impidió que dicha adhesión supiese explotar la debilidad del estado borbónico desde el pactismo y la presión constitucionalista sobre las autoridades de la Monarquía, tal y como encontramos en la actitud mostrada durante el esfuerzo reclutador de la campaña de 1705. Al mismo tiempo, pese a su particularidad institucional, el Reino experimentó los mismos problemas que el conjunto de territorios que componían la Monarquía y habían levantado regimientos, o que la propia Navarra en los tercios con los que sirvió en el siglo XVII<sup>102</sup>. Bajo la pátina foral, encontramos en el reclutamiento institucional una serie de procedimientos –petición por parte de las autoridades de la Monarquía, negociación entre dichos representantes y élites locales, y reparto de patentes en blanco entre esa oligarquía local–, y problemas muy variados –mala calidad de la recluta, altas cifras de desertión, improvisación en campaña–, comunes a los regimientos que levantan territorios y ciudades en otros puntos de España, al tiempo que la Monarquía absorbe la dual «navaridad», jurídica e identitaria, regional y estatal, como venía haciéndolo durante el siglo XVII<sup>103</sup>. Se nos aparecen en el seguimiento de los regimientos levantados en las Cortes de Sangüesa de 1705, por lo tanto, la vigencia de las instituciones propias navarras, forales, y la presencia de problemas comunes al conjunto de la Monarquía en el espacio de una guerra en la cual es necesario

98. ARGN, G., leg. 6, c. 21, 16-08-1706.

99. Real Cédula al Consejo Real de Navarra, 7 de agosto, 1708. ARGN, ASCN, t. 26, f. 1, n. 58.

100. MARÍA DE SOTTO, 1862: 237-283.

101. TORRES SÁNCHEZ, 2005: 195-213.

102. RODRÍGUEZ GARRAZA, 1991: 149-176.

103. FLORISTÁN IMÍZCOZ, 1996: 175-192.

reclutar regimientos, los cuales, además, tendrán un largo recorrido, convertidos en los regimientos Pamplona, cuyo primer coronel sería el conde de Ripalda, y Navarra, cuyo coronel sería el conde de Mencos.

Este análisis del proceso de convocatoria de Cortes –cuyo evidente propósito es el de levantar una serie de regimientos para que estos entren a formar parte del ejército de Felipe V–, y posterior negociación, reclutamiento y puesta en campaña de dichas unidades nos permite no sólo analizar y presentar las relaciones entre Reino y Monarquía, sino además prestar atención a un aspecto escasamente investigado por la historiografía española como es la historia regimental, de especial dificultad al tener en la Guerra de Sucesión importantes ausencias documentales. Ambas aproximaciones –política e institucional, y militar, cruzando fuentes archivísticas nacionales y locales– integran al Reino y a sus regimientos en la Monarquía, y nos sirve para confirmar un recorrido común y no excluyente, así como para abrir un nuevo capítulo en el estudio de la Guerra de Sucesión en Navarra, al estudiar la implicación militar de dicho reino.

El marqués de Solera no viviría para verlo, pero su desempeño no fue, después de todo, ni inútil, ni «infructuoso», y es que, tal y como cantaban las lavanderas de Carabanchel:

«Navarra, no sólo ha estado  
limpia en aquesta ocasión,  
sino que ha dado jabón,  
para lavar lo manchado,  
y es jabón aventajado  
para quitar manchas malas,  
porque es de bolas o balas...»<sup>104</sup>.

---

104. BNE, ms. 2/50659(20), Madrid, 1706.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBAREDA, Joaquim, *Felipe V y el triunfo del absolutismo: Cataluña en un conflicto europeo (1700-1714)*, Barcelona, Entitat Autònoma del Diari Oficial i de Publicacions, 2002.
- ALBAREDA, Joaquim, *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*, Barcelona, Crítica, 2010.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, «La Guerra de Sucesión y los cambios en el ejército», en José Manuel González Beltrán (ed.), *El asalto angloholandés de 1702 a la bahía de Cádiz. Entre la política internacional y las repercusiones locales*, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, 2013: 53-74.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, «El ejército de Felipe V: Estrategias y problemas de una reforma», en Eliseo Serrano Martín (ed.), *Felipe V y su tiempo*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2001: 661-682.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, *El sonido del dinero: Monarquía ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, «De la periferia a la Corte: la integración de vascos y navarros en los cuerpos de élite del ejército borbónico», en Rosario Porres Marijuán, Rosario e Iñaki Reguera (eds.), *La proyección de la Monarquía Hispánica en Europa. Política, guerra y diplomacia entre los siglos XVI y XVIII*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2009: 175-196.
- ANGULO MORALES, Alberto, «Militares en las fronteras imperiales del setecientos. El ejemplo de los regimientos de Cantabria y Navarra», en Érica Sarmiento; Marieta Pinheiro de Carvalho; Patricia Flier(orgs.), *Movimientos, Tránsitos & Memórias. Temas e Abordagens*, Niterói, Asoec, 2016: 981-994.
- DE ARTAZA MONTERO, Manuel María, «Coyuntura crítica y cambio institucional: Felipe V y Galicia», en María López Díaz (ed.), *Galicia y la instauración de la Monarquía borbónica*, Madrid, Sílex, 2016: 21-52.
- BERKOVICH, Ilya, *Motivation in War. The Experience of Common Soldiers in Old-Regime Europe*, Cambridge University Press, 2017.
- BORRÁS, Gonzalo M., *La Guerra de Sucesión en Zaragoza*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1973.
- BORREGUERO BELTRÁN, Cristina, «Del tercio al regimiento», *Estudis: Revista de Historia Moderna*, N°27 (2001): 53-90.
- DE CASTRO, Concepción, *A la sombra de Felipe V: José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- CÉNAT, Jean-Philippe, «Les enjeux géostratégiques et stratégiques sous Louis XIV», Hervé Drévilion, Bertrand Fonck y Jean-Philippe Cénat (eds.), *Les dernières guerres de Louis XIV*, Rennes, PUR, 2017: 47-61.
- CHAGNIOT, Jean, *Guerre et société à l'époque moderne*, París, PUF, 2001.
- CHILDS, J., *The British army of William III, 1689-1702*, Manchester University Press, 1987.
- MARÍA de SOTTO, Serafín, conde de Clonard, *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas*, vol. XI, Madrid, Imprenta de D. B. González, 1853.
- COLOMA GARCÍA, Virginia, «Navarra y la defensa de la monarquía en los reinados de Felipe III y Felipe IV», *Príncipe de Viana*, 204 (1995): 163-182.
- CONTRERAS GAY, José, *Las milicias provinciales en el siglo XVIII*, Granada, Instituto de Estudios Almerienses, 1993.
- CONTRERAS GAY, José, «El servicio militar en España durante el siglo XVII», *Chronica Nova*, 21 (1994): 99-122.

- CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., *Los juramentos forales y constitucionales de Felipe V en los Reinos de España (1700-1702)*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 2017.
- CORVISIER, André, *L'armée française*, París, Presses Universitaires de France, 1964.
- DAVIES, G., «Recruiting in the Reign of Queen Anne», *Journal of the Society for Army Historical Research*, XXVIII (1950): 146-159.
- DRÉVILLON, Hervé, *L'impôt du sang. Le métier des armes sous Louis XIV*, París, Tallandier, 2005.
- DUFFY, Christopher, *The Military Experience in the Age of Reason*, Nueva York, Macmillan Publishing Company, 1988.
- FALKNER, J., *The War of the Spanish Succession 1701-1714*, Barnsley, Pen & Sword, 2015.
- FLORISTÁN IMÍZCOZ, Alfredo, «Evolución de la población de Navarra en el siglo XVII», *Príncipe de Viana*, 174 (1985): 205-234.
- FLORISTÁN IMÍZCOZ, Alfredo, *La monarquía española y el gobierno del Reino de Navarra*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1991.
- FLORISTÁN IMÍZCOZ, Alfredo, «Entre la casa y la Corte: una aproximación a las élites dirigentes del Reino de Navarra (siglos XVI-XVIII)», José Imízcoz Beunza (dir.), *Élites, poder y red social. Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*, Zarauz, UPV, 1996: 175-192.
- FLORISTÁN IMÍZCOZ, Alfredo, «Neoforalismo, nuevos fueros y conquistas. Navarra en la Monarquía de Carlos II», Bernardo J. García García, y Antonio Álvarez-Ossorio Alvariño (eds.), *Vísperas de sucesión. Europa y la Monarquía de Carlos II*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2015: 81-107.
- FRANCIS, David, *The First Peninsular War 1702-1713*, Londres, Ernest Benn Limited, 1975.
- GILBERT, A. N., «Army Impressment During the War of the Spanish Succession», *The Historian*, Aug 1 (1976): 689-708.
- GONZALEZ CRUZ, David, «La 'demonización' del enemigo en el discurso bélico de la Guerra de Sucesión Española», en Alfredo Alvar; Jaime Contreras, y José Ignacio Ruiz (eds.), *Política y cultura en la época moderna: cambios dinásticos, milenarismos, mesianismos y utopías*, Universidad de Alcalá, 2004: 217-233.
- GONZÁLEZ CRUZ, David, «Las deserciones en las fuerzas armadas españolas y extranjeras durante la Guerra de Sucesión: comportamientos y estrategias», Agustín González Enciso (ed.), *Un Estado militar: España, 1650-1820*, Madrid, Editorial Actas, 2012: 65-90.
- GONZÁLEZ CRUZ, David, «Las fuerzas armadas españolas y extranjeras en el tratamiento a la población civil durante la Guerra de Sucesión», Manuel-Reyes García Hurtado (ed.), *Soldados de la Ilustración, El ejército español en el siglo XVIII*, Universidade da Coruña, 2012: 131-144.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (2007), «Volver a la hora navarra», Agustín González Enciso (ed.), *Navarros en la Monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, Eunsa, 2007: 13-60.
- GUERRERO ELECALDE, Rafael, *Las élites vascas en el gobierno de la monarquía borbónica*, Vitoria, Universidad del País Vasco, 2011.
- GUERRERO ELECALDE, Rafael, «Y la flor de lis brotó en las provincias vascas. Familias, fidelidad y servicios a Felipe V durante la Guerra de Sucesión (1700-1714)», en Roberto Quirós Rosado y Cristina Bravo Lozano (coord.), *Los hilos de Penélope lealtad y fidelidades en la Monarquía de España, 1648-1714*, Valencia, Albatros Ediciones, 2015: 167-178.
- GUILLAUME, Gustave, *Histoire des gardes wallones au service d'Espagne*, Bruselas, F. Parent, 1858.
- HERRERO FERNÁNDEZ-QUESADA, María Dolores, VV. AA., *Al pie de los cañones. La artillería española*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015.
- HUGILL, J. A. C., *No Peace Without Spain*, Oxford, Kensal Press, 1991.
- LEWIS, W. H., *The Splendid Century, Life in the France of Louis XIV*, Prospect Heights, Waveland Press, 1957.

- MAFFI, Davide, «El gigante olvidado. El ejército de Carlos II: entre la decadencia y la conservación (1665-1700)», M.<sup>a</sup> del Carmen Saavedra (ed.), *La decadencia de la monarquía hispánica en el siglo XVII*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2016: 111-128.
- MARTÍNEZ ARCE, María Dolores, *Navarra en tiempos de Carlos II «El hechizado»*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1999.
- MARTÍNEZ ARCE, María Dolores, *Navarra y el ejército en el conflictivo siglo XVII*, Pamplona, Bodegas Irache, 2002.
- MARTÍNEZ-RADÍO GARRIDO, Evaristo, «Levas y reclutas en la Asturias de la Guerra de Sucesión: el caso del Tercio del Principado», *Revista de Historia Militar*, (2008): 127-166.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Los soldados del Rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica (1480-1700)*, Madrid, Actas, 2014.
- MUÑOZ RODRÍGUEZ, Julio David, *Felipe V y cien mil murcianos. Movilización social y cambio político en la Corona de Castilla durante la Guerra de Sucesión (1680-1725)*, Universidad de Murcia, 2011.
- OSTOLAZA ELIZONDO, María Isabel, *Gobierno y administración de Navarra bajo los Austrias*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1999.
- PÉREZ ÁLVAREZ, M.<sup>a</sup>. Berta, *Aragón durante la Guerra de Sucesión*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (CSIC), 2010.
- ROBRES, Conde de, *Historia de las guerras civiles de España, 1700 – 1708*, Imprenta del Hospicio Provincial, Zaragoza, 1882.
- RODRÍGUEZ GARRAZA, Rodrigo, «Navarra y la administración central (1637-1648)», *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 11 (1991): 149-176.
- RODRÍGUEZ GARRAZA, Rodrigo, «La Guerra de Sucesión en Navarra, I: Financiación y capitalización de asentistas autóctonos», *Príncipe de Viana*, 208 (1996): 359-388.
- RODRÍGUEZ GARRAZA, Rodrigo, «Los intentos de extensión en Navarra del servicio militar (Siglo XVII)», *Iura Vasconiae*, 4 (2007): 367-387.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «De Galicia a Flandes: reclutamiento y servicio de soldados gallegos en el ejército de Flandes (1648-1700)», *Obradoiro de Historia Moderna*, 16 (2007): 213-251.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «El ejército que heredó Felipe V: su número y su composición humana», en José Manuel de Bernardo Ares (coord.), *La Sucesión de la Monarquía Hispánica, 1665-1725. Biografías relevantes y procesos complejos*, Madrid, Sílex, 2009: 265-296.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, *Los tambores de Marte: el reclutamiento en Castilla durante la segunda mitad del siglo XVII (1648-1700)*, Universidad de Valladolid, 2011.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «¿Evolución o innovación? Los cambios técnico-tácticos en el armamento del ejército español durante el relevo dinástico: nuevas consideraciones», *Cuadernos de Historia Moderna*, 41(2) (2016a): 273-294. <<http://dx.doi.org/10.14201/cuadecic20141547-72>>.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, «Guerra y alianzas en la lucha por la hegemonía europea durante la segunda mitad del siglo XVII. El papel de España», en Luis Ribot y José María Iñurrategui (Eds.), *Europa y los Tratados de reparto de la Monarquía de España, 1668-1700*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2016b: 247-275.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, DÍAZ PAREDES, Aitor, «Revisitando el neoforalismo: Reclutamiento en Navarra en tiempo de paz en la frontera (1659-1670)», en Rafael Torres Sánchez (ed.), *Studium, magisterium et amicitia*, Pamplona, Eunsa, 2018.
- ROWLANDS, Guy (2011), «Moving Mars: The Logistical Geography of Louis XIV'S France», *French History*, Volume 25, Issue 4, 2011: 492-514. <https://doi.org/10.1093/fh/crr059>

- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen, «La contribución de Galicia a la política militar de los Austrias y sus repercusiones políticas», en Antonio Álvarez-Ossorio Alvaríño y Bernardo J. García García (eds.), *La Monarquía de las naciones. Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2004.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen, «La Guerra de Sucesión y sus efectos sobre la organización militar peninsular», Marina Torres Arce, Susana Truchuelo García (eds.), *Europa en torno a Utrecht*, Santander, Universidad de Cantabria, 2014.
- SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio, «La aportación de la Provincia de Álava a la contienda Hispano-Portuguesa en los años finales del reinado de Felipe IV (1663-1665)», *Espacio, tiempo y forma*, 12 (1999): 249-274.
- SAN FELIPE, Marqués de, *Comentarios de la guerra de España e historia de...*, Biblioteca Virtual Cervantes, 1725.
- SESÉ ALEGRE, José María, «La Guerra de Sucesión (1700-1714). Aproximación al estudio del conflicto bélico en Navarra», *Príncipe de Viana. Anejo*, 9 (1988): 193-204.
- SOLBES FERRI, Sergio (1993), «Los servicios de las cortes de Navarra en el siglo XVIII», José Ignacio Fortea López y Carmen M<sup>a</sup> Cremades Griñán (eds.), *Política y hacienda en el Antiguo Régimen*, Murcia, Universidad de Murcia, 1993: 569-580.
- STORRS, Christopher, *La resistencia de la Monarquía Hispánica (1665-1700)*, Madrid, Actas, 2013.
- STORRS, Christopher, *The Spanish Resurgence 1713-1748*, Yale University Press, 2016.
- TORRES AGUILAR, Manuel, «El delito de desertión y la reforma del reclutamiento en el ejército de Felipe V», VV. AA., *La Guerra de Sucesión en España y América. Actas X Jornadas de Historia Militar*, Sevilla, 2001: 541-557.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «La hora de los negocios. El triunfo económico de los navarros en el siglo XVIII», VV. AA., *Juan de Goyeneche y el triunfo de los navarros en la monarquía hispánica del siglo XVIII*, Pamplona, Fundación Caja Navarra, 2005: 195-213.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Nuevos retos de la hora navarra», 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: 9-32.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Military entrepreneurs & the Spanish contractor state in the eighteenth century*, Oxford University Press, 2016.
- USUNÁRIZ GARAYOA, Jesús María, «Las instituciones del Reino de Navarra durante la Edad Moderna (1512-1808)», *Revista internacional de los estudios vascos - Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria*, vol. 46, N<sup>o</sup>. 2, (2001): 685-744.





# TALLER DE HISTORIOGRAFÍA · HISTORIOGRAPHY WORKSHOP

ENSAYOS · ESSAYS



# LA OTRA MIRADA DE ANTÓNIO MANUEL HESPANHA (1945-2019), *IN MEMORIAM*

## AN ALTERNATIVE GAZE: ANTÓNIO MANUEL HESPANHA (1945-2019), *IN MEMORIAM*

David Martín Marcos<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25214>

En febrero de este 2019 tuve la oportunidad de asistir al lanzamiento de *Filhos da terra. Identidades mestiças nos confins da expansão portuguesa* (Lisboa, Tinta da China, 2019). Fue una de las últimas obras que nos legó António Manuel Hespanha. En una abarrotada sala de una librería del lisboeta barrio del Chiado, el también autor de *Vísperas del Leviatán* resumió, sagaz, las razones que le habían llevado a escribir un ensayo sobre el *imperio sombra* de los portugueses, apuntando que eran idénticas a los criterios que le habían acompañado durante toda su carrera. Lo hizo de una forma extremadamente original cuando, al poco de tomar la palabra, pidió al auditorio que se fijase en la titulación que históricamente había acompañado a los soberanos de la monarquía portuguesa: *Por la Gracia de Dios, Rey de Portugal y de los Algarves, de aquende y allende el Mar en África, Señor de Guinea y de la Conquista, Navegación y Comercio de Etiopía, Arabia, Persia e India, etc.* «Eso quería decir que yo me iba a centrar en el etcétera porque el resto ya estaba descrito», aseguró.

Quería también decir que hacer uso de una mirada crítica para volver sobre textos y expresiones a la vista de todos, recorrer con atención caminos cientos de veces transitados cuestionando silencios historiográficos o todo aquello que se daba por supuesto, había sido siempre una de sus máximas. Cómo entender si no que alguien hubiese dirigido una revista llamada *Penélope. Fazer e desfazer a história*, si es que no era para poner de manifiesto su inconformidad frente a todo aquello que se daba por sentado. Hespanha había entrenado hasta la saciedad otra forma de mirar con la que era posible combatir cualquier inercia historiográfica por pesada que fuese.

En el caso de aquel libro se trataba, pues, de ver qué estaba fuera, qué se encontraba en los márgenes del imperio portugués, y, también, de algún modo, de toda una historiografía y de un renacido luso-tropicalismo del que Hespanha fue siempre muy crítico. El objetivo en *Filhos da terra* era estudiar la colonización informal que había tenido como protagonistas a los excluidos y a los que habían huido, pero teniendo en cuenta toda una serie de cautelas que él reputaba imprescindibles. Era necesario alejarse de esa idea de una cierta naturaleza portuguesa de tratos suaves y cordiales de la que había hablado Sérgio Buarque de Holanda, y, sobre todo, cuestionar qué intereses habrían existido para denominar «portugueses» a todos estos individuos.

---

1. Investigador Ramón y Cajal (RYC-2016-20947), UNED. C. e.: [dmartinmarcos@geo.uned.es](mailto:dmartinmarcos@geo.uned.es)

Hespanha sostenía que etiquetar a las redes y a las comunidades con referencias a su lusitanidad era demasiado artificial y que esa práctica asentaba sus bases en una ideología de un Portugal de naturaleza pluricontinental. En el fondo, era lo que en España había sucedido al querer extender la idea de Hispanidad a toda la cultura política pública a lo largo del siglo XX.

Sumergiéndose en *Filhos da terra*, el lector se topará, en efecto, con una dura crítica a la apropiación identitaria que parte de atribuciones de rasgos a determinadas comunidades. «La fijación de la mirada en los trazos «portugueses» es el resultado de una pre-comprensión del observador, que aísla, descontextualiza y sobrevaloriza las características de los observados», señalaba su autor (p. 19). Necesariamente Hespanha convergía con Leonard Andaya, quien en 1995 había apuntado que los portugueses eran sólo una tribu más en el archipiélago malayo-indonesio de los siglos XVII y XVIII. Si bien iba más allá y cuestionaba la validez de las identidades otorgadas y portadoras de un peligroso esencialismo. Si se quería pensar en las identidades de estos grupos sólo podía ser desde dentro de ellos mismos.

*Filhos da terra* no deja de ser un ejercicio erudito que analiza la construcción de categorías, siendo este un asunto muy próximo al conjunto de la obra de Hespanha, quien, desde una época muy temprana, cuestionó, además, la operatividad de las historiografías nacionales para entender el Antiguo Régimen. En «Savants et Rustiques», un artículo publicado en 1983, Hespanha ciertamente ya había apuntado en esa dirección. En sus páginas denunciaba el paradigma estatista que hacía con que no se hubiesen considerado toda una serie de estructuras político-administrativas no formales que hasta bien entrado el siglo XX rigieron los marcos jurídico-convivenciales de unos individuos que eran la inmensa mayoría durante la Época Moderna. Muy influido por los postulados del sociólogo Boaventura de Sousa Santos y sus estudios sobre las favelas y la justicia informal, ahí, al igual que en su *História das Instituições. Epocas medieval e moderna* (Coímbra, Almedina, 1982), dejaba entrever sus preocupaciones para hacer un tipo de historia que revelase el verdadero pluralismo del Antiguo Régimen.

Era ese su gran objetivo y hacia allí guiaría los pasos de su magistral tesis doctoral *As Vésperas do Leviathan: instituições e poder político: Portugal, séc. XVII*. Por eso, no es exagerado afirmar que la publicación de este trabajo en España, gracias a una traducción de Fernando Bouza, hace ahora treinta años (Madrid, Taurus, 1989), puede ser vista en retrospectiva como un verdadero tsunami historiográfico que se sumó a las aportaciones no menos rompedoras de otros historiadores del Derecho, como eran Bartolomé Clavero, desde Sevilla, o Paolo Grossi, en Italia, y de la Nueva Historia Política que practicaba Pablo Fernández Albaladejo. En la introducción de *Vísperas*, Hespanha advertía de la gran tarea que tenía por delante: «toda la historiografía europea del siglo pasado estaba [...] demasiado próxima al advenimiento de la forma política «Estado» para poder escapar a la tentación de aplicarla a la descripción y valoración de la evolución histórica de las formas políticas» (p. 20). Y sería así como, a partir de esa llamada de atención, el autor desglosaría toda una arqueología del poder en la que, en una historia alternativa a la oficialista, la figura del rey era sólo una más entre la plétora de actores que operaban en las monarquías ibéricas. Para él, el pluralismo y la multinormatividad eran elementos clave para entender a esa sociedad,

y lo eran porque en ella, el orden comunitario respondía no sólo al Derecho, sino también a la confesionalización, la moral y las costumbres locales.

Hespanha se jactaría después de haber escrito una historia sin detalles de nombres ni fechas sobre el sistema político portugués y, por extensión, de las monarquías corporativas europeas. En esa apuesta, la idea de un «descentramiento del sujeto» en la que el individuo, como instituidor de discursos, tenía que ser sustituido por estructuras objetivas de creación discursiva (Michel Foucault, *L'archéologie du savoir*, París, Gallimard, 1969), jugó un papel fundamental. Consiguió que Hespanha hiciese del análisis del discurso una de sus principales herramientas de trabajo. Por lo que puede decirse que sería ese uno de sus rasgos distintivos, como no menor fue, al mismo tiempo, su empeño por demostrar que el Derecho podía ofrecer múltiples posibilidades para el entendimiento de los procesos históricos mediante un prolífico diálogo. Las obras *La Gracia del Derecho. Economía de la Cultura en la Edad Moderna* (Madrid, CEPC, 1993) y *Cultura política: síntesis de un milenio* (Madrid, Tecnos, 2002), lo pusieron de manifiesto y motivaron que los puentes entre juristas e historiadores se hiciesen más fuertes.

Pero, sin duda, fue la propia trayectoria vital y académica de Hespanha transitando entre el Derecho y la Historia lo que mejor ejemplifica su posición. Nacido en Coímbra en 1945 y licenciado en Derecho por la universidad de su ciudad en 1967, Hespanha fue primero asistente de Derecho Romano al terminar la licenciatura en dicha institución. En ella profundizó en el concepto de *ius naturale* en los juristas clásicos y desde ella se trasladó a Lisboa después de la Revolución de 1974. En la capital portuguesa, en pleno PREC (Proceso Revolucionario en Curso), fue nombrado por el entonces ministro –y también historiador– Vitorino Magalhães Godinho, director general de Educación Superior, permaneciendo en el Ministerio hasta el año 1978, en que regresaría al mundo académico. Se incorporó entonces a la Facultad de Derecho de la Universidad de Lisboa, donde también, como asistente, compaginó la docencia con la preparación de su referida tesis doctoral. Esta, quizás por rencillas surgidas durante la época del PREC, hubo de ser defendida –por invitación del historiador Joel Serrão– en la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Nova de Lisboa, y no en la Facultad de Derecho.

Hespanha, en cualquier caso, ya se estaba esforzando por tratar de demostrar a sus colegas historiadores las posibilidades del Derecho y fue probablemente en otra institución, el Instituto de Ciências Sociais, donde, desde 1988, mejor pudo desarrollar esta labor que desempeñaba en paralelo en la facultad. Mediante el impulso de grupos de investigación multidisciplinares en Humanidades, Hespanha se convirtió en un gran incentivador del trabajo en equipo y cautivó a toda una nueva generación de historiadores entre los que pueden citarse a Ângela Barreto Xavier, Nuno Gonçalo Monteiro, Pedro Cardim, Ana Cristina Nogueira da Silva, Mafalda Soares da Cunha, José Subtil o Joana Estorninho de Almeida. Prueba definitiva de que los postulados de Hespanha estaban calando plenamente entre la comunidad historiográfica portuguesa fue el hecho de que en 1993 el medievalista José Mattoso le encargase la coordinación del cuarto volumen de su *História de Portugal*. Ese gran tomo, para el que contó con la colaboración de muchos de sus nuevos discípulos, lanzaba un mensaje potente, toda vez que, desde la pulcritud de

una obra que, desde el punto de vista formal, se reputaría clásica, encerraba todo el *know-how* de Hespanha y su insistente cuestionamiento de los mitos que habrían conformado un recurrente imaginario sobre el pasado portugués. Era, además, una colección destinada a un público no sólo académico, y para Hespanha, que ya había manifestado la necesidad de llegar a todo potencial lector de forma clara («nosotros escribimos para que nos lean», afirmó en cierta ocasión), se trataba de una magnífica oportunidad para sintetizar y divulgar sus aportaciones más allá de la comunidad historiográfica.

Cuando en 1995 el primer ministro socialista António Guterres le nombró máximo responsable de la Comisión Nacional para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses, Hespanha tuvo, si cabe, el mejor escenario posible para desactivar las inercias nacionalistas que habían caracterizado a ese otro gran *topos* historiográfico portugués vinculado a la expansión. Al igual que había hecho para el Portugal Moderno, Hespanha demostró –con el horizonte de la Exposición Universal de Lisboa de 1998– cómo la expansión tampoco podía ser entendida como resultado de un «Estado» fuerte, y volvió a insistir en la pluralidad de los sujetos que intervenían, limitaban o modificaban la toma de decisiones en el entramado colonial portugués. Su obra tuvo especial influencia en Brasil y sirvió para problematizar la dicotomía colonizador-colonizado, no estando exenta de polémicas.

Hespanha, tras su paso por la Comisión de los Descubrimientos, volvería a la academia, aunque esta vez a la Facultad de Derecho de la Universidad Nova de Lisboa, donde fue profesor catedrático. Era doctor Honoris Causa por las universidades de Lucerna y Federal do Paraná, y había recibido el Premio Universidad de Coímbra y la insignia de Gran Oficial de la Orden de Santiago. La muerte le sobrevino en Lisboa el 1 de julio de 2019.

# VIRTUD DE LA RETORSIÓN

## NOBILITY OF CONTORTION

Gabriel Astey<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25199>

*Si la providencia borra, es sin duda para escribir*  
Joseph de Maistre

1.- En un reciente llamamiento a recuperar el realismo filosófico, Maurizio Ferraris combate contra el dogmatismo epistemológico posmoderno, según el cual «toda la realidad está socialmente construida y [...] es infinitamente manipulable»<sup>2</sup>. La raíz de este dogmatismo bien podría ser la doctrina kantiana del *nómeno*, que reduce la ontología al papel de una urticaria de la percepción, limitada esta, a su vez, a proveer datos materiales sin forma al aparato conceptual de la intelección, único configurador legítimo del insumo perceptivo. Cuando Kant, al comienzo de la lógica trascendental<sup>3</sup>, afirma que «las intuiciones sin conceptos son ciegas» le abre la puerta, no solo a la doctrina fichteana del absolutismo de la subjetividad, sino también al Nietzsche de *Sobre verdad y mentira en sentido extramoral*, quien no verá en el discurso de las ciencias otra cosa que el desfile de un constructivismo conceptual, lingüístico y retórico al servicio de la voluntad de dominio (en muchos casos opaca para ellos mismos) de los sujetos que lo emiten –sujetos concretos, históricos, institucionalmente acreditados, dotados de una cuota de poder y de capacidad persuasiva–.

Que en la *vulgata* posmoderna el dogma constructivista sea tan pernicioso obedece, según Ferraris, a que implica varias pretensiones políticas: promueve, respecto de las ciencias naturales, una desautorización de todo criterio de verdad que no sea sociológico; invita, junto con la renuncia a los protocolos realistas propios de la objetividad científica, a abandonar el metarelato ilustrado de la emancipación por la vía del saber (Lyotard); convoca con ello al reconocimiento del saber como mero instrumento de sometimiento, y, como corolario, afirma que en una esfera pública postilustrada la única racionalidad viable es la de la resignación o acomodación a los poderes fácticos, en la medida en que el constructivismo entiende el mundo intersubjetivo, paradójicamente, como agonsimo entre sofistas

---

1. Departamento Académico de Lenguas, ITAM, México. C. e.: [gabriel.astey@itam.mx](mailto:gabriel.astey@itam.mx)

2. FERRARIS, 2012: XII.

3. KANT, 1994: 93.

o Trasímacos (pugna entre discursos que son también prácticas de dominación) a la vez que como incomunicación entre mónadas narcisistas (multitud desarticulada de discursos idiolectales).

2. Si nos mantenemos en la esfera de la primera de las implicaciones políticas del constructivismo –la que niega la pretensión de verdad de la ciencia natural–, es entonces el empeño de neutralizarla el que legitima el llamado de Ferraris al realismo epistemológico, en virtud de que no reconocer la trascendencia de cierta clase de realidad a los esquemas conceptuales humanos implica aceptar que el mundo en su totalidad devenga fábula (Nietzsche) y que en él –si queda mundo– impere el narcisismo del proceso psíquico primario (Freud), es decir, que los estímulos apremiantes de la intemperie, que amenazan a todo viviente con la muerte, den paso a la hipóstasis de la alucinación de los medios de supervivencia, al menos en aquellos vivientes capaces de la más nociva y estéril clase de negación: la fantasía. En efecto, «en el momento en que asumimos que los esquemas conceptuales tienen un valor constitutivo con respecto a cualquier tipo de experiencia, entonces, con un paso sucesivo, podremos aseverar que tienen un valor constitutivo con respecto a la realidad. [...] A este punto, con una plena realización de la falacia del ser-saber<sup>4</sup>, lo que hay resulta determinado por lo que sabemos de este»<sup>5</sup>.

Justamente en esta coyuntura, y como instrumento de refutación de la falacia del ser-saber, Ferraris introduce la noción de *inenmendabilidad*: «el hecho de que lo que está frente a nosotros no puede ser corregido o transformado a través del mero recurso a esquemas conceptuales [...] La inenmendabilidad nos señala, en efecto, la existencia de un mundo externo no respecto a nuestro cuerpo (que es parte del mundo externo), sino respecto de nuestra mente, y más exactamente, respecto de los esquemas conceptuales con los que tratamos de explicar e interpretar al mundo»<sup>6</sup>.

Ahora bien, reconocer el valor profiláctico de una epistemología de la naturaleza mediante el recurso a la inenmendabilidad no significa confundirla con una epistemología de la cultura, como el propio Ferraris admite:

Esta epistemología tiene un valor diverso dependiendo de si se refiere a objetos naturales o sociales. Con respecto a los primeros, la epistemología ejerce una función puramente reconstructiva, limitándose a tomar razón de algo que existe independientemente del saber. Con relación a los objetos sociales, en cambio, la epistemología posee un valor constitutivo [...] Se trata de una operación performativa y no solo constatativa, como ocurre en referencia a los objetos naturales<sup>7</sup>.

En efecto, según el «textualismo débil» (que, a diferencia del «textualismo fuerte», excluye la inscripción *a priori* de los objetos naturales), la ontología de los

4. Falacia que confunde la ontología con la epistemología, una confusión desde luego evitable: «está claro que para *saber* que el agua es H<sub>2</sub>O necesito lenguaje, esquemas y categorías. Pero que el agua *sea* H<sub>2</sub>O es del todo independiente de todo conocimiento mío, tanto así que el agua era H<sub>2</sub>O también antes del nacimiento de la química, y lo sería si todos nosotros desapareciéramos de la faz de la tierra» (FERRARIS, 2012: 29).

5. *Ibid.*, p. 35.

6. *Ibid.*, p. 49.

7. *Ibid.*, p. 83.



objetos sociales o culturales comienza con el reconocimiento de su documentalidad: «vale decir, que un objeto social es el resultado de un acto social (capaz de involucrar por lo menos a dos personas, o un instrumento y una persona) que se caracteriza por quedar registrado en un pedazo de papel, en un archivo de computador, o solo en la cabeza de las personas implicadas en el acto»<sup>8</sup>.

Las consecuencias que emanan del reconocimiento de la condición documental de la cultura son tan serias y relevantes como las producidas por el reconocimiento de la trascendencia de la naturaleza. En otras palabras, hay también una *inenmendabilidad* en la realidad de la cultura, justamente su textualismo: si, por la razón que sea, no se quiere admitir que los objetos sociales existen en virtud de la mediación *a priori* de trazos o huellas materiales, neurales o, en última instancia, *signicas*, entonces se incurre en la falacia inmediateista, que afirma la presencia intuitiva de un sentido o significado que, inexplicablemente, ha necesitado para manifestarse el vehículo que pretende borrar: la inscripción *signica* misma.

Conviene entonces, llegados a este punto, preguntarse por qué la ontología textual de la cultura, sobre todo en su formulación más lúcida –la desconstrucción derridiana–, se ha enfrentado desde hace décadas a los reparos de quienes ven en ella una muestra nociva de irrealidad posmoderna.

3. A riesgo de aburrir con obviedades, pero en aras de la claridad, detengámonos ahora en una semblanza de la inscripción derridiana –la *différance*– escrita hace 30 años por George Steiner, uno de los más célebres adversarios de la desconstrucción en el campo de los estudios humanísticos:

La teología y la metafísica occidentales, la epistemología y la estética, que han sido sus mayores notas al pie, son «logocéntricas»; lo cual equivale a que axiomatizan como fundamental y preeminente el concepto de una «presencia» [...] Esta presencia, teológica, ontológica o metafísica *hace* creíble la afirmación según la cual «hay algo en lo que decimos» [...] La desconstrucción desafía esta presunción de contenido asegurado, de lastre cognoscitivo [...] Hay que poner al descubierto la idolatría y el animismo teológico-filosófico en cualquier pretensión de significatividad. Los signos no transportan presencias [...] y es precisamente esta ausencia la que el signo representa, la que hace al signo funcional. Los medios del signo son, como enseñó Saussure, los de la «diferencia»: los signos se hacen reconocibles y significantes por la sola virtud de sus diferencias, llamadas «diacríticas», respecto a los otros signos. «Diferencia» es también el acto de diferir: los signos no son «como» los objetos a que se refieren o se considera convencionalmente que se refieren. En tercer lugar, es esta «dilación», este aplazamiento de la significación fijada, este mantenerse en parpadeante movimiento lo que aplaza la lusión, la estéril fijeza de la fijación<sup>9</sup>.

Llaman la atención sobre todo dos notas de esta semblanza: la primera, el reconocimiento cabal de que el postulado presencalista del logocentrismo es producto de una performatividad lingüística, esto es, de la operación de esa «axiomatización

8. *Ibid.*, p. 78.

9. STEINER, 1998: 151-152.

fundamental» que «hace creíble[s]» –en otras palabras, que autoriza el juego de lenguaje onto-teológico– sus propias enunciaciones metafísicas, epistemológicas, estéticas, etcétera; la segunda, la escrupulosa neutralidad con que Steiner describe la *différance*. No está de más apreciar esa neutralidad, porque denota la seriedad con que se confronta al adversario, algo poco común en el caso de los detractores del postestructuralismo, sobre todo cuando leen los textos de Jacques Derrida o de Paul de Man desde la ilusión del presencialismo onto-teológico, desde la insolencia filosófica, o desde la confusión entre las tesis de estos autores y su estandarización y simplificación escolásticas (un fenómeno universitario, sobre todo estadounidense, que ha contribuido no poco a la incompreensión de la epistemología de la documentalidad), o desde la asimilación precipitada y errónea de la desconstrucción con una retórica perversa y anti-ilustrada:

Cada vez que me he enfrentado a la prosa oscurantista y a los asfixiantes análisis literarios o filosóficos de Jacques Derrida he tenido la sensación de perder miserablemente el tiempo. No porque crea que todo ensayo de crítica deba ser útil –si es divertido o estimulante ya me basta– sino porque si la literatura es lo que él supone –una sucesión o archipiélago de «textos» autónomos, impermeabilizados, sin contacto posible con la realidad exterior y por lo tanto inmunes a toda valoración y a toda interrelación con el desenvolvimiento de la sociedad y el comportamiento individual– ¿cuál es la razón de «deconstruirlos»?<sup>10</sup>.

Tal vez la desconstrucción sea algo más que la escritura de prosa oscurantista, tal vez sea ella algo distinto a un «gnosticismo textual contemporáneo»<sup>11</sup>, quizá no conduzca forzosamente a la semiosis ilimitada ni a la hipertrofia hermenéutica ni al imperio del equivocismo... Tal vez la desconstrucción, en tanto que reconocimiento de la condición documental de los objetos sociales, sea más bien una epistemología realista, ilustrada en sus pretensiones aunque postilustrada según su historicidad, e ilustrada en el sentido kantiano de que aspira a descubrir y determinar aquellos límites sin apego a los cuales el sujeto cognoscente renuncia a la posibilidad del conocimiento.

4. En el horizonte de ese nuevo realismo por el que con bastante sensatez aboga Ferraris –quien ha derivado de la *différance* la noción de documentalidad (a fin de cuentas, discípulo destacado de Derrida<sup>12</sup>)–, y sobre todo en el horizonte del realismo textual de los objetos culturales, son dignos de encomio los dos últimos libros de Fabio Vélez: *Desfiguraciones. Ensayos sobre Paul de Man*, y *Antes de Babel. Una historia retórica de la traducción*.

En el primero de ellos, el autor ofrece un perfil tropológico del modelo hermenéutico demaniano, ese dispositivo de lectura que concibe a las figuras retóricas no como accidentes en la superficie semántica de los discursos filosófico

10. VARGAS LLOSA, (1994). Una opinión menos injusta con Derrida, precisamente porque distingue su obra de la de sus epígonos desafortunados, pero que aún sigue imputándole la responsabilidad de haber propagado «pleonasmos o despilfarros interpretativos», puede leerse en CORRAL, (2006).

11. ECO, 1997: 50.

12. Cf. FERRARIS, 2006. 2007.

y literario, sino como condición artificial de posibilidad de los mismos, condición que los textos –aunque ella nunca comparezca en su superficie (por ejemplo, en forma de enunciado restrictivo)– no pueden naturalizar ni ocultar, lo cual implica, además, la pretensión ideológica de fingir una transparencia semántica análoga a la inmediatez perceptiva que ofrecen los objetos naturales (según el sensualismo más ingenuo)<sup>13</sup>. Ya se trate de los tropos que dan forma a géneros literarios como la autobiografía, ya de los que gobiernan constructos filosóficos como la autonomía de la conciencia, el libro de Vélez sostiene que «la desfiguración que entraña toda lectura debería revelar la ‘biocultura’ en la que acrítica y plácidamente *todos* estamos, en mayor o menor medida, asentados»<sup>14</sup>.

Dice Steiner que «la desconstrucción baila frente a la antigua Arca [de la Alianza]. Esta danza es lúdica, como la de los sátiros y, al mismo tiempo, en sus más sutiles practicantes (Paul de Man, por ejemplo), también está llena de tristeza porque quienes danzan saben que el Arca está vacía»<sup>15</sup>. No es este el retrato del belga que traza Vélez. ¿Por qué no pensar que la vacuidad del Arca inspira una danza llena de alivio? En la medida en que la presencia onto-teológica es una hipóstasis retórica, ¿no resulta más saludable estar al tanto de su pretensión persuasiva que ignorarla? ¿Acaso la constatación de esta artificialidad conduce al páramo ontológico? ¿O más bien permite un entendimiento más moderado y realista de las pretensiones de sentido de los discursos emancipadores y escatológicos de la tradición occidental?

A propósito del rendimiento persuasivo de los tropos, Vélez pregunta: «¿No es acaso la ilusión de la referencia una correlación de la estructura de la figura, o sea, no ya clara y simplemente un referente, sino algo más próximo a la ficción que, entonces, a su vez, adquiere cierto grado de productividad referencial?»<sup>16</sup>. En el contexto de un referencialismo ingenuo, la supuesta verdad adecuada de un enunciado resulta de dos operaciones sucesivas: por un lado, la proyección de un estado de cosas eidético por parte de la cadena significativa del discurso; y por otro, la presunción de concordancia (y, en último análisis, la identificación) entre ese estado de cosas y otro, real, trascendente al lenguaje. En el contexto de la productividad referencial demaniana, como muestra Vélez en los ensayos de su libro, todo discurso está inscrito o construido como figura, es decir, como «el alineamiento de articulación lingüística y significado susceptible de posibilitar no ya la esperada consumación y cierre por saturación de la estructura tropológica, cuanto el acontecimiento del sentido»<sup>17</sup>.

Ahora bien, dado que el sentido en los textos *acontece*, no existe en el mundo de la vida la locución pura. La locución pura –eidéticamente pura– solo existe en el marco del realismo conceptual extremo, de corte platónico. Toda locución textual

13. «Lo que llamamos ideología es precisamente la confusión de la realidad lingüística con la natural, de la referencia con el fenomenalismo. De ahí que más que cualquier otro modo de investigación, incluida la economía, la lingüística de la literariedad sea un arma indispensable y poderosa para desenmascarar aberraciones ideológicas, así como un factor determinante para explicar su aparición», DE MAN, 1990: 23.

14. VÉLEZ, 2016: 17.

15. STEINER, 1998: 153.

16. VÉLEZ, 2016 : 23.

17. *Ibid.*, p. 29.

efectiva es componente de un acto de escritura entregado a la documentalidad de la inscripción y, en esa medida, como objeto social, es capaz de ofrecer un rendimiento pragmático no solamente lingüístico, sino también político; en otras palabras, no hay texto que *diga sin hacer*, y con bastante frecuencia los textos literarios y filosóficos de la tradición occidental *hacen* más o menos de lo que *dicen*, o hacen algo *contrario* a lo que dicen, o inclusive hacen algo *a pesar* de lo que dicen. A esta divergencia entre las dimensiones constativa y performativa de los discursos, a esta matriz tropológica en virtud de la cual «el lenguaje realiza el borramiento de sus propias posiciones»<sup>18</sup>, De Man la llama *desfiguración*. En suma, uno de los logros de la lectura veleziana del *corpus* del belga es la cabal identificación de la productividad referencial con la desfiguración, ese desbordamiento performativo que disloca la pretensión semántica del discurso de su vehículo lingüístico, como ocurre, por ejemplo, en el caso de la subversión de la autobiografía por acción de la prosopopeya, pero también en otros casos de «transferencia y *clinamen*» entre lo que un texto dice y lo que en efecto hace<sup>19</sup>.

5. Transferencia y *clinamen* bien podría haber sido el subtítulo de *Antes de Babel. Una historia retórica de la traducción* (Granada, Comares, 2017), el otro interesante libro veleziano. El término *clinamen* denota la condición inexcusable de la cosmología epicúrea: la facultad que tienen los átomos de dar mínimos saltos laterales azarosos mientras viajan en caída libre por el vacío, facultad sin la cual no existirían agrupaciones moleculares de átomos, ni por lo tanto cuerpos, ni naturaleza ni, en última instancia, Historia<sup>20</sup>. En el amplio ámbito de la traducción, tal como lo entiende Vélez –es decir, no solo como *Translatio linguarum*, sino también como *Translatio studii* y *Translatio imperii*– el *clinamen* translaticio alude figuradamente a los choques, hibridaciones y separaciones ocurridas a lo largo de la historia de Occidente no solo ni sobre todo entre las lenguas en sentido estricto, esto es, como códigos lingüísticos (eso se da por descontado), sino más bien entre las lenguas en sentido amplio, es decir, implicando en ellas a las instituciones lingüísticas y los gremios que las sustentan, así como a las intenciones (o concesiones) políticas que las animan.

Así, Vélez estudia, en breves páginas conceptualmente muy sustanciosas, lo que podría llamarse una política de la traducción en Occidente, o, mejor dicho, ciertas políticas de la traducción, que deciden sobre el trato debido a los objetos sociales verbales considerados propios, así como a los considerados ajenos. El autor logra tal concisión y riqueza debido a que se concentra en una sola pesquisa: ¿cómo conciben las lenguas su singularidad a sabiendas de que no son la única lengua?; es decir, ¿cómo conciben las lenguas su propio *ethos* según el modo en que se vinculan a su origen, o al origen de lo lingüístico en general, en un mundo postbabelico?,

18. *Apud* VÉLEZ, 2016: 30.

19. *Ibid.*, p. 33.

20. «Porque, si [los átomos] no acostumbraran esta declinación, todos, como gotas de lluvia, se desplomarían hacia abajo en el vacío profundo y no habría encuentros ni habría choques entre los principios, con lo que nunca habría creado nada la naturaleza» (LUCRECIO, 1963: 43, Libro II, vv. 221-224).

y también ¿cómo se reconocen en el espejo deformante de la traducción, es decir, en su reflejo en otras lenguas, con las que conviven en el mismo espacio y tiempo (ya en términos de alianza, ya de dominación, ya de sometimiento), o con las que guardan vínculos tradicionales de herencia?

La estrategia hermenéutica desplegada en este libro es de indudable inspiración demaniana (y derridiana) pero por completo *veleziana*. A su particular manera, el autor practica la lectura tropológica destructiva para explorar los tópicos mencionados hace un momento. En efecto, las conjeturas, las glosas de pasajes textuales, las cadenas argumentativas que Vélez despliega permiten un recorrido por el «proceso *desfigurativo* de la lengua»<sup>21</sup> implícito en la práctica de la traducción –un proceso, conviene tenerlo presente, de desfiguración regenerativa, no destructiva–, pero en el caso de *Antes de Babel* el recurso a la desfiguración demaniana le imprime al concepto un nuevo giro, el giro de la retorsión.

En sentido estricto, el recurso retórico llamado retorsión no es un tropo, sino un contraargumento, que detecta en la tesis del adversario una incompatibilidad entre una prescripción y las consecuencias rigurosas derivadas de obedecerla: «calificaremos esta clase de incompatibilidades, que se presenta con modalidades diversas, con el nombre genérico de *autofagia*. La generalización de una regla, su aplicación sin excepción, llevaría a impedir su aplicación, a destruirla»<sup>22</sup>; en los casos de autofagia argumentativa, entonces, la incompatibilidad señalada pone en un predicamento a la congruencia entre el decir y el hacer. Como señalan Perelman y Olbrechts-Tyteca: «La retorsión, llamada en la Edad Media la *redargutio elenchica*, constituye el uso más célebre de la autofagia; es un argumento que tiende a mostrar que el acto por el cual se ataca una regla es incompatible con el principio que sostiene ese ataque [...] el acto implica lo que las palabras niegan»<sup>23</sup>.

Dicho eso, vale la pena intentar leer el libro de Vélez desde la óptica conjetural de la retorsión: ¿es sensato proponer que, según nuestro autor, el motor de la historia de la traducción en Occidente es de índole retorsiva, que estamos ante una retorsión extrapolada del campo estrictamente retórico-argumentativo al de los usos y los controles políticos de los discursos, y que esta retorsión implica una re-apropiación creativa de la lectura desfigurativa demaniana? Veamos.

6. La historia *veleziana* de la traducción comienza con una pregunta: «¿En qué medida lo *mono-* predetermina nuestra interpretación de lo *pluri-*? Aun: ¿hasta qué punto no está Pentecostes incluido ya en Babel?»<sup>24</sup>. Considérense con escrúpulo la extensión semántica de los individuos mentados en el enunciado «confundamos su lenguaje, de modo que no entienda cada cual el de su prójimo»<sup>25</sup>. Si «cada cual» y «su prójimo» no fueran comunidades de al menos dos hablantes cada una, la paridad solipsista «un hablante, una lengua» consumiría por autofagia la noción

21. VÉLEZ, 2017: 61.

22. PERELMAN & OLBRECHTS-TYTECA, 2015: 318, § 48.

23. *Ibid.*, 319, § 48.

24. VÉLEZ, 2017: XV.

25. Génesis 11: 7, UBIETA, 1976: 15 (A.T.).

comunicativa misma de lenguaje, justamente aquello que se trataba de confundir; así las cosas, para evitar la autofagia habrá que concederle cierta indeterminación colectiva a la praxis de cada lengua postbabélica<sup>26</sup>.

Ahora bien, dada esa praxis colectiva, es justamente el hecho de no llevar hasta sus últimas consecuencias el imperativo de la confusión –es decir, el admitir la comprensión lingüística al interior de comunidades discontinuas– el que sugiere la esperanza pentecostal y alienta el anhelo por una única comunidad lingüística total, especie de realización histórica del milagro ocurrido en la cosmópolis jerosolimitana del siglo I d. C., que se narra en los *Hechos de los Apóstoles*: «¿Cómo cada uno de nosotros les oímos en nuestra propia lengua nativa? Partos, medos y elamitas; habitantes de Mesopotamia, Judea, Capadocia, el Ponto, Asia, Frigia, Panfilia, Egipto, la parte de Libia fronteriza con Cirene, forasteros romanos, judíos y prosélitos, cretenses y árabes, todos les oímos hablar en nuestra lengua las maravillas de Dios»<sup>27</sup>.

A propósito de la posible realización histórica de este milagro en el contexto de nuestra bio-cultura planetaria, Vélez, en el capítulo final del libro, ensaya una respuesta a la pregunta que él mismo había formulado en la obertura, y lo hace en el marco de una glosa a un apunte de Erich Auerbach sobre la noción goetheana de *Weltliteratur*:

Nuestra tierra, que es el mundo de la literatura universal, se hace más pequeña y va perdiendo en diversidad. Pero con la literatura universal no sólo se hace referencia a lo común y lo humano, sino también a ello en tanto que mutua fecundación de lo diverso. La felix culpa de la fragmentación de la humanidad en un elevado número de culturas es su premisa (...) en una tierra con una organización unitaria, sólo quedarían vivas una sola cultura literaria y, en un plazo de tiempo relativamente corto, unas pocas lenguas literarias, pronto tal vez solo una. Y con ello la idea de una literatura universal resultaría a un tiempo consumada y destruida<sup>28</sup>.

Vélez actualiza el dictamen de Auerbach (1952) en los siguientes términos:

«Que la idea de la Literatura mundial resulte desarticulada en su consumación recuerda a algo que ya se ha venido sosteniendo a propósito de la lengua. En otras palabras, aquella riqueza ecológica, tan representativa de la diversidad aborigen, se diezmaba al incardinarse en un proceso de globalización salvaje. Sin embargo, antes de dar fin a esta empresa, sería todavía valioso incidir en un gesto que, aunque meridiano en sus comienzos, irá menguando hasta retorcerse por completo. Nos referimos a la fecunda relación entre la traducción y la *Literatura mundial*»<sup>29</sup>.

26. Mediante una argumentación más sutil que la presente, Jacques Derrida muestra otras inconsistencias de la prescripción babélica a partir de la indecidibilidad del estatuto gramatical de la palabra hebrea Babel, ya nombre propio de Dios, ya sustantivo común que significa confusión; véase Derrida, (1987): 203-236.

27. *Hechos* 2: 8-11, UBIETA, 1976: 165 (N.T.).

28. AUERBACH *apud* VÉLEZ 2017: 69.

29. *Ibid.*, p. 70-71.

Pues bien, si la mítica confusión de las lenguas es el indicio de un *a priori* histórico insuperable –es decir, que el *habitat* humano es por definición plurilingüe–, y si la retorsión pentecostal compensa la incomprensión babélica, ¿no resultaría entonces fertilizante retorcer esa retorsión, mediante una especie de contragolpe, según el cual la mediación interlingüística de la traducción impidiera una realización demasiado empobrecedora del milagro pentecostal? Eso parece pensar nuestro autor cuando escribe: «Si después de Babel todo termina no en un utópico y carsimático Pentecostés –y esto nos recuerda a la *Weltliteratur*, *Weltmarkt*, *Weltstaat*...– sino, antes bien, en un *pidgin* desfigurante y desfigurado, ¿no estaremos re-construyendo [...] la torre sin saberlo? Pero, y lo que es aún peor, ¿tendremos la suerte de un nuevo castigo divino, de otra *felix culpa*?»<sup>30</sup>.

¿Será de verás preferible la vigencia de una koiné planetaria al predominio de la diversidad lingüística? ¿Qué política documental enriquece o empobrece más la experiencia humana de los objetos sociales, la que aboga por la pluralidad de sus inscripciones lingüísticas o la que aspira a la homegenización de su inscripción?

Cada lector responderá estas preguntas según su criterio. Los libros de Fabio Vález son muy generosos en la provisión de conceptos y argumentos para intentarlo.

---

30. *Ibid.*, p. 73.

## BIBLIOGRAFÍA

- CORRAL, Wilfrido H., «Derrida y otros cadáveres», *Letras libres*, 30 de noviembre de 2006, en: <<http://www.letraslibres.com/mexico/derrida-y-otros-cadaveres>>.
- DE MAN, Paul, *La resistencia a la teoría*, Madrid, Visor, 1990.
- DERRIDA, Jacques, «Des Tours de Babel», *Psyche*, 1/1987: pp. 203-236.
- ECO, Umberto, *Interpretación y sobreinterpretación*, Madrid, Cambridge University Press, 1997.
- FERRARIS, Maurizio, *Introducción a Derrida*, Buenos Aires, Amorrortu, 2006.
- FERRARIS, Maurizio, *Jackie Derrida. Retrato de memoria*, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, 2007.
- FERRARIS, Maurizio, *Manifiesto del nuevo realismo*, Santiago, Adriana ediciones, 2012.
- KANT, Immanuel, *Crítica de la razón pura*, Madrid, Alfaguara, 1994.
- LUCRECIO CARO, Tito, *De la naturaleza de las cosas*, México, UNAM, 1963.
- PERELMAN, Chaïm & OLBRECHTS-TYTECA, Lucie, *Tratado de la argumentación. La nueva retórica*, Madrid, Gredos, 2015.
- STEINER George, *Presencias reales. ¿Hay algo en lo que decimos?*, Barcelona, Destino, 1998.
- UBIETA, José Ángel (coord.), *Biblia de Jerusalén*, Bilbao, Desclée de Brouwer, 1976.
- VARGAS LLOSA, Mario, «Posmodernismo y frivolidad», *El País*, 27 de marzo de 1994, disponible en: <[https://elpais.com/diario/1994/03/27/opinion/764722808\\_850215.html](https://elpais.com/diario/1994/03/27/opinion/764722808_850215.html)>.
- VÉLEZ, Fabio, *Antes de Babel: una historia retórica de la traducción*, Granada, Comares, 2017.
- VÉLEZ, Fabio, *Desfiguraciones. Ensayos sobre Paul de Man*, México, UNAM, 2016.



# TALLER DE HISTORIOGRAFÍA · HISTORIOGRAPHY WORKSHOP

RESEÑAS · BOOKS REVIEW



BURKE, Peter: *Hybrid Renaissance. Culture, Language, Architecture*. Budapest y Nueva York, Central European University Press, 2016, 271 pp., ISBN: 978-963-386-087-8.

Antonio Urquizar Herrera<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.2019.25201>

Hacia 1560 el escritor español Felipe de Guevara escribía interesado acerca los cuadros de plumas hechos en América que habían llegado a Europa en los decenios anteriores. Según decía, «justo es también concederles [a los indios] haver traído a la pintura algo nuevo y raro, como es la pintura de las plumas de las aves, variando ropas y encarnaciones y cosas semejantes, con diversidad de colores de plumas que por allá la naturaleza cría, y ellos con su industria escojen, dividen, y apartan y mezclan». Guevara ubicaba estas imágenes entre las novedades de las artes visuales de su tiempo y las explicaba, sin mayores dudas, desde las mismas categorías que utilizaba para las tablas y los lienzos italianos o flamencos. Sin embargo, a pesar de este interés, visible también en otros comentarios parecidos de mano de diversos autores de la época, estas representaciones americanas han estado prácticamente ausentes de la bibliografía actual sobre el Renacimiento hasta hace solo unos años, cuando se han convertido en un tema central de la discusión historiográfica (véanse entre otros Alessandra Russo, sola y en compañía de Gerhard Wolf, y Diana Fane, o el marco general previo ofrecido por Serge Gruzinski). Esta falta de atención ha tenido sus razones, y es que, si lo pensamos bien, ¿cómo podrían haberse explicado las imágenes de plumas desde las categorías sobre el Renacimiento fijadas por Jacob Burckhardt en 1860, que tanta proyección han tenido, y que aún hoy persisten modelando nuestra imagen de este momento cultural? Es cierto que Burckhardt es un antecedente particularmente cercano a los estudios culturales y que está en la raíz, por ejemplo, del interés pionero que Julius Von Schlosser demostró por el atesoramiento de *exótica* en la Europa del siglo XVI, pero incluso así, ¿qué relación guardan los amantecas mexicanos (artífices plumarios) con el nuevo modelo de artista en Italia, con la recuperación del mundo clásico o con el desarrollo del individuo que proponía Burckhardt entre otros elementos definidores del Renacimiento? Contra lo que pudiera parecer en un inicio, las disonancias no proceden únicamente del eurocentrismo decimonónico de Burckhardt, sino de su interés por definir el Renacimiento como un modelo cultural compacto en el que nuevo pensamiento humanista se expandía articulándose únicamente desde sus propias lógicas internas.

Dando un salto desde Burckhardt, han pasado ya varias décadas desde que la historiografía comenzara a insistir en que la difusión del Renacimiento por Italia y Europa fue el resultado de una negociación entre distintos modelos culturales, como trataron de explicar, entre otros autores, Enrico Castelnuovo y Carlo Ginzburg a través de su noción de centro/periferia, Jan Bialostocki explicando la interacción del Renacimiento con las tradiciones medievales, o Fernando Marías mediante el

---

1. UNED. C. e.: [aurquizar@geo.uned.es](mailto:aurquizar@geo.uned.es)

concepto del bilingüismo artístico. En el ensayo que reseñamos aquí, Peter Burke se ha insertado en esta tradición para procurar una nueva vuelta de tuerca sobre la idea: no solo es que el Renacimiento se extendiera desde la negociación, sino que su propia formulación es resultado de una negociación susceptible de ser explicada en términos de hibridación. Como indica el propio autor en su inicio, el volumen «presents the Renaissance in Italy, elsewhere in Europe and in the other world beyond Europe as an example, or series of examples, of cultural hybridization». Esta idea, y Burke no lo oculta, quiere ser además especialmente cercana a nuestro tiempo. De la misma manera en que para Burckhardt el Renacimiento representaba la raíz del proyecto moderno que explicaba la cultura europea de finales del siglo XIX, para Burke, el Renacimiento también puede ser una referencia que otorgue sentido histórico a la multi/inter/transculturalidad del mundo globalizado contemporáneo. En este propósito, Burke ha coincidido con otros autores recientes que han querido acercar Renacimiento y pensamiento contemporáneo desde intereses y perspectivas metodológicas muy diversas, desde Claire Farago y Georges Didi-Huberman a Alexander Nagel (solo y junto a Christopher Wood), entre otros.

El Renacimiento ha sido un tema principal en el pensamiento historiográfico de Peter Burke desde sus primeras publicaciones de los años sesenta del siglo XX hasta nuestros días. Para varias generaciones de historiadores, sus ensayos han perfilado gran parte de la imagen actual de este movimiento. *The Italian Renaissance. Culture and Society in Italy* (1972), *The Renaissance* (1987) y *The European Renaissance: Centres and Peripheries* (1998) crearon un marco general de comprensión del Renacimiento que recogía el legado de Burckhardt a partir de una perspectiva de historia cultural y social que era útil tanto para los historiadores como para los historiadores del arte o de la literatura. Esta orientación permitía, entre otras cuestiones, que Burke recogiera explícitamente al historiador suizo modificando algunos de sus postulados ya no solo desde la disociación entre Renacimiento y modernidad, sino desde la voluntad de «descentrar» el Renacimiento con el objetivo de «considerar la cultura de Europa occidental como una cultura entre otras que coexistía e interactuaba con sus vecinas» (Burke, 1998). A este respecto, es importante señalar que Burke se autodefinió desde fechas muy tempranas como historiador cultural, y que en su práctica atendió siempre a la consideración social del fenómeno, como revelan (entre otros libros igualmente fundamentales que no mencionamos aquí) algunos de sus clásicos también relacionados con el Renacimiento: *Popular Culture in Early Modern Europe* (1978) o *The Fortunes of The Courtier: The European Reception of Castiglione's Cortegiano* (1995). Desde el punto de vista teórico, Burke ha propuesto también un marco de referencia para esta disciplina que ha tenido un larguísimo recorrido historiográfico (*Varieties of Cultural History*, 1997; y *What is Cultural History?*, 2004). En fechas recientes, Burke ha actualizado este modelo mediante el ensayo *Cultural Hybridity* (2009, traducción castellana de 2010, véase la estupenda biografía intelectual de Burke por María José del Río como estudio preliminar a esta edición), que en cierta manera ha encontrado su consecuencia lógica en el *Hybrid Renaissance* que se reseña aquí. En ambos libros, Burke ha enlazado con la moderna teoría poscolonial (Edward Said, Homi Bhabha o Néstor García Canclini entre otros)

para explicar que los fenómenos de cruce cultural no son una característica única de la contemporaneidad.

Una cuestión fundamental que sobrevuela la lectura de *Hybrid Renaissance* al completo es la caracterización de lo híbrido, el hibridismo o la hibridación, así como la reflexión sobre su ubicación en el corazón conceptual del Renacimiento. En la primera página del texto, Burke advierte muy razonablemente sobre la imposibilidad de dar una definición precisa de Renacimiento y de hibridación. El último concepto, además, nos dice, «raises problems as well as solving them», fundamentalmente debido a que suele usarse en referencia a muy distintos procesos y fenómenos relativos a la creación de «something new» (ideas, formas, objetos y casi cualquier otra cosa que se nos ocurra) desde la interacción entre ingredientes previos. La indeterminación se extiende además a los matices existentes entre variantes léxicas. Puestos a elegir hibridismo o hibridación («hybridity» o «hybridization»), Burke se decanta por el uso del último término debido a que se refiere a un proceso en lugar de a un estado, y en mi opinión la selección es acertada porque se acerca más a la realidad frecuentemente inestable del fenómeno que se quiere delimitar. Jugando a aproximarnos a las definiciones posibles, si el Renacimiento es, como dice Burke, un movimiento cultural caracterizado primariamente por la recuperación del mundo clásico, y la hibridación es el proceso de crear algo nuevo mediante la combinación de elementos preexistentes, podemos entender que esta última se encuentra, contra todo pronóstico, en el corazón del primero. El Renacimiento sería el resultado de un proceso de negociación entre lo nuevo y lo viejo. La lección de los clásicos tuvo adaptarse a una realidad sociocultural distinta en la que existían el cristianismo y el Islam, y América se había incorporado al conocimiento de los Europeos. El Renacimiento no podía ser una simple reproducción de Roma sino el resultado de un proceso de hibridación entre su legado y los nuevos problemas. Esta perspectiva, que conecta con la propia trayectoria historiográfica anterior de Burke, sitúa en el problema en un marco especialmente comprensivo. El Renacimiento no es híbrido únicamente porque admita en su seno el encuentro intercultural en el Mediterráneo y América (como ha señalado la crítica reciente), sino porque la negociación cultural con el pasado estaba en el corazón de su naturaleza.

La estructura del libro ha buscado demostrar esta idea de manera sistemática a través de una sucesión de ejemplos que se extienden por distintos campos culturales y geográficos. El capítulo primero establece el marco general de referencia conceptual e historiográfico. El capítulo segundo dibuja una geografía de la hibridación centrada en los territorios de frontera y las ciudades. Los capítulos tercero a noveno recorren la hibridación en arquitectura, artes visuales, lengua, literatura, música, derecho, humanismo, filosofía y religión, con algunas pequeñas incursiones en otros espacios como la medicina. Frente a esta estructura algo repetitiva, el capítulo final, una coda titulada «Contra-hibridación» (Counter-Hybridization), abre la interesantísima perspectiva de la recepción del proceso y las resistencias que podía suscitar. Cabe señalar, por otra parte, que esta perspectiva sistemática y global está sostenida por una extensa bibliografía que cubre los principales clásicos de cada tema y frecuentemente también los debates relevantes más recientes. Un ejemplo de ello puede verse en el tratamiento del arte «mudéjar» español, donde Burke, a pesar de

no manejar todas las referencias, se muestra consciente del debate terminológico de los últimos años y de los problemas que entraña el uso de este concepto. Una consecuencia relevante de esta amplitud bibliográfica es que permite incorporar al discurso elementos que, aunque conocidos desde hace algún tiempo en la bibliografía más especializada o local, no habían llegado al debate general sobre el Renacimiento, como sucede con algunas de las cuestiones que apunta al tratar América.

De manera transversal, y a lo largo de todos estos temas, Burke ha desarrollado en el libro varios asuntos de interés que merecen ser destacados. En unos ha entrado con fuerza y cierto detenimiento, otros quizás hubieran merecido más espacio. Esto ocurre, por ejemplo, con la interrogación sobre la posible doble interpretación de la hibridación como asimilación o como resistencia (algo que por otra parte ya apuntó en *Cultural Hybridity*), o también con las reflexiones sobre las apropiaciones culturales, que tan presentes están en el debate cultural actual (quizá muchos de los autores que escriben sobre estos asuntos en clave contemporánea debieran leer este libro para entender el problema desde una perspectiva histórica más amplia). En cualquier caso, en todos estos asuntos encontramos la formulación de preguntas de investigación que pueden abrir camino a investigaciones posteriores. Entre ellos podemos destacar la noción antes apuntada de la naturaleza híbrida del Renacimiento originada en su misma configuración como un proceso de rescate del mundo clásico en un contexto cultural nuevo. Esta circunstancia podría parecer sin duda una característica específica del Renacimiento. Sin embargo, los propios argumentos de Burke nos llevan hacia una consideración más amplia. Él mismo se pregunta: «if every culture is hybrid, what is the use of the concept of hybridity?». Sin duda esta es una cuestión fundamental, sobre la que tenemos que agradecer que quede oportunamente señalada en el libro, pero sobre la que no estoy seguro de que en esta ocasión se ofrezca una explicación suficientemente articulada. Quizás esto ocurre de nuevo porque tal duda fue previamente tratada con amplitud por Burke como uno de uno de los temas centrales de su libro *Cultural Hybridity*. Efectivamente, si el opuesto teórico a un modelo cultural híbrido fuera una presunta cultura pura (homogénea, original, esencialista), me temo entonces que si somos estrictos queda poco o nada de espacio fuera de la hibridación. También en conexión con estas ideas, es importante igualmente la llamada de atención efectuada por Burke sobre la necesidad que hemos de tener de discutir la hibridación en dos niveles: el de la teoría y, en sus palabras, el de la práctica de cada día. Un ejemplo muy interesante de ello, para el que apunta Burke la necesidad de contar con más estudios primarios, podría ser el análisis del proceso de negociación a través del cual los artesanos de África e India comenzaron a acomodar su trabajo al gusto europeo. También dentro de este mismo espacio de análisis sobre la imbricación entre teoría y práctica resulta importante la atención que presta Burke a la «hybrid people», desde el Inca Garcilaso a León el Africano, Guamán Poma de Ayala o La Malinche. No hay mejor cruce entre estos dos extremos que la contrastación empírica de la teoría con la experiencia vital particular de personajes históricos concretos sobre los que se poseen abundantes fuentes.

Esta lista de «hybrid people» que acabamos de repasar nos lleva a una cuestión fundamental para el público español (o en español): la importancia que adquiere

la Península Ibérica en este libro, por sí misma y a través de sus conexiones mediterránea y americana. El espacio hispánico está presente de manera constante, desde la imagen de la sevillana Casa de Pilatos que se encuentra en la portada hasta los párrafos sobre España en el cierre de la coda final. Como lector interesado, creo que es la primera ocasión en la que me encuentro un ensayo general sobre el Renacimiento en el que España está más presente que Florencia. Esto es una novedad, y lo es de una manera aún más relevante si consideramos que la historiografía tradicional ha estado dominada por el canon italiano, y que en ocasiones, incluso cuando ha intentado hacer análisis regionales europeos, la Península Ibérica quedaba marginada o ausente. Véase a este respecto, por ejemplo, el libro editado por Roy Porter y Mikulas Teich, *The Renaissance in National Context* (1999). Este ensayo, que dedicó diez capítulos al análisis individual del Renacimiento en diversos países o regiones europeas, obviaba España en su estructura. Curiosamente, la introducción general a «The Uses of Italy» que abría el volumen, de mano de Peter Burke, sí hacía abundantes menciones a ejemplos españoles. Aquí, en *Hybrid Renaissance*, España, Portugal y su proyección en las Indias Occidentales y Orientales no solamente ocupan un espacio central, sino que se apunta un espacio comparativo de investigación entre la Península Ibérica y los Balcanes que debería ser continuado en los próximos años.

Por otro lado, y de manera particularmente interesante, hay que señalar también que esta presencia de España no es solo la del caso de estudio español, sino igualmente la de la historiografía española, que aparece en diversas ocasiones como referente teórico en la creación del marco de pensamiento de la obra. Si ya es poco habitual que un estudio general sobre el continente cite el conocido debate entre Américo Castro y Nicolás Sánchez Albornoz, más relevante todavía es que Burke tome la obra de Fernando Marías, un historiador del arte en activo, español y que ha centrado su trabajo en España, como referencia teórica importante para el libro.

El mundo hispánico, como decía antes, ocupa también los últimos párrafos que cierran el volumen. Este último capítulo, que realmente es una coda, está dedicado a la explicación de las tendencias contrarias a la hibridación. Esta es sin duda una pregunta clave para poder entender, digamos que a contrapelo, el verdadero alcance y naturaleza del fenómeno. En ello se enlaza con digresiones anteriores sobre la recepción de la hibridación por parte de sus contemporáneos en las que el caso español aparecía también destacado de manera singular, pero en la coda España ocupa un espacio verdaderamente singular. En este sentido, por ejemplo, se pregunta Burke por el palacio de Carlos V en la Alhambra de Granada: «Was the palace supposed to represent coexistence with the mosque or was it an attempt to overshadow it?». Esta, con algunas variantes, es una interrogación ya clásica en la historiografía española e internacional sobre el asunto: desde Earl Rosenthal a Fernando Marías pasando por Barbara Fuchs o Juan Carlos Ruiz Souza entre otros. El valor de su presencia en este libro estriba en su capacidad para sacudir el canon historiográfico del Renacimiento europeo y global mediante la contextualización del contraste entre un edificio ejemplar en la tradición italiana y otro arquetípico de una tradición islámica que es al tiempo europea y puede debatirse si hasta nacional en la Península.





OLDS, Katrina B., *Forging the past. The invented histories in Counter-Reformation Spain*, Yale, Yale University Press, 2015, 314 pp., ISBN: 978-0-300-18522-5.

José Javier Rodríguez Solís<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22951>

*Forging the past. The invented histories in Counter-Reformation Spain* es el último libro de Katrina Olds, una autora que viene investigando en la última década acerca de la conformación del pasado religioso a partir de fuentes cuestionables. En *Forging the past* entra de lleno en la cuestión de los «falsos cronicones», realizados por el jesuita toledano Jerónimo Román de la Higuera (1538-1611) y su recorrido hasta los albores del siglo XIX.

El libro sobresale por una voluntad de centrarse en la reconstrucción los elementos que dieron pie a la aparición y posterior difusión de los denominados cronicones de Dextro, Máximo, Luitprando y Julián Pérez. Antes que añadir nuevos argumentos a la contrastada falsificación llevada a cabo por Román de la Higuera, Olds tiene la virtud de centrarse en dar forma al entorno cultural, social y político de este jesuita. En otras palabras, intenta quitar las anteojeras con las que la crítica moderna ha visto en los últimos siglos a un falsario e impostor, para ubicar al personaje y su obra en su contexto.

Esta es probablemente la mayor aportación de fondo del libro que, en base a un amplio manejo de las fuentes directas y de una extensa bibliografía, permite describir los sucesivos pasos de Higuera en la creación de sus cronicones (capítulos 1-6) y su recepción posterior (capítulos 7-10) desde una perspectiva que nos formula nuevos interrogantes sobre el personaje y el fenómeno en cuestión. Dicho esto, pasemos a comentar los puntos más destacados de la obra.

En primer lugar, la voluntad de contextualizar a Higuera queda delimitada en los dos primeros capítulos. En estos, Olds sitúa a Higuera más allá de la imagen de «mitómano» que dejase escrito en su día Julio Caro Baroja en su ya clásica *Las Falsificaciones de la Historia*. Sin entrar en dichas valoraciones, Olds se esfuerza por reconstruir su papel en la Toledo de fines del siglo XVI (capítulo 1) a través de la polémica en torno a los restos de San Tirso, donde resultó derrotado al demostrarse que el documento que aducía en su defensa para ratificar el hallazgo era cuanto menos, apócrifo. Esto, sin embargo, no le granjearía fama de falsario en vida, puesto que dichas acusaciones, como afirma Olds, antes se hacían desde postulados político-locales que académicos. Dicho de otro modo, la pugna no habría sido entre un «mitómano» frente a los defensores de la verdad y la crítica.

Esta evaluación del contexto de Higuera continúa en el análisis de su papel dentro de la Compañía de Jesús (capítulo 2). Destaca en este punto cómo su obra *Historia Eclesiástica de Toledo* no se llegó a publicar. Las razones no estarían tanto en el tema o el método, donde cubría las expectativas de sus contemporáneos (pp. 65-66) sino que

---

1. Universidad Autónoma de Madrid, becario FPU, Departamento de Historia Moderna. C. e.: [josej.rodriguez@uam.es](mailto:josej.rodriguez@uam.es)

radicaban en la pésima relación de Higuera con sus superiores, por un lado, provocada por su actitud controvertida, de intromisión en asuntos ajenos a la orden e incluso de denuncia ante la Inquisición, y por otro, la actitud de la Compañía desde que en 1588 restringiese las publicaciones que no fueran de carácter religioso. En base a lo cual, no sería correcto considerar los fracasos de Higuera como consecuencia de tener fama de falsario sino que estos vendrían dados por su contexto inmediato dentro de la Compañía. Al fin y al cabo, sentencia Olds, a su muerte en 1611, Higuera fue recordado como un estudioso –aunque polemista– de las antigüedades eclesiásticas antes que como falsario.

En esta reconstrucción del contexto de los falsos cricones tiene un papel relevante la manera en la que se entendía la historia como disciplina en el periodo *altomoderno*, puesto que supone incardinar la obra de Higuera dentro de una concepción de la *ars historica* que concebía el relato histórico a través de las concepciones de la poética aristotélica, esto es, reproducir la realidad como podría haber sido, y de la retórica latina, es decir, tener como fin una enseñanza moral antes que la sola descripción de hechos. El autor, por tanto, debía tomar un papel activo en la redacción de la obra histórica, donde a partir de unas fuentes escasas se podía reforzar la verdad («aquello que es posible de acuerdo a ley de probabilidad o necesidad» p. 124). Así, los límites entre hechos y fábulas quedarían difuminados, dando lugar a un amplio espacio para el tipo de historia redactada por Higuera. Como nos remite Olds en una ocasión, Higuera se presenta ante todo «como un último poeta antiguo sobre cuyo material recurría libremente» (p. 124).

Ello no implica restarle importancia a las falsificaciones que llevó a cabo y que Olds describe con gran detalle (capítulo 3) al plantear todos los pasos del falsario en su labor. El resultado serían cuatro cricones entrelazados entre sí, en donde sobre material auténtico, siguiendo un método moderno, se llevaría a cabo la intercalación de los santos, mártires y obispos «olvidados», surgidos de la tradición oral, de otros santos homónimos, etc. Las creaciones se hicieron mediante descripciones sobrias que, mezcladas entre material verídico evitaba una excesiva exposición a los críticos.

La elaboración, sin embargo, se benefició de la colaboración de lo que Olds denomina «Republic of Sacred Letters», esto es, un conjunto de estudiosos de la historia sagrada hispana (el cardenal Juan de Salazar, el cronista Prudencio de Sandoval o el obispo Juan Bautista Pérez, entre otros) que incluso llegó a trascender el espacio castellano (capítulo 5). La correspondencia entre estos e Higuera proveyó a este de gran número de documentos, consejos, críticas o sugerencias, detalles acerca de ciertos santos, etc., siendo los cricones fruto de esa colaboración. Ello le permitió enlazar tradiciones, añadir detalles, en definitiva, darle a los cricones la forma que sus lectores querían que tuviese. Así, Higuera terminó configurando cuatro cricones que daban como resultado un «corpus autorreferencial», plagado de nuevos santos codificados a partir de «poetic fables» que sin embargo, permitían «explicar, calificar, justificar y elaborar» (p. 125) un discurso que prevaleciera sobre las verdades particulares llevado por un bien mayor. En este caso, servir de ejemplos morales de vida entregada por la fe en tiempos de persecución y herejía.

La cuestión del origen converso de Higuera siempre ha jugado un papel importante a la hora de determinar el sentido y finalidad que tenían los cricones

realizados por él, como ya trataron en su momento Caro Baroja (1996) o García Arenal (2010). Algo que encontraría su ratificación en el interés mostrado por Higuera en los denominados Plomos del Sacromonte de Granada.

Ambos aspectos son abordados por Olds en su obra (capítulo 4), centrándose primero en la relación de Higuera y el arzobispo de Granada, Pedro de Castro. En este punto, Olds presenta un Higuera con criterio para discriminar entre la invención, el origen árabe de los plomos y aquello otro, un posible origen judío de los mismos que él propuso al arzobispo Castro que, teniendo un carácter apócrifo, el historiador podría intervenir de manera activa para darle una forma coherente. Por lo demás, las diferencias presentadas por Olds entre cronicones y plomos resultan interesantes a la hora de comprender el cómo los cronicones pervivieron a medio y largo plazo a diferencia de los plomos. Ello se debió a su adecuación a la ortodoxia cultural e histórica, hasta cierto punto convincente, a diferencia de la mayor controversia que rodeó desde el primer momento a los plomos granadinos.

La cuestión conversa, por otro lado, también la aborda Olds, matizando los postulados previos al respecto. En primer lugar, el origen converso de Higuera (capítulo 1) es cuestionado sin negar las evidencias que lo apuntan, pero considerando que «the best one can do in such matters is to cite circumstantial evidence, while affording it weight that it deserves» (p. 61). En segundo lugar, la presencia en los cronicones del componente judeoconverso (capítulo 4) es argumentada por Olds indicando que Higuera no introdujo material o noticia novedosa al respecto que no se hubiera escrito antes, sino que «recurrió directa o indirectamente» como otros autores en ese siglo a las fuentes de la tradición rabínica medieval (p. 134). De esta manera, encontramos la exculpación del deicidio y la posterior conversión de la comunidad judía en el cronicón del mozárabe Julián Pérez, al tiempo que en su obra aparecen alusiones a los judíos como traidores a Cristo, rechazo de la conversión, responsables de la invasión islámica, los niños de La Guardia, etc. Ello lo relaciona Olds con la idea del «compilador omnívoro» (p. 138) que lleva a acumular muchos detalles de distintas fuentes que suelen ser lugares comunes. El resultado es una narración poco coherente y sin consistencia interna en ciertos puntos que da lugar a la aparición de contradicciones entre sí.

En cambio, esto le permite a Olds abrir nuevos interrogantes y perspectivas, como sugiere al destacar la incardinación de la obra de Higuera en el marco de la Contrarreforma. En este sentido, la revisión crítica del pasado apostólico llevó al cuestionamiento de numerosos *officia propria*. Este proceso europeo tuvo en España un fuerte rechazo, que influyó en el breve papal *Pastoralis officii* (1573) promulgado por Gregorio XIII, que abriría un «vacío legal» (p. 172) a favor de la iglesia española, según el cual se permitía mantener todo *officia propria* si se demostraba su vinculación a la diócesis, ya fueran documentos o reliquias. Para Olds, la firme creencia de Higuera y sus colegas acerca de la existencia de mártires y santos daba lugar a que la acción fuese encaminada a mejorar esa verdad a través de la piedad, tratando de situar la tradición acorde a los niveles de crítica de la época, que exigían unas fuentes verídicas que lo apoyasen. De modo que, antes que una invención se presentaría a los coetáneos, como indica Olds, como un intento de poner en orden en

el presente respecto a la deformación de la verdad del pasado apostólico que llevarían a cabo los reformadores (p. 193).

Los resultados de todo ello se pueden contemplar en santos apócrifos como Santa Anglina en Valencia, Elipando en Toledo, San Atanasio en Zaragoza, la Virgen del Pilar, Santa Liberata, etc. Todos ellos permitían que «the chronicles supplied lively detail to fill in blank or foggy areas of the Roman and Visigothic past in Spain» (p. 161). Era una historia con fines eclesiásticos principalmente, su objeto prioritario era hispanizar de alguna manera esa historia ausente de los primeros siglos, teniendo como referencia la Hispania romana y goda, y cómo hacer de esta una Nueva Roma imbuida del sentido apostólico proveniente de Trento.

La segunda parte de la obra se centra en la expansión de los cronicones después de la muerte de Higuera que vio en el Seiscientos hispano un campo fértil de acción, así como un paulatino declive durante el siglo XVIII, cercados ya por la crítica ilustrada. El recorrido no sería unidireccional, sino que aun contarían con apoyos y resistencias que se movilizaron hasta un periodo muy tardío, y que Olds se esfuerza por sacar a la luz.

Así, la difusión de los cronicones en el siglo XVII se tradujo en hasta siete ediciones entre 1619 y 1651. Estas vendrían a mejorar las versiones en manuscrito que circulaban, buscando contraargumentar las críticas que ya empezaban a surgir relativas a su posible naturaleza falsa o apócrifa (capítulo 7). En esta labor, nos encontraríamos autores no menores como Tamayo de Vargas y su *Defensa de Dextro* (1624), que se desligaba de la edición de Calderón (1619) llena de errores, el anticuario sevillano Rodrigo Caro y su edición *Dextro* de 1627 o la de Francisco Bivar, editada en Lyon en 1628, cuyo comentario supondría «a veritable dialogue with the text itself» encaminado a «create solid bases of erudition to prop up an imperfect text» (p. 222). De este modo, el objetivo último era hacer verosímil un texto que empezaba a recibir críticas a partir del uso del método filológico. Concluye así Olds que la mayoría de los autores de ese siglo, antes de ver en las interpolaciones un argumento para desestimar completamente los cronicones, condescendieron hacia una hermenéutica que veía posible salvarlos y rehabilitarlos («historical truth was necessarily accessed through imperfect channels»), incluso «while others might be jettisoned as unreliable» (p. 233).

La mejor expresión de estos planteamientos se daría en las localidades, donde a través de esa «República de las Letras» reproducida a menor escala, se elaboraría una historia *ad hoc* en base a los cronicones que pondría de relevancia la dimensión regional del proceso (capítulos 7 y 8). Muchos eclesiásticos como Rus Puerta (*Los santos y mártires de Arjona assi como Baeza y otros lugares*, 1634) o Ximena Jurado (*Antigüedades del reino de Jaén*, 1639), al servicio de preladados, como fue el caso del cardenal Moscoso en Jaén, intentaron promover y regular la religión local. Los intereses políticos, religiosos y locales jugaron a favor de los cronicones, haciéndoles convincentes en virtud del bien que defendían. Estos potenciaron dichas creencias en base a los cronicones y a los hallazgos recientes en forma de reliquias que aparecían poco después, como ocurriese por ejemplo en Arjona en 1628. Así, terminarían por «instruct the inhabitants of a particular place how to think about the community in which they live» (p. 254). No en todos los lugares gozaron del

mismo consenso, pero el hecho que fuesen incluidas en un total de 164 trabajos de historia sacra entre 1600 y 1800 (p. 259) evidenciaba el éxito de las invenciones.

La relevancia de estas falsificaciones no se limitaría a espacios periféricos o regionales, sino que alcanzaría centros políticos y religiosos como Madrid y Roma (capítulo 9). Mientras en la corte, tendrían una especial relevancia en el entorno de los círculos próximos al Conde-Duque de Olivares, («between 1627 and 1651, five were sponsored by royal courtiers, prominent prelates or both», p. 261), en Roma, en cambio, recibieron los cronicones de manera menos optimista, dando lugar a debates entre sus defensores, como el que dieron el cardenal Moscoso o Bivar para evitar que cayeran en el Índice de Libros Prohibidos en 1630. A pesar de lo cual, siguieron siendo autorizados. Esta opinión, sin embargo, varió a lo largo de un siglo (1670-1770), dejando de ser vistos como instrumentos útiles aunque fueran apócrifos para ser tratados como falsificaciones (capítulo 10). La acción de *novatores* como el Marqués de Mondejar o Nicolás Antonio –*Censuras de historias fabulosas*– y de los ilustrados estableció la adulteración de los textos para sustentar los argumentos de su autor. Ya en el XIX la obra *Historia crítica de los Falsos Cronicones* (1868) de Godoy de Alcántara terminará de apuntalar la crítica. La pugna, entre piadosos y escépticos, no obstante, continuaría en el futuro.

*Forging the past* de Katrina Olds supone una renovada y amplia visión acerca de los falsos cronicones de Jerónimo Román de la Higuera, puesto que complementa por un lado la bibliografía al respecto, y por otro, supone una indagación para contextualizar la actuación de Higuera, o lo que es lo mismo, volver complejo lo que a veces se ha dado por sencillo. Ello lo vemos en el rechazo del estigma de falsario en vida de Higuera o en la matización de los orígenes de su propia obra, en tanto en cuanto, la cuestión conversa se reduciría aquí, lo que no limita la profundidad del texto, sino que permite la aparición de nuevos interrogantes.

En primer lugar, focalizando la cuestión dentro de un espacio intelectual en el que la concepción de la historia como relato –mezcla de hechos y ficción– antes que como ciencia permitía adentrarse por unos rincones sólo autorizados a la poética o la retórica. Con ello, quita las anteojeras «ilustradas» con las que habitualmente miramos al pasado.

En segundo lugar, destacando la dimensión regional de los cronicones en la denominada «República de las Letras Sagradas», como parte indispensable en su elaboración y desarrollo. Sin este aspecto, difícilmente habrían alcanzado la relevancia que obtuvieron o conformado el pasado de los primeros siglos cristianos en la península hasta hoy. En esta obra se encuentra sintetizado buena parte de esa atmósfera que dio alas a aquellos nuevos santos.

En tercer lugar, se amplía el espacio de acción de Higuera dentro no sólo de su ciudad, Toledo, y de los intereses que tenía en ella, sino que también incardina esa labor falsaria dentro del movimiento reformista-crítico proveniente de la Roma de la Contrarreforma relativo a la historia sagrada. En él se dan dos posturas que aunque aparentemente irreconciliables tenían puntos en común, como el método o la buena fe cuando de ciertas historias se trataba –véase a Baronio y su actitud con la *Donación de Constantino*, que no los equipara, pero permite al lector adentrarse en un mundo más complejo, que el dividido únicamente por falsarios y críticos puros–.

Anthony Grafton reflejó en *Falsarios y críticos* la fuerte presencia de la falsificación en la tradición occidental, y la deuda que la crítica tiene al respecto en el perfeccionamiento de sus instrumentos para detectar a la primera, que siempre vuelve. En este sentido, si el sueño de la razón crea monstruos, y en este caso «forging the past», se puede decir como menciona Olds, que Higuera tuvo éxito en su empeño (p. 314), aún hoy sus invenciones siguen dando forma al pasado en muchos lugares de la geografía hispana.

Julio Arroyo Vozmediano<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfv.2019.25200>

Este libro propugna expresamente (p. 90) «una forma de contemplar el pasado distinta y estimulante», tenor en el que Mónica Bolufer descifra el –muy reconfortante– «más íntima» recibido como devolución de uno de sus estudiantes. Merece la pena detenerse en la anécdota. Efectivamente, por muchas razones, el texto permite vislumbrar un proyecto de enseñanza de la Historia muy distinta y estimulante, al mismo tiempo que mueve a una reflexión sobre la necesidad de una extensión de tal enfoque en sus planes de estudio en la universidad –extremo abordado también por la autora, quien alerta de su fragilidad (p. 79-86)–. Sin embargo, además de lo significativo que resulta que el alumno fuese varón, el adjetivo que éste escogía se puede poner en relación, sin excesiva complicación metodológica, con las necesidades de crecimiento formuladas por Clayton Alderfer y, en consecuencia, con las teorías pedagógicas constructivistas. Recapacitando sobre los atributos de estímulo interno y autorrealización que definen el último de los escalones propuestos por el psicólogo estadounidense se comprueba que «íntimo» y «estimulante» se sitúan en virtuosa intersección. Así, en dicho territorio, se presenta la estrategia de éxito que se contiene en la propuesta docente presentada.

Sin embargo, quizá sea mejor ir por partes. La autora de *Mujeres e Ilustración* ofrece aquí un sólido ejemplo de cómo programar una asignatura, *Mujeres y Hombres en la Historia*, que se incluye efectivamente dentro del plan de estudios del Grado en Historia de la Universidad de Valencia. El objetivo de la misma –«la comprensión de la diferencia de los sexos como categoría social y cultural de análisis en Historia» (p. 91)– se contesta con una formulación precisa en el tercero y último de los capítulos, calibrado con una eficaz contextualización, programación e inventario de referencias bibliográficas. Previamente, se han dedicado los dos primeros capítulos a realizar una detallada revisión de las corrientes historiográficas de las últimas décadas y a situar en ellas la irrupción de las historias sobre la mujer y el género.

Pero, para apreciar adecuadamente el fuste de este ensayo, es capital señalar el tejido político en el que ve la luz y donde se está librando una *guerra cultural* en el sentido en el que, en los 90, James Davison Hunter popularizara la expresión, librada en muchos frentes –progresividad fiscal, derechos civiles, laicismo o libertad sexual– y extendida a cada vez más latitudes. En su estela se han despachado combates en los que determinadas conquistas son presentadas como el fruto de una evolución espontánea sustanciada en y por una ideología que, en tanto que disponible, puede ser revertida o al menos discutida en igualdad de condiciones por otra de signo

---

1. UNED. C. e.: [jlarroyo@geo.uned.es](mailto:jlarroyo@geo.uned.es)

contrario, mediando una operación conceptual por la cual se reduce a una simple discusión entre partes, lo que no deja de ser una justificación falsamente argumental, por tanto falaz, con un proyecto dogmático de normativización social.

El feminismo es un ejemplo paradigmático. En su contra se oponen unos determinados valores –religión, tradición– o bien tautologías biológicas –un hombre es un hombre y una mujer es una mujer, peras y manzanas...– que en sí no pueden ser discutidas, el inconveniente reside en el predicado que los acompaña. Positivamente, es legítimo que unas creencias aceptadas libremente prescriban una conducta moral. El problema surge cuando se extiende una vocación de imponerlas generalizadamente mediante la forja de mayorías –más aún cuando se artefacta el proceso democrático–. No hace falta una lectura muy sofisticada de John Stuart Mill para entender el grave peligro de una tiranía de la mayoría, como tampoco demasiada imaginación para juzgar que bajo la denominación guerra cultural se oculta, sencillamente, pensamiento reaccionario plásticamente modelado mediante mercadotecnia. Sus técnicas son muy simples. En unos casos el supuesto descansa en el sexo biológico. Esto es muy delicado, ya que no sólo abarca a nuestra especie. Asigna a los humanos, como consecuencia, la categoría ahistórica que poseen los roles sexuales en otros grandes vertebrados: resultado de la evolución –¡si cree en ella, claro!–, ecológicamente eficaces y estables en escalas de tiempo muy dilatadas. En otros, se dibuja una tierra de nadie equidistante –ni machista, ni feminista– o se categorizan variantes nocivas –¿se puede ser un antiesclavista *radical*?–.

Con dicho horizonte y desde su estructura lógica, el libro deviene acompasado por el ejercicio ineludible del historiador: combatir los mitos y el dogmatismo. Al señalar la diferencia que existe entre sexo biológico y género, genera una alerta contra «una división de lo masculino y lo femenino que parece enraizada en la esencia de las cosas» (p. 71). Al reparar en las «diferencias que separan a los sujetos del pasado de los del presente pero también entre mujeres de diversas condiciones» (p. 67) no permite sino llegar a la conclusión de que las diferencias entre lo masculino y lo femenino son «productos culturales» fruto de «un proceso político y social» (p. 71). Con dichos parámetros, el lector, partiendo de la historicidad de cualquier construcción social y cultural, concluirá la congruencia indiscutible de adoptar el género como una expresión que posibilita el análisis científico de esta materia: no como un subproducto ideológico, sino como una categoría analítica. Nada resulta más natural, por tanto, que –apoyándose en una aproximación focaultiana que estudie «el juego de las relaciones de fuerza presentes en las relaciones humanas» (p.19)– la autora proponga investigar «la diferencia sexual no sólo en términos de avance o retroceso, sino como alteración del equilibrio de poderes» (p. 62).

Pero, además de las herramientas que –entre otras que proporciona el texto– se han tratado de sintetizar de forma somera en el párrafo anterior, se puede afirmar su proteica utilidad, por cuanto su finalidad es realizar una propuesta docente. Así, además de armar intelectualmente al lector, su destino natural será contribuir a la formación de jóvenes historiadores, bien investigadores académicos y profesores de secundaria, bien, sencillamente, ciudadanos conscientes e informados de la necesidad social de una perspectiva de género gracias al enfoque *distinto, estimulante* e íntimo que propone Mónica Bolufer. Todo permite concluir que, si bien no se



trata exactamente de un libro de investigación, sí puede emplearse como un libro de combate intelectual.

Un recurso a la inspiradora cartografía conjeturada por Borges sirve para que el libro se excuse por la imposibilidad material de recopilar una bibliografía exhaustiva que englobe la totalidad de la literatura científica sobre la materia. En realidad, el esfuerzo verificado con las referencias tributa una gran solidez teórica al conjunto y que alcanza la excelencia con las lecturas que acompañan al temario propuesto en la asignatura, desglosadas y agrupadas con los criterios expuestos en las p. 116-117. Sin embargo, sí que extraña la ausencia de *A Vindication of the Rights of Woman*, de Mary Wollstonecraft, así como la de *The Subjection of Women*, del ya citado John Stuart Mill –con la colaboración de su esposa, Harriet Taylor Mill–, dos obras fundamentales del pensamiento radical británico, de tanto peso en la génesis del movimiento feminista. Todo, en un contexto en el que las sucesivas reformas educativas y la compactación del tiempo disponible comprimen las posibilidades de desarrollo de los temarios. En otras coordenadas –y como apunte– se hubiera podido ampliar su ambición con temáticas muy sugerentes como, por ejemplo, la perspectiva *Queer*: no sólo como un contrapunto en el que explicar los procesos culturales de construcción de la identidad y ampliar sus ejemplos, sino también por los excelentes resultados que ha proporcionado este enfoque historiográfico, donde se pueden señalar los trabajos de Annamarie Jagose, Sara Ahmed o los recientes trabajos de Zeb Tortorici focalizados en el estudio de la Monarquía Hispánica desde esta perspectiva.

La bibliografía acompaña también una amplia filmografía seleccionada en la que también se puede sugerir –aunque su temática sea medieval– la inclusión de *El león en invierno* (1968, Anthony Harvey): no solo es una obra maestra sino que la interpretación de Leonor de Aquitania que le supuso el óscar a Katharine Hepburn –y el propio personaje histórico, naturalmente– puede constituir un excelente zócalo sobre el que argumentar, reflexionar y discutir sobre el diálogo histórico entre poder y mujeres. Y no exclusivamente en términos políticos: la riqueza de la composición de la Hepburn permite también explorar la maternidad, la madurez o el afecto sexual y conyugal. Y sobre parecidos fundamentos se podría acompañar de *Robin y Marian* (Richard Lester, 1979).

Por último, se puede afirmar que *Mujeres y Hombres en la Historia* es, además, una herramienta docente de primera dimensión. Con una redacción impecable y anclada en el dominio de la materia de Mónica Bolufer que confirma su lectura, instala en el lector la sensación –y la aspiración– de que sólo con su recurso se pueden impartir estudios de esas características. Al mismo tiempo, mueve eficazmente a una reflexión no solo sobre la pertinencia de adoptar un enfoque de género al impartir cualquier asignatura, sino también a considerarlo a la hora de emprender una investigación: aunque pueda parecer extraño a su materia concreta y no pudiese ser empleado, el simple hecho de su toma en consideración sería una buena fórmula de reafirmar la aspiración inapelable de una aproximación holística en el análisis histórico.



MIRA CABALLOS, Esteban, *Francisco Pizarro. Una nueva visión de la conquista del Perú*, Barcelona, Crítica, 2018, 412 pp., ISBN: 978-84-17067-66-3.

Beatriz Alonso Acero<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22923>

La dilatada y prolífica trayectoria investigadora de Esteban Mira Caballos, doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla y miembro correspondiente extranjero de la Academia Dominicana de la Historia y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, se ha centrado en los últimos años en el estudio de algunas de las personalidades más relevantes de la historia de la conquista de América, en especial de sus protagonistas extremeños, lo que ha fructificado en obras como *Hernando de Soto, el conquistador de las tres Américas* (2012), *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502* (2014) y su reciente *Hernán Cortés: mitos y leyendas del conquistador de Nueva España* (2017). A esta «trilogía» biográfica viene ahora a sumarse su estudio sobre Francisco Pizarro, un personaje que, a diferencia de Cortés, de perfil más político y que supo ganar en su época la batalla de la propaganda a través de sus cronistas, es considerado por Mira Caballos ante todo como un guerrero, un militar imbuido de las características del conquistador de su tiempo, en el que se hace presente una evidente mentalidad medieval, pero también los rasgos más propios de un hombre moderno, en busca de honra y fortuna personal.

Como el resto de sus biografiados, también Pizarro responde al prototipo de conquistador que ha recibido un análisis desigual entre sus cronistas y estudiosos posteriores, polarizados entre quienes han ensalzado su figura y realizaciones a toda costa y los que lo han denigrado por su excesiva ambición, tiranía y crueldad. Por ello, y de acuerdo a lo que afirma en su introducción, ha estimado oportuna la realización de una «nueva biografía del trujillano desde una metodología propia del siglo XXI» (p. 10), fundamentada en dos premisas básicas: la exhaustividad, con el empleo de todo el material manuscrito e impreso relativo a Pizarro, en el que se incluyen fuentes hasta ahora inéditas y que él ha logrado localizar, y el cotejo de todas y cada una de las versiones de los hechos, sin caer en la trampa de partir de prejuicios conceptuales sobre el personaje. En consecuencia, aunque Mira Caballos afirme que «este libro no es una historia de la conquista del Perú ni una historia de los hermanos conquistadores, sino tan solo una biografía actualizada, documentada y veraz de Pizarro» (p. 12), en lo que parece querer desmentir la segunda parte del título de su propio libro, lo cierto es que lo que ha conseguido es una magnífica relación de la vida y obra de Francisco Pizarro a través de la cual se pergeña una muy completa y equilibrada visión de todo el proceso histórico en el que se gesta y desarrolla la conquista del Perú. Esto se ha logrado en un volumen de algo más de cuatrocientas páginas, que presenta una estructura muy acorde

---

1. Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI). C. e.: [balonsoacero@gmail.com](mailto:balonsoacero@gmail.com)

con la intención del autor de lograr una historia de alta divulgación hecha con mimbres de exhaustiva investigación histórica: las primeras doscientas páginas se centran en el desarrollo de la biografía en siete capítulos, epílogo y conclusión, y otras doscientas más se agrupan en diversos «anexos», compuestos por la relación de fuentes y bibliografía empleadas, apéndices, glosario, cronología general, un apartado de notas correspondientes a cada capítulo —que aúna nada menos que un total de más de mil referencias diseminadas a través de todo el texto—, y un breve pero muy útil índice alfabético.

La obra se abre con una perspectiva global de la civilización inca («Auge y ocaso de los incas», pp. 13-26), el Tahuantinsuyu, la mayor organización política de la América prehispanica. Se analizan tanto sus aspectos geográficos como su estructura socioeconómica, estableciendo las características principales de la guerra civil fratricida en la que se hallaba inmersa a la llegada de los europeos, lo cual no implica que se tratara de una civilización en decadencia. Se establece la influencia de la entrada de los conquistadores españoles en este escenario en el transcurso de dichas guerras y se expone el componente de alivio que esta incursión llegó a suponer para quienes vieron la oportunidad de la alianza con los recién llegados como baza para recuperar su perdida autonomía, a la vez que se revisa hasta qué punto los españoles se aprovecharon de estas discordias para progresar con más fluidez en su avance territorial. Este contexto geográfico e histórico da paso a una primera aproximación a la figura de Pizarro («El personaje», pp. 27-58), capítulo en el que se hace un oportuno barrido historiográfico de los estudios sobre el trujillano y su labor conquistadora, con atención a las obras aparecidas desde el propio siglo XVI y hasta la actualidad. Mira Caballos retrata a Pizarro como el guerrero que fue: un auténtico adalid que conocía bien el tipo de guerra que se estaba imponiendo en la Europa de los albores de la Edad Moderna, con las nuevas tácticas de escuadronear avanzadas por el Gran Capitán en sus guerras de Italia, y que él supo adaptar a las características de la guerra en América. Su bien fundamentado criterio militar le hizo fijar que las bazas principales para conseguir el triunfo radicaban en el uso de una desequilibrante caballería —tanto por su valor ofensivo como por lo mucho que atemorizaba a los indios—, como en la captura de su líder, que provocaba el consecuente hundimiento y huida de sus adeptos. Pizarro es un líder guerrero respetado por su hueste, cuyo poder se apoya en buena medida en la superioridad del armamento de los conquistadores, con el empleo de lombardas, arcabuces, caballos, espadas y lanzas, frente a las piedras, garrotes y dardos utilizados por los defensores. Además de tener armas más eficaces, muchas desconocidas para sus rivales, como eran las de fuego, el trujillano sabe cómo alentar adecuadamente a sus hombres en el terreno psicológico, con continuadas arengas basadas en el concepto de guerra justa contra los indios paganos —álter-ego en América del infiel musulmán en el Mediterráneo europeo— que pretenden lograr lo mejor de cada uno de ellos en cada combate. Con una hueste bien preparada material y mentalmente, que no cobra un salario sino que recibe una parte del botín conseguido, lo que les define como hombres de fortuna que trascienden la idea de expansión de la civilización occidental y de la fe cristiana en aras de su propio interés personal, a Pizarro le queda poner en práctica otra de las cualidades guerreras que le empujan hacia la victoria:

su superioridad táctica. Esta supremacía en el sistema militar empleado enfrenta unas ideas bélicas modernas y sus técnicas de combate actualizadas, propias de la guerra europea de comienzos del XVI —y complementadas con su propia experiencia acumulada en años anteriores en el Caribe y en Panamá—, a un concepto de la guerra propugnado por los caudillos quechuas más ingenuo y anticuado, basado en el enfrentamiento cuerpo a cuerpo en el campo de batalla.

La aproximación general a la figura de Pizarro da paso al estudio de su «Origen, nacimiento y juventud» (pp. 59-77), en el que Mira Caballos consigue algunas de las más certeras aportaciones de su trabajo, mediante el empleo de documentación archivística hasta ahora inédita con la que consigue situar mejor la fecha de nacimiento del biografiado y las auténticas circunstancias de su procedencia. En este capítulo se plantea la influencia que el hecho de ser hijo ilegítimo de Francisco Pizarro pudo tener en sus primeros años de vida y en su formación, y se expone la duda respecto a si pudo haber servido al Gran Capitán en Italia entre 1495-1498, dado que su padre «adoptivo», Gonzalo Pizarro, primo del padre auténtico, había sido uno de los militares de confianza de Fernández de Córdoba en este escenario italiano. Su llegada al teatro de operaciones americano se analiza en el siguiente capítulo «Su vida antes de la conquista» (pp. 79-107), donde se presta especial atención a la formación de su primera compañía, con otros tres socios —Diego de Almagro, Luque y Bartolomé Ruiz—, que habrán de marcar el devenir futuro tanto del propio Pizarro como de la conquista del Perú en general. La capitulación con la Corona, el 26 de julio de 1529, precede al otorgamiento regio de una ejecutoria con la que va a conseguir su escudo de armas, además de solicitar su nombramiento como caballero de la Orden de Santiago, expediente que también ha revisado el autor en el Archivo Histórico Nacional, recabando importantes datos sobre los orígenes y ascendencia del protagonista de su obra. Sus acciones en el Caribe y Panamá, previas a la puesta en marcha de su última y definitiva expedición conquistadora, quedan perfectamente ilustradas en los mapas en blanco y negro que se insertan en p. 82, «Istmo de Panamá y golfo de Urabá», y en p. 94, «Los tres viajes de la compañía del Levante».

Los tres últimos capítulos del libro («La caída del incario» (pp. 104-144); «La resistencia inca» (pp. 145-157), y «El ocaso» (pp. 159-187), revisan desde una perspectiva cronológica la actuación de Pizarro y su compañía en el Tahuantinsuyu, desde 1530, cuando la hueste parte de Panamá, hasta la muerte del conquistador en 1541 a manos de los almagristas encabezados por Almagro *el Mozo*. Desde una perspectiva militar, que es la que aquí más nos interesa, el relato de Mira Caballos abunda en los desiguales y sorprendentes datos cuantitativos relativos a los hombres que se enfrentan en cada bando, tanto en Cajamarca como en Cusco. Igualmente, analiza las características de la hueste del trujillano, para lo que sigue de cerca los fundamentales estudios de James Lockhart. Establece con detalle los itinerarios seguidos, lo que se remarca con la inclusión de los mapas «Ruta seguida por la hueste de Francisco Pizarro (p. 139) y «Expedición de Diego de Almagro a Chile (1535) (p. 162). Finalmente, examina la adecuada preparación psicológica de sus hombres, las tácticas empleadas, el fundamental y adecuado empleo de la caballería, dividida en escuadrones, y de las escasas pero fundamentales piezas de artillería, además

de fijar la relevancia de la consecución del botín y de reseñar cómo se procede a su reparto. En los aspectos más controvertidos de su relato, como es el relativo al juicio y ejecución de Atahualpa, el autor procede, de forma acertada, a recoger fuentes y bibliografía al respecto, antes de ofrecer su propia opinión, que abunda en establecer como infecunda esta discusión pues, en realidad, toda la conquista fue un hecho que «se enmarcaba dentro de un proceso expansivo sobre un estado legítimo» (p. 135). Mira Caballos entiende que tras la ocupación de Cusco y la fundación de Lima en 1535 debía haber acabado la conquista, y lamenta, recogiendo aquí una perspectiva histórica apoyada por el indigenismo, que lo peor aún estaba por llegar, dados los excesos cometidos a partir de entonces por los conquistadores, sumados a las consecuencias de las propias envidias y rivalidades entre ellos. Estos abusos se traducen en el inicio de una «política sistemática y premeditada de desaparición del orden inca», en la que la prioridad es acabar con sus legítimos gobernadores para colocar a un gobierno deudo de los españoles, lo cual promueve entre los indígenas un movimiento de resistencia que proseguirá hasta el siglo XVIII, con la figura de Tupac Amaru, y que de alguna manera pervive en nuestros días a través del denominado *lamento latino*.

El estudio histórico propiamente dicho se cierra con un Epílogo (pp. 188-199), que aborda las figuras de los últimos miembros del linaje Pizarro con presencia en el Perú de los siglos modernos, tanto en lo relativo a Gonzalo Pizarro, hermano de Francisco, como a los hijos del conquistador. De todos sus descendientes, solo la primogénita, Francisca, nacida en 1534 de su matrimonio con Inés Huaylas, llegó a tener una vida tan dilatada como relevante, arribando en 1551 a España y contrayendo matrimonio con su tío Hernando, en un intento de perpetuación del linaje de quien había sido nombrado marqués de la Conquista en 1537, además de gobernador y capitán general de Nueva Castilla. En la Conclusión (pp. 201-207), se insiste en mostrar un tono alejado de polémicas de cualquier sesgo respecto a la obra conquistadora de Pizarro, al establecer la idea de que la conquista del incario se inserta dentro del proceso expansivo de Occidente, que tiene sus inicios ya en la Antigüedad y, por tanto, en un periodo muy anterior al del comienzo de la expansión española en el Perú. El autor no margina el análisis de las consecuencias demográficas de la entrada española en Tahuantinsuyu, y aunque elucubra con lo que hubiera pasado en este escenario si no se hubiera producido esta irrupción procedente del otro lado del Atlántico, acierta en el dibujo de Pizarro como guerrero al uso de los hombres de armas de su tiempo. En él confluyen un evidente ideal caballeresco que le hace anhelar honores y riquezas y un incuestionable afán de salvación eterna que, en lugar de ser alcanzada a través de la lucha contra el islam, se intenta canalizar mediante el enfrentamiento con los indios paganos, todo ello aderezado con unas cualidades específicas de esfuerzo y constancia muy presentes en el trujillano. Y este es el principal acierto de la obra: el exhaustivo, documentado y, en general, ecuánime trazado del perfil biográfico de un personaje que responde ante todo al modelo de conquistador del siglo XVI, por cuanto era un hombre de armas, hidalgo segundón e ilegítimo, de escasa formación cultural y mucha ambición, que no supo ser un gobernador eficaz con las evidentes, y en gran medida dramáticas consecuencias que de ello se derivaron, sino solo un guerrero, experto

en el terreno militar, que era el que bien conocía, en especial lo relativo a la guerra indiana, como consecuencia de los muchos años que habría de pasar en este escenario, en el que incluso quiso ser enterrado cuando finalizara su existencia, reposando hoy en día sus restos en la catedral de Lima.

La inclusión, como referíamos más arriba, de otras doscientas páginas de diversos anexos, completa y engrandece un ensayo ya de por sí importante, muy preciso y meticoloso documentalmente, tanto en lo relativo a fuentes archivísticas como a crónicas, historias y bibliografía contemporánea, todo lo cual se comenta previamente a su relación, y se completa con la introducción de un gran número de notas, tanto bibliográficas como de carácter explicativo de procesos diversos. En los apéndices se presentan árboles genealógicos del biografado y de algunos de sus familiares, datos bautismales del linaje y varios estudios sobre las huestes de Pizarro y las fundiciones y rescates realizados a lo largo de toda su vida conquistadora. No ha dejado de lado tampoco el autor la inserción de un fundamental glosario básico, de una cronología que resume en cuatro páginas la obra y actuación del trujillano y de un índice alfabético en el que pueden localizarse los antropónimos, topónimos, relación de armas y autores citados, así como algunos de los temas principales y episodios que desfilan a lo largo de todo el texto. En páginas centrales del volumen, un cuadernillo a color recoge ilustraciones muy significativas en relación a la figura de Trujillo y toda la conquista del Perú, con la inclusión de fotografías, reproducciones de óleos y grabados que nos acercan a la imagen de los personajes que desfilan por esta biografía, el entorno geográfico que se describe y algunos de los hechos más relevantes que se relatan. El empleo de una redacción muy ágil y directa, en algunos momentos incluso trepidante, contribuye sobremanera a una lectura muy accesible, especialmente sugerente para los amantes de la historia militar, que tiene además la valía de proponer nuevas perspectivas en el estudio de la conquista de América que trascienden definitivamente la tradicional dicotomía en la forma de aproximarse a esta cuestión histórica, mediante el análisis documentado, íntegro y desmitificador de quienes fueron sus principales protagonistas.





José Miguel Escribano Páez<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25016>

La nueva historia política ya no es nueva, pero sigue dando oportunidades de ofrecer contribuciones innovadoras sobre aspectos clave del ordenamiento sociopolítico en el Antiguo Régimen. El presente volumen es un claro ejemplo de ello. Esta obra tiene por objetivo estudiar uno de los principios políticos más importantes en las sociedades de la Europa moderna: la lealtad al soberano. En buena medida, entronca directamente con otro volumen anterior editado por Alicia Esteban sobre otro principio clave: el servicio al rey. Ambas obras forman parte de una profunda renovación de la historia política de la Monarquía Hispánica en los siglos XVI y XVII que ha dejado atrás la pesada carga de categorías y perspectivas estériles por anacrónicas. Puede que el título del volumen aleje a potenciales lectores que identifiquen la obra con una historia del pensamiento político contextualista al uso de la escuela de Cambridge. Que no cunda el pánico. Bodin, Saavedra Fajardo, Álamos de Barrientos y Covarrubias están presentes en el aparato crítico, pero en dosis aceptables incluso para alguien que, como el autor de estas líneas, no puede consumirlos por estricta prescripción médica. Ello es así porque el peso analítico no recae sobre los teóricos sino sobre una pléyade de actores políticos (nobles, facciones, burócratas, etcétera) que en momentos muy especiales vieron su lealtad a la Corona interpelada. Las decisiones que unos y otros tomaron al respecto permiten a los autores aquí reunidos reconstruir diferentes casos en los que uno de los principios fundamentales de la cultura política en la Europa moderna se traducían en complejas acciones y decisiones.

Tras una concisa pero iluminadora introducción sobre el concepto de lealtad a cargo de la editora, el volumen se divide en dos partes. La primera «Vivencia y retórica de la deslealtad» se centra en la deslealtad desde la experiencia y la creación de discursos (contemporáneos, pero también referidos al pasado) que la justificaban o reprobaban en función de los distintos intereses de cada parte. Esta sección comienza con el excelente estudio de Fernando Chavarría sobre la pésima reputación que acompañó a los notables navarros tras la conquista como resultado de una política de la memoria alimentada por el conflicto banderizo en un reino en el que las lealtades se vieron sometidas a una particular prueba de estrés: la conquista y posterior incorporación. El factor temporal también resulta clave en la interesante contribución de Liesbeth Gevers, que analiza la dimensión familiar pasada, presente y futura de la deslealtad de Guillermo de Orange, un episodio archiconocido, pero que adquiere una nueva lógica si se analiza como un asunto de familia. Jugando con la cronología del vasallo desleal por antonomasia,

---

1. Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Universidad Pablo de Olavide. C. e.: [jmescpae@upo.es](mailto:jmescpae@upo.es)

la autora muestra como la ruptura entre Guillermo de Orange y Felipe II fue el resultado de las estrategias dinásticas divergentes de uno y otro. Por su parte, en una contribución de una innegable fuerza expresiva, Antonio Terrasa nos introduce en el ámbito de la retórica de la deslealtad para demostrar como los textos de la polémica resultante de la *restauração* portuguesa asimilaban la figura del vasallo desleal a la del enfermo pestífero, mortal amenaza para el cuerpo político. Sin abandonar el ámbito retórico, Cristina Fontcuberta nos lleva de la mano por el (tan importante en la época) lenguaje visual de la lealtad y la deslealtad. Así, en su capítulo, analiza imágenes utilizadas por los distintos bandos en liza durante las múltiples revueltas y rebeliones de los años 1640 hasta llegar a la conclusión que, más que una imagen visual de la deslealtad, los distintos bandos hicieron un uso interesado de figuras y códigos comunes en función de sus intereses contrapuestos. Dejando atrás la retórica de la deslealtad, Roberto Quirós reconstruye en detalle la red del marqués de Erendazu para descubrir la presencia de un núcleo de origen navarro en la corte del archiduque Carlos durante la Guerra de Sucesión.

La segunda parte del libro «mudanza de lealtad y lealtad vacilante» recoge diversos ejemplos de lealtades discutibles por indecisas, interesadas o rotas y como se gestionaron. Esta sección arranca con un capítulo de Alfredo Floristán sobre los perdones generales tras las rebeliones castellana y navarra entre 1512 y 1524. Mediante una hábil comparación asimétrica el autor analiza como esta herramienta política se empleó para restablecer la obediencia en Castilla y Navarra de forma diferente en función de las especificidades de cada contexto, pero sin duda efectiva en ambos casos. Tras abandonar el terreno de las lealtades colectivas Bernardo J. García analiza, en un vivo y colorido estudio de caso, un peculiar proceso judicial contra el marqués de Camarasa (1613) como el resultado de una suma de deslealtades defraudadas en una cadena de conexiones interpersonales que conectaba estrechamente la política cortesana con los bajos fondos de sus estados aragoneses. De vuelta al ámbito de la alta política, el capítulo de Alicia Esteban es un sólido análisis de las maniobras del duque de Aarschot en el contexto de la crítica situación del gobierno de los Países Bajos a finales del régimen de la infanta Isabel para entender su posterior encarcelamiento como resultado de una cultura política que entendía la lealtad de un noble como una obligación natural, activa e innegociable. Daniel Aznar analiza una aparente pero interesantísima paradoja, los elementos (retóricos y mentales) de fidelidad a la Corona sobre la mesa del debate político durante la revuelta catalana de 1640. Así, demuestra que la lealtad al soberano era un principio tan profundamente arraigado en la mentalidad de los catalanes que su ruptura implicaba un trauma de difícil gestión más que el ejercicio de una afirmación de una heterodoxia política. Sin abandonar el ámbito de la crisis generalizada de las décadas centrales del siglo XVII, pero yendo más allá en el tiempo para analizar la gestión de alguna de sus consecuencias, el último capítulo versa sobre el caso de uno de los desleales por antonomasia: el IX duque de Medina Sidonia y su particular relación con el monarca al que traicionó. En su esclarecedor capítulo, Luis Salas analiza como Felipe IV y su desleal vasallo gestionaron el perdón y el castigo condicionados por sus respectivas debilidades y aspiraciones hasta imposibilitar una reconciliación efectiva.

Como queda patente, la casuística aquí reunida es de lo más variado en tanto que abarca lealtades frágiles y resilientes, perdones efectivos y fallidos, decisiones acertadas y erradas. Desde un punto de vista geográfico, esta obra se limita al ámbito de la Península Ibérica y, en menor medida, los Países Bajos. La ausencia de estudios sobre los territorios italianos o americanos puede resultar llamativa. Sin embargo, un valor añadido de este volumen es la atención prestada a territorios que, como Navarra (el más presente) o los pueblos de un estado señorial aragonés, parecen no merecer un lugar relevante en la literatura académica sobre la historia política de la Monarquía Hispánica, pero que son espacios privilegiados para ejercer (y por tanto estudiar) la lealtad y la deslealtad. El libro cubre un amplio espectro cronológico (con casos que van desde principios del siglo XVI hasta comienzos del XVIII) si bien la mitad de los capítulos tratan sobre episodios de las décadas centrales del siglo XVII. Ahora bien, esta concentración resulta más que justificada teniendo en cuenta que la crisis generalizada de mediados del siglo XVII puso a prueba los mecanismos de la lealtad política en diversos ámbitos de la Monarquía Hispánica. A simple vista, se podría echar en falta una reflexión sobre cómo los conceptos de lealtad evolucionaron a lo largo de estas dos centurias. Pero la apuesta metodológica del libro no va en esa dirección. En lugar de aspirar a escribir una historia de la lealtad en la Monarquía Hispánica, lo que hace es analizar como este principio político altamente operativo era entendido y manejado por diferentes actores en diversos contextos. Por todo ello, cabe felicitar a la editora del volumen por lo acertado de su decisión a la hora de privilegiar los territorios y episodios en los que más productivo resulta el análisis de la lealtad y la deslealtad.

La obra reúne casos de súbditos abiertamente leales (pocos), desleales (muchos más) y otros (la mayoría) que se mueven en una zona gris entre la lealtad y la deslealtad. Sin duda, hubiera sido mucho más sencillo componer una obra sobre la lealtad política mediante un recorrido de vidas ejemplares de leales vasallos ya que la política de la época se basaba en buena medida en la proyección de una imagen idílica del cuerpo político en el que la deslealtad no tenía cabida. Ello se traduce, como se desprende de varios capítulos, en la falta de fuentes (escritas o visuales) sobre la deslealtad más allá de las manidas descripciones del traidor como pecador político por excelencia. Así, por ejemplo, los perdones reales que analizan varias de las contribuciones acarrearán la destrucción de la documentación relativa a los procesos contra los traidores. Pero al ampliar el foco para incluir casos, cuanto menos, poco ejemplarizantes (si bien, hartos ejemplares) la obra gana en tres ámbitos. En primer lugar, porque permite realizar una definición de la lealtad en negativo, un recurso muy común en la época. En segundo lugar, y mucho más importante, porque hace justicia a una realidad política en la que actores individuales se movían a través de las difusas líneas que separaban lealtad y deslealtad mientras transitaban caminos que llevaban al éxito (siempre relativo) pero también frecuentemente al fracaso. Por último, esto permite situar en el centro del análisis las múltiples tensiones a las que se veían sometidos los actores que desfilan por sus páginas. En cierta medida, el presente volumen es el resultado de una apuesta arriesgada pero acertada. Los autores aquí reunidos prestan especial atención a las circunstancias potencialmente conflictivas que explican las decisiones de leales y desleales. Resulta

obvio la dificultad añadida derivada de analizar no tanto los hechos, como las decisiones a ellos subyacentes. Ahora bien, este es el precio a pagar para estudiar no ya los conceptos de lo leal y desleal en el ámbito jurídico o de la teoría política, sino la práctica de la lealtad y la deslealtad en el mundo real.

En un momento como el actual en el que términos como deslealtad, traición o felonía cobran fuerza en el debate político, esta obra merecería una amplia recepción más allá de la academia. Imposibles aparte, la lectura de este libro resultará de especial interés para todos aquellos estudiosos interesados en conocer el funcionamiento del sistema social y político del antiguo régimen. Sin duda, los especialistas que trabajen sobre las crisis (ya sean políticas, dinásticas o insurreccionales) encontrarán en esta obra interesantes elementos de reflexión. Así, por ejemplo, resulta bastante ilustrativo que en los momentos de conflicto abierto entre los monarcas y sus súbditos desleales tanto unos como otros utilizaran el mismo lenguaje y los mismos códigos, en definitiva, manejaban las mismas ideas. Incluso en los casos de ruptura radical, lo único que bastaba hacer era revertir los símbolos o relatos de la lealtad. Ninguno de los muchos sujetos desleales (siempre desde la perspectiva de la Corona) que desfilan por las páginas de este libro reconocieron estar actuando en contra del principio de lealtad ni criticaron el ordenamiento sociopolítico en el que se basaba. Simplemente se limitaban a exigir a la otra parte que cumpliera con sus obligaciones derivadas del contrato político de la lealtad. Ello resulta especialmente significativo porque nos permite entender una de las claves de la estabilidad del sistema: lo profundamente arraigados que estaban los consensos en torno a la lealtad, ya sea como imperativo legal, pero también como valor moral. En definitiva, esta obra permite desterrar respuestas simplistas a la hora de explicar las razones por las cuales determinados actores individuales o colectivos actuaron como leales y otros como desleales. Pocas contribuciones podrían resultar más útiles en el ámbito de estudio de un sistema político capaz de sobrevivir crisis de todo tipo merced a una impresionante capacidad de generar adhesiones.

GAUDIN, Guillaume, *El Imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII*, (Prefacio de Thomas Calvo y Epílogo de Óscar Mazín), Madrid, Fondo de Cultura Económica-El Colegio de Michoacán, Madrid, 2017, 409 pp., ISBN: 978-84-3750-790-3.

José Javier Ruiz Ibáñez<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25015>

Los debates recientes sobre la estructuración de la Monarquía Hispánica han puesto el foco en el peso que el poder real y sus Consejos tenía en la articulación efectiva de su dominación en los ámbitos, más o menos lejanos, sobre los que se ejercía su soberanía. La investigación va aclarando cuales eran los medios y los límites de su actuación y su nivel de dependencia respecto a los consensos que pudiera lograr en territorios donde su fuerza resultaba muy limitada. El libro de Guillaume Gaudin, cuya traducción y adaptación al español se presenta aquí, es una aportación particularmente interesante y lograda de cómo enfrentar problemas historiográficos globales desde la investigación de base, algo particularmente feliz dado que permite avanzar efectivamente en la reflexión conjunta yendo más allá de la reiteración de argumentos ya conocidos.

Gaudin, un joven y brillante historiador francés, da la vuelta al problema de cómo se podían gobernar las Indias para centrarse en cómo se podía pensar en gobernarlas. Se estudia así un paso previo, pero decisivo a la acción política ella misma, dado que antes de definir tal o cual orientación estratégica, tomar tal o cual decisión, nombrar a tal o cual ministro había que saber dónde, cómo, por qué, cuándo y para qué, algo que resultaba particularmente azaroso para una administración de envergadura limitada como era el propio sistema de Consejos, por mucho que éstos se vieran solicitados por todo tipo de memoriales, representantes, agentes y enviados americanos que buscaban defender intereses personales, familiares y corporativos.

En su libro, Gaudin, muestra cómo se genera un saber sobre las Indias resultado de la experiencia letrada, personal y familiar, dentro de la administración imperial. No hay que ver en ello el desarrollo de una forma de administración burocrática reglada, sino el establecimiento de mecanismos de concentración y sistematización de la información que hacía que, al menos en teoría, los órganos gubernativos reales pudieran construir una imagen de las implicaciones que tendrían las decisiones soberanas que aconsejarían a su señor. Oficial mayor de la Secretaría de Nueva España del Consejo de Indias, el protagonista-excusa de este libro, Juan Díez de la Calle, publicó un *Memorial Informativo* y otro *Memorial y noticias Sacras y Profanas del Imperio de las Indias Occidentales*. Vale la pena retener dos palabras de los títulos: *Informativo* y *Noticias*, que muestran bien cual debía ser el buen hacer de un administrador real. Tener acceso a la información y transmitirla correctamente, no sólo

---

1. Universidad de Murcia. C. e.: [jjruiz@um.es](mailto:jjruiz@um.es)

era un medio de ser eficaz en su propio quehacer sino también, y eso lo lograría el propio Díez de la Calle, de consolidar su carrera en el competitivo entorno regio.

Al centrar su atención en su personaje en principio secundario, Gaudin puede escapar a la necesidad de resituar a su protagonista en la historiografía clásica de las biografías, y centrarse en elementos sustanciales de primer orden. Es todo lo contrario que una contradicción, dado que a través de la experiencia cotidiana de los hombres que movían la máquina de la Monarquía podemos captar cómo funcionaba ésta y que vías de investigación se abren hacia el futuro. Para lograr esta empresa no es preciso insistir en que hace falta una pesquisa de alta calidad, una consulta concienzuda de archivos, un conocimiento amplio de la producción historiográfica reciente y una muy notable solidez teórica. Sólo a partir de ahí se puede convertir esa investigación en un problema analítico e intentar resolverlo. El autor lo hace de manera ejemplar y, de paso define una línea de reflexión original y muy estimulante, más aún cuando su protagonista desarrolló su propia trayectoria profesional entre unas décadas tan complejas como fueron las que le tocaron reinar a Felipe IV, con cuyo reinado casi coincide.

El estudio de la inserción social y familiar de Díez de la Calle en el medio de los letrados que trabajaban en las Secretarías del Consejo de Indias invita a comprender cómo se producían las carreras profesionales, siempre a medio camino de mecanismos de protección y de formas de reproducción, pero también, de la necesidad de dar un servicio eficaz al Monarca. Es a partir de ahí que el rey puede gobernar sobre ese Imperio de papel que le construyen sus secretarios y oficiales. Ellos, y el caso de Díez de la Calle es palmario al respecto, deben mantener sus correspondencias, recibir las peticiones, conocer a las personas física o epistolarmente, lo que les sitúa en el centro de múltiples intereses y de no menos proyectos políticos y personales.

Por la propia situación del oficial sus interlocutores estarán dispersos desde Puerto Rico a Chile, de Perú a Nueva España. El estudio de una serie de casos permite a Gaudin mostrar la complejidad de estas relaciones y las formas de interacción, más allá de la mera dinámica oficial e institucional, entre los dominios y la corte real. Esa geografía de la súplica a la que hace referencia el autor verifica el peso del entorno áulico a la hora de definir los estatus de los peticionarios y así de influir en consolidar a unos y frustrar a otros en los ámbitos territoriales. Las propias tensiones que vivía la Monarquía, y por ende las Indias, aceleraban esta dinámica en la que el mediador adquiría una posición relevante a la hora del funcionamiento imperial, dado que no hay que olvidar que las expectativas que se situaban en la corte servían como vía de contención de la frustración que podía conllevar la cada vez más recia fiscalidad que se reclamaba o la sensación de inseguridad que traía la falta de vigor militar de la Monarquía. En unas décadas donde impuestos y venalidad iban de la mano, presentar recursos o solicitar la confirmación de oficios en Madrid no sólo construía un zócalo de intereses, sino que significaba un medio para mantener abierto el diálogo, ciertamente conflictivo, entre elites locales y poder soberano. La función del oficial era por lo tanto decisiva para que ese engranaje, sobre el que en parte reposaba la estabilidad imperial, no dejara de moverse.

La parte segunda de volumen la dedica Gaudin a describir el manejo de la información por el oficial, una obra exhaustiva que le permitía disponer de la información,

pero no generar un saber administrativo burocrático. La dependencia de los oficiales y de la transmisión de saber de su entorno explica en parte la importancia de los Consejos. El análisis sobre la actuación del letrado, sobre su formación, sobre su biblioteca ideal y sobre sus referencias culturales permite al lector comprender cómo funcionaba su arquitectura ideal de ese mundo americano gracias a las fuentes e ideas que tenía disponible Díez de la Calle. A partir de aquí la tercera parte muestra con qué medios de representación y qué tipo de imagen pudo elaborar el oficial sobre el Nuevo Mundo y cómo se podía pretender definir la realidad americana sobre el papel de las consultas, al contar con información que iba desde la presencia de oficiales, a las jurisdicciones, desde la defensa a la fiscalidad, desde la guerra a los milagros.

El trabajo que realizó un oficial como Díez de la Calle resulto arduo y laborioso, y los mismos adjetivos se pueden atribuir al volumen de Gaudin, Pero en ambos casos tuvieron éxito. Si el oficial pudo hacerse y transmitir en un mundo pre-estadístico una visión de conjunto y de partes de los dominios de su señor, y ayudar así a gobernarlo conociéndolo, el historiador nos permite identificar los mecanismos por los que tal designio fue posible. La aportación a la historia de la Monarquía Hispánica es mayor, ya que no solo se agota en la, por lo demás muy interesante, experiencia de un oficial, sino que nos permite comprender con fineza una gestión imperial que facilitó a un lejano rey influir sobre sus súbditos y hacerlo desde la gran política a la vida cotidiana. Queda mucho por reflexionar, por ejemplo, saber hasta qué punto y cómo influyeron tales decisiones, y qué peso tuvo la realidad local, pero con un texto de la calidad del de Gaudin el camino ya está bien empezado.





PASOLINI, Alessandra y PILO Rafaella (eds.), *Cagliari and Valencia during the Baroque Age. Essays on Art, History and Literature*, Valencia, Albatros, 2016, 239 pp., ISBN: 978-84-7274-331-1.

Fernando Ciaramitaro<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25202>

*Cagliari and Valencia during the Baroque Age*, pulidamente compilado por Alessandra Pasolini y Rafaella Pilo, representa un válido ejemplo de la historiografía del siglo XXI que reúne y compara dos realidades del sistema imperial español del Mediterráneo: las capitales de los virreinos sardo y valenciano (sus territorios y radios de acción), desde las miradas temáticas del arte, la historia y la literatura, y los subtemas de la historia de las instituciones, el ritual, el simbolismo, el poder y el patronazgo artístico. Conforman el volumen un prefacio, una introducción, nueve capítulos y un postfacio.

En el texto de exordio, «Entre las dos riberas del Mediterráneo: los hombres del rey» (pp. 15-18), Joan Bosch Ballbona subraya la variedad metodológica y el enfoque pluridisciplinar del libro y sobre todo el logro de insertar la realidad histórica de la isla de Cerdeña en un panorama historiográfico que, desde hace años, cuenta con destacados acercamientos a otras provincias de la monarquía católica. Aspectos en parte remarcados por las editoras en la introducción, con el agregado acerca del renovado interés de los especialistas en relación a los temas de la corte.

Nuria Verdet Martínez (pp. 25-43) analiza el caso de un valenciano que, entre Génova y Cerdeña, en el primer cuarto del siglo XVII, se desempeña al «servicio» del rey de España como embajador y virrey: Juan Vives de Cañamás. Se reconstruyen sus relaciones, vínculos e intereses, su papel entre la esfera pública y la privada.

Laura Gómez Orts y Javier Revilla Canora, en «Al servicio del Rey en las cortes de Cagliari, Valencia y Madrid: Jorge de Castelví y Melchor Sisternes» (pp. 45-72), afirman –citando a Serge Gruzinski y Lawrence Stone– que la movilidad geográfica a escala mundial aporta una perspectiva novedosa y enriquece la *Global History*; retomando el concepto de «elite», hacen hincapié en los lazos clientelares, familiares o de patronazgo y sus derivadas relaciones no-institucionales, que articulan el poder. Esos ámbitos son los que recorren a lo largo del trabajo, exaltando la «historia próxima»<sup>2</sup> entre los dos reinos de Cerdeña y Valencia –que ya tiene su robusta tradición historiográfica–, a través de dos figuras «menores»: el jurista valenciano Melchor Sisternes, funcionario del imperio en los reinos de Valencia, Cerdeña y Mallorca, con su interesante política matrimonial; y Jorge de Castelví, antes menino de Felipe IV, luego militar, regente de Cerdeña en el Consejo de Aragón y, posteriormente, capellán mayor de las Descalzas Reales de Madrid.

Estas historias de vida se entrelazan con algunos episodios sugestivos por el debate y las consideraciones historiográficas que suscitan: el asesinato del virrey

---

1. Universidad Autónoma de la Ciudad de México. C. e.: [fernando.ciaramitaro@uacm.edu.mx](mailto:fernando.ciaramitaro@uacm.edu.mx)

2. GUIA MARÍN, I., *Sardenya. Una història pròxima*, Valencia, Afers, 2012.

Camarasa en Cállor, en 1688, hecho sobre el que la institución virreinal cambió su base normativa al decretar una nueva imagen del virrey, «ya que hasta ese momento no existía una reglamentación jurídica que sistematizase su cometido» (pp. 51); la oposición en Cerdeña entre parlamento y corona por la solicitud del donativo; las relaciones familiares de los «funcionarios» que, emigrando, llegaban a un nuevo territorio, consolidando el peso del linaje en la nueva provincia imperial (los Sisternes siguieron ocupando los más elevados oficios eclesiásticos en el siglo XVIII y principios del XIX); el intercambio de puestos, o sea, la circulación en el imperio; el servicio a la monarquía como una de las principales vías de ascenso social en la época moderna.

Rafaella Pilo (pp. 73-93) estudia la toma de decisiones del gobierno en Madrid en vista de los cambios dinásticos de finales del siglo XVII, en relación a la posición estratégica de los virreinos valenciano y sardo: acertadamente se trata –en sus palabras– de dos «estudios de caso mediterráneos» que ilustran las previsiones políticas y militares de la corte en preparación a una posible guerra internacional para la sucesión al trono español.

En «Relaciones de sucesos italianos y traducciones sobre el viaje triunfal de Margarita de Austria (1598-1599)» (pp. 97-110), de Gabriel Andrés, se recuerda el renovado paradigma historiográfico multidisciplinar de los estudios cortesanos, que en las últimas dos décadas han alcanzado su máximo grado de visibilidad, en particular los mecanismos de patronazgo, promoción y privanza, que regían el gobierno del estado o la vida cotidiana de las cortes; la organización del ceremonial, la etiqueta, el mecenazgo. Sin embargo y como se asevera en el título, el capítulo se centra en el bienio 1598-1599, revelador por la concentración de homenajes europeos atados a las novedades de la monarquía: las exequias por la muerte de Felipe II y las celebraciones por los casamientos en Ferrara y Valencia de su sucesor Felipe III.

Su principal pregunta de investigación es: ¿qué impacto informativo y cultural tuvieron estos sucesos dentro y fuera de la península? La fuente es un censo, el CNCE, *Censimento nazionale delle edizioni italiane del XVI secolo* (EDIT16), que le facilita un corpus de textos para la reconstrucción de los intereses itálicos acerca de los temas ibéricos. El autor llega a la conclusión que los textos sobre las bodas y las entradas triunfales de la corte itinerante de Margarita de Austria en las ciudades son prevalentes (51%) respecto a cualquier otro dato de interés hispánico, en una sucesión que permite revivir «el paso de la comitiva desde su llegada al territorio véneto hasta los festejos en Valencia» (p. 101). Después de llegar desde Graz a la ciudad del concilio, Trento, el cortejo prosiguió hacia Ferrara, donde el papa celebró el matrimonio por poderes. La comitiva alcanzó luego Mantua, después siguió la ruta Cremona-Milán-Pavía-Génova, para embarcarse en una flota al mando de Andrea Doria. Finalmente, arribó a España, en donde se encontró con el rey y su hermana Isabel. El grupo realizó el 18 de abril una entrada triunfal en Valencia y pronto siguió marchando hasta llegar a Madrid (el 24 de noviembre).

Como asevera el mismo Andrés, el conjunto de obras analizado para los años 1598-1599 «ofrece, en realidad, una limitada panorámica sobre aquellas prácticas culturales pre-periodísticas, decisivas para los estudios sobre la historia de la comunicación en la edad moderna» (p. 103), sin embargo se puede al menos resaltar

el papel de la traducción y los retos de los traductores en aquel universo de escrituras. Avanza en fin una hipótesis atrayente: la existencia de una influencia española sobre el mundo de los *avvisi a stampa* de la Italia del *Cinquecento*.

Alessandra Pasolini (pp. 111-138) trabaja con puntualidad una fase de innovación cultural y artística de la capital sarda en el bienio 1670-1672: el pintor romano Domenico Conti y su complejo proyecto iconográfico del santuario de Nuestra Señora de Bonaria. A través de la pluma de la historiadora, un hecho artístico local se transforma en un acontecimiento alegórico que tiene repercusiones cosmopolitas.

Marcello Schirru (pp. 139-162) se encauza en las estrategias e inversiones familiares en la Cerdeña del siglo XVII: las imágenes y los proyectos arquitectónicos vanguardistas (el convento de Santa Teresa de Jesús, la iglesia parroquial de San Sperate, etc) se miran en términos antropológicos, como herramientas para propagar el prestigio del linaje frente a posibles antagonistas, tanto en el ámbito secular como en el eclesiástico.

En «La committenza artistica dei viceré valenziani nella Sardegna del Seicento» (pp. 165-181), Sara Caredda inicia su estudio recordando a la baronesa d'Aulnoy y su *Relación del viaje de España*. La aristocrática consideraba que los oficiales de la monarquía que gozaban del privilegio de ocupar el cargo de virrey desarrollaron una importante política de mecenazgo artístico. Así se enlaza en el texto la carrera virreinal con la práctica del mecenazgo. Caredda dice que los virreyes constituían, en general, la elite políticamente más influyente, pero también de mayores posibilidades económicas (no obstante, en Sicilia no siempre se manifiesta esta afirmación tan tajante) y se pregunta: ¿qué papel jugaron en el contexto artístico isleño del siglo XVII? Así busca las huellas de la promoción artística patrocinada por los virreyes en otros escenarios de la Cáller española, indagando de manera particular las iglesias.

Estudia paralelamente las obras artísticas resguardadas en la isla y las fuentes de archivo y señala que el primer ejemplo de los vaivenes de los delegados y gobernadores, que conllevan «intercambios» entre capitales periféricas, se encuentra en una obra ya perdida: la capilla funeraria de San Salvador de Horta, en la antigua iglesia callaritana de Santa María de Jesús, derrumbada en 1717. La capilla recibía obsequios de Cerdeña y otras partes del Mediterráneo. Entre las numerosas donaciones se encuentran las de seis diferentes virreyes de Cerdeña, dos de ellos valencianos: Pedro Sánchez de Calatayud, conde del Real, en el cargo entre 1604 y 1610; y su sucesor Carlos de Borja, duque de Gandía (1611-1617).

El caso de Carlos de Borja ofrece más elementos de reflexión porque su vínculo con Cerdeña prosiguió también después del término de su virreinato. Este personaje tenía un feudo en el norte de la isla, que administraba a través de procuradores locales. Caredda estudia su mecenazgo.

Otro virrey observado es Luis Guillermo Moncada, duque de Montalto y príncipe de Paternò, tal vez el más importante virrey de la isla en el siglo XVII por el gran número de encargos artísticos que promovió y que realizó en su residencia familiar en Caltanissetta y en los palacios reales de Palermo, Cáller y Valencia. En Cerdeña ordenó una reestructuración radical de los espacios palaciegos, que por su elevado costo provocó un duro choque con la Giunta Patrimoniale. Aprovechó del proceso de remozamiento también para realizar una galería de retratos de virreyes de Cerdeña,

sus predecesores, que –y muy probablemente no por casualidad– comenzaba con su antepasado Miguel de Moncada (1578-1590). Afirmo adecuadamente la historiadora que el objetivo era la exaltación de la estirpe y la autoridad virreinal a través de la continuidad de la responsabilidad en el mando. El artista elegido para la realización del proyecto fue Blas Orliens, criado del virrey.

El noble se interesó también en la catedral de Cáller, en particular por la indecencia de las condiciones de la tumba de Martín el joven, rey de Sicilia e infante de Aragón, muerto en Cerdeña en 1409. El fin era reafirmar el poder por medio de la iconografía, la tradición y el arte. Así, a través de unos proyectos artísticos de los virreyes valencianos en Cerdeña surgió un escenario rico de estímulos y creatividad, de la escultura a los paramentos sacros, de las reliquias a los tapices. Así, los virreyes contribuyeron en primera persona a animar el mercado artístico sardo por las posibilidades económicas que poseían; la «vía valenciana» del patrocinio virreinal ha demostrado un interesante abanico de intermediaciones y contactos artísticos entre Valencia y Cáller.

Valeria Manfrè e Ida Mauro se responsabilizan de «‘Las obras superfluas’ di Luigi Guglielmo Moncada. La rappresentazione del potere vicereale a Cagliari nella ‘crisi’ degli anni Quaranta del Seicento» (pp. 183-213), interesante investigación que evidencia una problemática difusa, relativa a la autonomía virreinal al momento de disponer de nuevas prácticas de gobierno. El *alter ego* en cuestión era el ya citado Moncada, virrey de Cerdeña entre 1645 y 1649, y el capítulo toma en cuenta principalmente la situación del *palazzo reggio* de Cáller, en donde las complejas reformas promovidas por el duque generaron un conflicto con el maestro racional, Antonio Masons, aprieto que tuvo como árbitros al Consejo de Aragón y a Felipe IV.

Los documentos consultados son paradigmáticos también para entender el patronato artístico de una sede virreinal en años difíciles, en que la política iconográfica y de autoexaltación de los gobernantes podía sacudir la sensibilidad de los súbditos «tributarios» y romper los delicados equilibrios internos de las diferentes provincias del imperio. Llegados a la isla, el virrey y su esposa encontraron el palacio real «de poca comodidad. Su habitación para sus personas y de mala disposición para el luçimiento de sus alajas» (p. 192). Estas necesidades de acondicionamiento se hicieron particularmente imperiosas y conllevaron un primer encontronazo con la administración local, en particular con el arzobispado. Sin embargo, fue al contrarrestar las solicitudes del virrey para los gastos de los trajes oficiales de los funerales reales, suyos y de su gran séquito, que surgió la discrepancia más fuerte: el antagonista del gobierno fue el maestro racional Masons. Según Manfrè y Mauro, el virrey demostraba con claridad su deseo de poner en marcha modales de gobierno inspirados en un efectivo autoritarismo de los soberanos de la época y de inmediato el *alter ego* manifestó su malestar frente a los que no se conformaban con sus órdenes.

Luego los dos investigadores se centran en los detalles atractivos de la querrela Masons-Moncada: las misivas y las obras para la remodelación del palacio. En este contexto de discordia, la autoridad del virrey, recalcada por Moncada, venía también revalorada en la corte, que si por un lado temía las consecuencias de los abusos de sus ministros, por otro era consciente de la necesidad de tener que recurrir a figuras

fuertes que supieran controlar el territorio. Montalto representa el perfecto ejemplo de ministro que logra vigorizar la monarquía y al mismo tiempo promover el propio linaje, exaltándolo en la órbita de los intereses del imperio.

Yolanda Gil Saura (pp. 215-224) delinea la figura del «enigmático pintor don Blas», artista al servicio del tercer duque de Alcalá, y su trayectoria en el reino de Cerdeña, cuestionando su personalidad y aportando así nuevos datos acerca del «desconocido creador» barroco.

Como recuerda Nicoletta Bazzano en el postfacio (pp. 225-229), a través de la lectura de la compilación de Pasolini y Pilo queda totalmente desmentido el mito de Alonso Núñez de Castro sobre la unicidad de la capital del imperio hispánico como corte: «Solo Madrid es corte»<sup>3</sup>. Al revés, se comprende la «centralidad» de otros espacios del señorío del rey católico, Valencia y Cállor –con sus territorios virreinales– que, desde una ubicación supuestamente «periférica», juegan un papel «central» en las líneas políticas, la literatura y el arte barrocos del complejo sistema polisinodial de las Españas. Esta revelación o ulterior confirmación es el gran aporte del volumen.

---

3. NÚÑEZ DE CASTRO, A., *Solo Madrid es corte y el cortesano en Madrid*, Madrid, R. Rico de Miranda, 1675.



SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco, *El viaje de Felipe IV a Andalucía en 1624. Tiempo de recursos y consolidación de lealtades*, Granada, Universidad de Granada, 2018, 383 pp., ISBN: 978-84-338-6274-7.

Francisco Precioso Izquierdo<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25031>

El desplazamiento de un rey fuera de la corte era en los sistemas políticos del Antiguo Régimen un acontecimiento de primera magnitud. Al hacerse presente en dominios lejanos y casi siempre mal comunicados, el monarca era capaz de conocer en persona los problemas y las realidades más graves de las ciudades y villas de su jurisdicción. Pero además, servía para (re) activar la serie de lealtades y compromisos de sus grupos dirigentes, es decir, aquellos individuos y familias realmente influyentes y con capacidad para orientar las decisiones de sus concejos e instituciones políticas. De eso trata precisamente la obra que reseñamos, *El viaje de Felipe IV a Andalucía en 1624. Tiempo de recursos y consolidación de lealtades*, un trabajo en el que más allá de mostrarse de forma detallada las peripecias de Felipe IV en su visita a tierras andaluzas, se analiza la compleja negociación que mantuvo el rey con las élites de las cuatro principales ciudades de aquel reino a las que trató de incorporar a la política de reformas impulsada por su valido.

Tras el *Prólogo*, a cargo de Ricardo García Cárcel, sigue una concisa *Introducción* en la que el autor desgana las claves de una obra que puede ser leída atendiendo a aspectos tan variados como el propagandístico, el festivo, el nobiliario o el mundo de las urbes andaluzas de comienzos del siglo XVII, dimensiones que por sí solas podrían informar cualquier obra semejante y que Sánchez-Montes logra articular bien y convertir en los hitos principales de un estudio en cuyo fondo late siempre el objetivo que a nuestro juicio se destaca desde las primeras páginas: el análisis de la delicada recepción local del programa reformador de Olivares. En ese punto reside el motivo fundamental del desplazamiento de 1624, ya que como el mismo autor señala: «el viaje al sur era la *visita a las ciudades*, pues la consolidación del poder regio (como siempre) pasaba por el necesario control de los cabildos municipales y de unas urbes castellanas que, pese a su patente crisis, aún eran consideradas centros de riqueza y poder» (pág. 21).

La estructura de la obra presenta un orden clásico dispuesto en cinco capítulos de desigual extensión. El primero de ellos, *El tiempo de reforma*, sirve para contextualizar la organización del desplazamiento de 1624 en un momento político convulso definido por la acción reformadora del valido de Felipe IV, don Gaspar de Guzmán, futuro conde-duque de Olivares. Apoyado en un sólido aparato crítico, el autor lleva a cabo un repaso de las medidas «intentadas» por Olivares al comienzo de un reinado cuyos principios iban a proyectarse en función de una costosa política de reformación y reputación que exigía –ante todo– el saneamiento de la deficitaria

---

1. Universidad de La Laguna. C. e.: [fprecios@ull.es](mailto:fprecios@ull.es)

hacienda real. El rechazo manifestado por las ciudades con voto en cortes a una de las medidas estrella del valido, la sustitución del servicio de *millones* por una contribución fija destinada al mantenimiento local de un ejército permanente de treinta mil hombres, obligó a replantear la relación del rey con el reino, lo que situó a las ciudades y sus oligarquías en el centro de una cuidada acción real en la que el juego de intereses cruzados, presiones, favores y aspiraciones se constituyeron –la mayoría de las veces– en los auténticos nervios de la política felipista.

Un rey y un valido cuyos perfiles historiográficos son analizados por Sánchez-Montes en el capítulo segundo, *En la cumbre del poder*. A través de la pluma de autores coetáneos, decimonónicos y más recientes, se nos muestran las diferentes interpretaciones que ha merecido a lo largo de los últimos tres siglos la relación política de Felipe IV y Olivares, en concreto, la tan debatida y polémica influencia ejercida por el segundo sobre el primero. Para los autores románticos del XIX como Dunlop, Prescott o los posteriores Hume, Pfand o Hamilton, el valido fue sin duda el verdadero protagonista del reinado, muy por encima del rey, sobre el que mantenía un «exagerado dominio» (p. 93). Los propios Elliot o Lynch seguirían inicialmente la interpretación hegemónica sobre el exorbitante poder olivarista, un marco interpretativo que comenzó a cuestionarse la historiografía española de los años Sesenta del siglo XX a través de la obra de Domínguez Ortiz, clave a su vez en la renovación actual de los estudios sobre Felipe IV y Olivares, un valido –concluye el autor– que ya no es visto como «un castellano imperialista y tradicional que se solía describir (...) sino un reformador, un estadista que había detectado un problema, que tiene las ideas y la decisión para afrontarlo» (págs. 96-97). De la importancia de ganar la opinión sabía mucho don Gaspar, tanto que a lo largo de su vida supo rodearse de una notable clientela de escritores y hombres de letras puestos al servicio de su causa en multitud de ocasiones (como los casos de Francisco de Rioja, Juan Fonseca y Figueroa, Juan de Jaúregui, el conde de la Roca o Francisco de Quevedo, cuya tortuosa relación con el poder del valido es examinada en la parte final del capítulo).

En la tercera parte de la obra, *El escenario y sus actores*, el análisis se centra en las élites sociales más poderosas que recibieron al rey en Andalucía. Para ello, el autor opta por el estudio de dos trayectorias singulares como son las representadas por don Manuel Alonso Pérez de Guzmán, VIII duque de Medina Sidonia, y don Diego López de Haro y Sotomayor, V marqués del Carpio. Ejemplo el primero de la alta nobleza residente en el sur, paradigma el segundo de los grupos que a pesar de su fuerte vinculación a Andalucía prefirieron la corte y la cercanía al rey, ambos sirven a Sánchez-Montes para profundizar en el gran interés con el que la élite social andaluza más encumbrada se implicó en un desplazamiento que iba a suponer una magnífica oportunidad para la exhibición del poderío y capacidad de movilización de sus casas. Un desplazamiento, en definitiva, que no pasaría por alto a los poderosos andaluces, quienes pronto supieron ver y entender las enormes posibilidades que podrían derivarse del contacto con el rey (nombramiento de cargos, otorgamiento de mercedes, etc.).

En el capítulo siguiente, *Las ciudades y sus representantes*, el interés se dirige ya no sobre los miembros más sobresalientes del escalafón nobiliario sino sobre las oligarquías urbanas andaluzas y su papel en el engranaje de la política de la



monarquía, fundamental en la maquinaria del Estado-real de los Austria, como prueba la actitud reacia que la mayor parte de los grandes concejos andaluces manifestó a los planes de reforma del valido y los intentos posteriores de la corona por atraérselos y vincularlos a sus proyectos. Los entresijos de la vida municipal andaluza de este periodo son examinados en profundidad por Sánchez-Montes, quien a través de numerosos ejemplos de concejos como el de Granada nos muestra el día a día conflictivo de semejantes instituciones, sus diversos mecanismos de acceso, promoción, renuncia, venta de oficios, medios a su vez esenciales en el éxito o fracaso de procesos paralelos de movilidad y reproducción social. La parte final de este capítulo está dedicada al estudio de la trayectoria de «uno de los mejores republicanos que ha tenido España» (pág. 185), el veinticuatro granadino, don Mateo de Lisón y Biedma, voz crítica con Olivares, a quien su postura en las cortes que debían brindar el apoyo a los planes del valido le costó su carrera.

El último capítulo de la obra, *El viaje*, es el que mayor número de páginas ocupa. Su contenido es posiblemente la aportación más original por cuanto el autor explota abundante documentación inédita o escasamente tratada procedente de archivos como el de la Fundación Casa Medina Sidonia o la Biblioteca Nacional, testimonios la mayoría coetáneos al acontecimiento y que se constituyen en el material de referencia que permite a Sánchez-Montes desgranar los pormenores más variopintos del viaje a Andalucía. La propia comitiva que acompañó al rey nos ofrece una imagen bastante cercana de la corte inicial de Felipe IV: en la cúspide, próximo al monarca, sobresale la figura del influyente Olivares entre un mar de cortesanos en el que destacaron aristócratas como el duque del Infantado, representantes del estado eclesiástico como el cardenal Zapata, gentileshombres de confianza como el portugués Castel-Rodrigo, numerosos consejeros y secretarios de la alta administración de la monarquía, confesores, caballeros, guardia real y un amplio número de oficios de asistencia personal. Con ellos compartió Felipe IV los sesenta y nueve días de periplo andaluz en los que se sucedieron todo tipo de escenas con los más variados personajes locales desfilando ante los ojos del rey. Fuegos de artificio, arquitectura efímera, música, toros... recibían a la corte en movimiento. A pesar de todo ello, resultaba bastante difícil disimular la precaria situación de la mayoría de los concejos visitados, en especial los cuatro grandes, a los que se intentó implicar en la política reformadora de la monarquía mediante un viaje –lo recuerda el autor en numerosas ocasiones– cuyos resultados distaron mucho de los objetivos previstos inicialmente: «En Córdoba la situación interna de su cabildo hizo inviable un pronunciamiento (...). Para los intereses del monarca hubo mejor suerte en Sevilla (...) pues a ella le fue arrancado un donativo de treinta mil escudos de oro (...). En Granada tal discusión estuvo ausente, por la celebración de la Semana de Pasión (...), ya en Jaén, hubo que esperar un tiempo después de la salida real para la ratificación del voto» (págs. 293-294). Más allá de los escasos resultados prácticos del desplazamiento, el viaje sirvió para el lucimiento y autobombo de ciertos nobles que como el VIII duque de Medina Sidonia no escatimó recursos a la hora de agasajar al rey y a su séquito, un derroche ante nuestros ojos que, muy al contrario, fue entendido por el propio duque como la mejor forma de ganar prestigio y reputación.

La obra del profesor Sánchez-Montes sirve al lector –no necesariamente erudito o especializado– una página interesante del reinado de Felipe IV a través de la cual podemos entender la dificultad de la acción política reformadora intentada por el rey y su valido a comienzos de la década de 1620. El viaje a Andalucía ejemplifica como pocos hechos la necesidad de articular la gran política diseñada en la corte con la política practicada en las ciudades por sus oligarquías. Un libro por el que desfilan la tensión, el rechazo, la ambición, las presiones, las recompensas, el servicio... actitudes y comportamientos varios y muchas veces olvidados para explicar el ejercicio del poder político en la España del Antiguo Régimen. El «intento frustrado de seducción de la corte real hacia Andalucía» (en palabras preliminares de García Cárcel) no impidió el desarrollo de un itinerario geográfico que fue también un itinerario social y político que hoy, gracias al documentado trabajo de Sánchez-Montes, conocemos con mayor detalle y rigor.

ALIMENTO, Antonella & STAPEL BROEK, Koen (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, Palgrave Macmillan, 2017, 472 pp., ISBN: 978-3-319-53574-6.

Fidel J. Tavárez<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25030>

To what extent did commercial treaties contribute to the creation of a new international order in the long eighteenth century? What kind of international order were the authors and advocates of commercial treaties trying to create? *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century* attempts to answer these questions by systematically examining how key commercial treaties—including the ideas that underpinned them—structured international relations during the eighteenth century.

It is, of course, somewhat obvious that the authors think that the study of commercial treaties is a good starting point to understand new ideas of international order. However, the key characteristics of these new ideas are not immediately apparent. Luckily, in the introductory chapter, the esteemed historians of eighteenth-century political economy Antonella Alimento and Koen Stapelbroek offer guidance in this regard. In a nutshell, the editors suggest that, for contemporary actors (including statesmen, merchants, political thinkers, and political economists), well-designed commercial treaties could create a new international order that secured a «future vision of peaceful economic competition between nations» (p. 3). Demonstrating this point is the book's main goal.

The effort, of course, is ambitious and gargantuan. To accomplish its goal, the book brings together a range of scholars who address the aforementioned concerns from different national perspectives. In fact, the book is based on two colloquia that took place in 2014 and 2015. The first colloquium, entitled «Treaties of Commerce. Balance of Power, Balance of Trade and the European Order of States,» took place on November 26 and 27, 2014 at the University of Pisa. The second, entitled «Balance of Power, Balance of Trade. The Politics of Commerce in the Eighteenth Century,» took place on January 23 and 24, 2015 at the University of St Andrews. As the acknowledgements indicate, the initial papers were subsequently thoroughly revised, and additional chapters were commissioned.

As is always the case with collaborative projects of this magnitude, the quality of each chapter varies significantly. Nonetheless, almost without exception, the authors work from the perspective of intellectual history. It must be emphasized, however, that the kind of intellectual history displayed in this volume does not simply deal with the «great» thinkers of the Enlightenment. Quite the opposite, one of the most refreshing aspects of the book is its inclusion of lesser known thinkers,

---

1. Freie Universität Berlin. C. e.: [ftavarez@zedat.fu-berlin.de](mailto:ftavarez@zedat.fu-berlin.de)

diplomats, and statesmen. Hence, the perspective employed might be productively described as what historian Keith Michael Baker once called «political culture.»

Before turning to the individual chapters, it is worth dwelling a little on the framework and arguments detailed by the editors in the introductory chapter. The book, the editors state, merges the history of political theory and diplomatic practice to demonstrate how commercial treaties had a «structural impact» on international relations. In other words, «the book takes commercial treaties as a point of departure in order to help develop a new paradigm for thinking about the political economy of the international order in the eighteenth century» (p. 3).

At face value, the argument might seem quite commonsensical. Who would argue, after all, against the idea that international treaties had some effect in the structure of international relations? Surprisingly, there are some skeptics who believe that commercial treaties had a negligible impact over the course of the eighteenth century. For these scholars, eighteenth-century commercial treaties were little more than an extension of the power politics of the previous century, when dominant states asserted their authority through favorable treaties that ensured their continued hegemony. While the editors do not deny that visions like these were sometimes at play, they also identify a new set of ideas that underpinned commercial negotiation during the eighteenth century. To fully recover the intellectual richness of the period, the editors adopt a «differentiated approach» to the study of commercial treaties (p. 6).

By «differentiated approach» the editors mean something simple but important. Rather than assuming that treaties have transhistorical, if not apodictic, functions, the book departs from the premise that their function has changed depending on how people—primarily diplomats, statesmen, and thinkers—have thought about them. Herein lies the payoff, the editors assert, of adopting an intellectual history perspective. Likewise, this intellectual history perspective can also overcome the limitations of strictly quantitative analyses. Even though commercial treaties were relatively rare during the eighteenth century, this does not mean that they played a negligible role in structuring international relations. Abundant or not, the editors suggest, the truth is that, for contemporary historical actors, commercial treaties had become an effective and necessary tool for defining international relations.

The key turning point, the editors suggest, took place during the period immediately before and after the Peace of Utrecht. It was then that commercial treaties began to have an impact on the structure of international relations. It was then also that contemporary statesmen and thinkers began to see treaties as effective tools to orchestrate an international order where states could peacefully, though not necessarily amicably, compete for wealth and power through reciprocal trade. Of course, this idea of international order did not begin in 1713. Nor was 1713 a complete watershed that eliminated the all-against-all international system of the seventeenth century.

What, then, makes Utrecht an important turning point? Though not explicitly stated, the editors suggest that it was Britain's and France's power politics that ultimately drove other states to recognize the importance of commercial treaties. That Britain, for instance, had succeeded in asserting its hegemony, especially after

securing the *asiento* and the *navío de permiso* from Spain, all but confirmed that a new international order based on commercial reciprocity was necessary if Britain was to be prevented from becoming Europe's sole hegemon. This was the key transformation that changed the function of commercial treaties over the course of the eighteenth century. It is in this context, moreover, that we must understand the prominence of the concepts of «balance of power» and «balance of trade» among contemporaries and the Abbé de Saint Pierre's early project for perpetual peace and commercial integration.

In spite of this change, the idea of a new commercial order of integration and reciprocity did not immediately win the intellectual battle. While most European states had come to recognize that a new international order based on reciprocity was necessary, some states, France and Spain especially, began to pursue alternate plans, focused on promoting policies that protected national commerce. Thinkers like François Véron Duverger de Forbonnais, and the Gournay school more generally, became completely distrustful of any attempt to promote commercial reciprocity with Britain. In Spain, thinkers like Jerónimo de Uztáriz, Melchor Rafael de Macanaz, José del Campillo y Cossío and Pedro Rodríguez de Campomanes sought to dismantle the commercial advantages Britain had gained after Utrecht. To do so, they focused their attention on promoting policies that allowed Spain to gain control of its colonial markets.

As a result of this skepticism against Britain, European states also began to promote the negotiation of commercial treaties with neutral nations. Forbonnais, for instance, endorsed commercial treaties with the Hanseatic League (1716), Sweden (1741), and Denmark (1742/9) (p. 33). While the rise of Physiocracy in France once again brought forth Saint Pierre's project of pacifist union and European commercial integration, after the Seven Years' War (1756-1763), skepticism towards Britain was widespread. The Bourbon Family Compact of 1761 is a clear example of this skepticism. The Duke de Choiseul, one of Louis XV's most important ministers, ordered the Abbé Beliard to design a commercial treaty alongside the Family Compact. Beliard suggested that together France, Spain, and Italy could create a self-sufficient commercial block to undermine Britain's commercial ambitions (p. 35). However, in spite of Beliard's isolationist proposal, Choiseul himself preferred a system of global commercial equilibrium.

Over the course of the next three decades, this particular vision for a global order predicated on commercial equilibrium became an essential component of diplomatic politics in Europe. Once again, France played a key role in orchestrating this new international order based on competitive trade. Following Choiseul's project, the Count of Vergennes led the way in signing commercial treaties with the United States (1778), Sweden (1784), Spain (1786), Portugal (1786), Russia (1787), and most famously Britain (1786). In Britain too, a range of voices, of which Jeremy Bentham was the most famous, began to argue for the need to negotiate commercial treaties that instituted a new international order of peaceful commercial competition.

Of course, the revolutionary wars of the 1790s all but evaporated whatever efforts European states had made in the 1780s to institute a new international order predicated on commercial integration. In the midst of this international

breakdown, France turned to the more isolationist system developed earlier in the century by the likes of Gournay and Forbonnais. However, by the Congress of Vienna in 1814, when commercial treaties gained recognition once again as effective tools for creating a new international order centered on commercial integration, the key elements of the debate had already been well-rehearsed over the course of the eighteenth century.

As should be evident by now, the arguments offered in the introduction are certainly complex and nuanced. Demonstrating the claims of the introductory chapter is a tall order, especially considering that this is a collected volume. It is often extremely difficult, if not altogether impossible, to keep such a diverse collection of scholars focused on the framework designed by the editors. In general, the different contributors succeed in advancing arguments that fit within the scope of the framework offered by the editors. Let us dive very briefly into some of the individual chapters.

While the key inflexion point upon which this book's argument hinges is the Peace of Utrecht, the first two chapters deal with the period immediately before. The first chapter, written by Moritz Isenmann, reconsiders the legacy of France's notorious minister of finance, Jean Baptist-Colbert. Rather than a simple-minded mercantilist with no understanding of Europe's economic reality, Isenmann portrays Colbert as a skillful minister who, through commercial treaties, sought to keep trade relatively open while securing France's share of global trade. The next chapter, written by José Luís Cardoso, reinterprets the Anglo-Portuguese Methuen Treaty of 1703. Rather than ensuring Portugal's subordination to Britain, Cardoso argues that the treaty both gave Portugal military security and, most importantly, stimulated its wine industry by giving it access to British markets.

The next two chapters turn to the Peace of Utrecht, focusing on its political effects in Britain and Spain. In his chapter, Doohwan Ahn reconstructs two competing visions of international order that emerged among Whig and Tory men of politics. While many Tories believed that the international system of states was irremediably characterized by fierce power politics, Whigs pushed for an anti-Bourbon alliance focused on creating an integrated international system on the basis of the law of nations. Virginia León Sanz and Niccolò Guasti address Spain's predicament *vis-à-vis* Britain in the period after the *Asiento* Treaty. They show, in short, how Britain's success in securing access to Spanish American markets drove Spain to focus its attention on securing its colonial markets for the rest of the century.

Continuing with the aftereffects of Utrecht, Olga Volosyuk discusses how Russia and Spain attempted to develop closer commercial relations during the early eighteenth century. While England had been Russia's main trading partner in the Baltic region, this relationship soured when England sought an alliance with Sweden, Russia's foe, during the War of Spanish Succession. As a consequence of this break between Russia and England, Spain and Russia tried to deepen their commercial relations. While the enterprise failed, this episode showcases, nonetheless, how European states sought to integrate European trade through commercial treaties.

Koen Stapelbroek turns to the Dutch Republic and its efforts to institute a new international order through commercial treaties. In the seventeenth century, the

Dutch Republic was Europe's commercial state *par excellence*, and it often achieved economic success by securing its political independence and its identity as «the common Carriers of the World,» as one contemporary put it (p. 196). After Utrecht, Stapelbroek tells us, «this direct linkage of political and commercial independence disappeared» (p. 196). Instead, the Dutch state sought to secure its commercial interests by forming coalitions between Europe's preeminent states, Britain and France. This subordinate condition, as it were, drove many Dutch thinkers and pamphleteers to insist on the necessity for a general system of neutrality, a development that brought to the fore some of the most forward-looking ideas concerning the politics of international trade.

Up until this point, the chapters of this volume have addressed particular cases involving one or two states. Éric Schnakenbourg shifts gears and takes a wide-ranging view of the intellectual landscape of the eighteenth century. In a nutshell, Schnakenbourg argues that «while in the seventeenth century the world had been seen as an arena in which trade wars could be used to weaken rivals and favour military success, in the eighteenth century commerce often served as a means of drawing nations together, as an expression of cosmopolitanism and as a basis for peace» (p. 218). This transformation, in turn, drove many eighteenth-century thinkers to deploy the law of nations in order to secure trade in times of war. In fact, Schnakenbourg argues, commercial treaties became the key to creating an international system where trade could thrive even in a world of fierce rivalries.

In the next chapter, Antonella Alimento, analyzes «the French solutions to international competition» between 1736 and 1770. Addressing many of the issues that were outlined in the introduction, Alimento traces how France became skeptical of European commercial integration and turned to design its own Navigation Act, especially during the apogee of the Gournay school. However, this isolationist moment, for lack of a better phrase, came to an end during the 1770s, when the Duke de Choiseul began to pursue a policy of commercial equilibrium between European states. This development laid the foundations for the efflorescence of commercial treaties during the 1780s.

Moving outside of Europe, John Shovlin focuses his attention on the «east Indies,» where shortly before the Seven Years' War the English East India Company and the French *Compagnie des Indes* attempted to institute commercial treaties that allowed both companies to trade in South Asia. While the historiography has focused on the fact that during this period the English East India Company crushed its French counterpart and acquired a large South Asian empire, Shovlin invites his readers to take seriously the treaty negotiations that took place between the company directors in 1753. In spite of their failure, these treaty negotiations show how even very practical men like the directors of commercial companies participated actively in the creation of a new international order.

Marco Cavarzere turns to examine the reign Frederick II, King of Prussia and its relationship to Europe's aspiration for a new global order predicated on commercial integration. Cavarzere begins by discrediting traditional accounts of Frederick II, which often suggest that the Prussian king was fundamentally interested in glory and territorial expansion. Focusing on Prussia's relationship with France during

the 1740s and 50s, Cavarzere shows how Frederick II drew on eighteenth-century ideas and debates about commerce to secure Prussia's position among other European powers while protecting the progress and expansion of international trade.

Focusing on what we may call the European periphery, Christopher Storrs examines the Savoyard state and asks whether neutrality and commercial treaties were a viable option for small states over the course of the eighteenth century. Storrs argues that the court of Turin was unwilling to commit itself to commercial treaties for the long term. This did not mean, however, that it remained unwilling to participate in Europe's new project of commercial integration. Rather, the Savoyard State opted to do so through «narrower agreements which removed some lesser obstacles to trade and thus facilitated improved commercial relations and economic growth without restricting its freedom of political manoeuvre» (p. 322).

Christine Lebeau turns to the eighteenth-century Habsburg Monarchy and asks how a large, seemingly non-commercial state, engaged with Europe's recognition that commerce had become a key concern for international relations. Scholars have rarely asked this question, for it is widely accepted that Habsburg power stemmed from its large territorial extension and strategic political position. Lebeau argues that this one-dimensional picture might stem from the fact that the Habsburg Monarchy did not sign any major commercial treaty, as did Britain and France. However, looking beyond commercial treaties, Lebeau recovers a rich tableau of commercial projects that surfaced over the course of the century. In this sense, the Habsburg Monarchy was not unaffected, for lack of a better word, by the new international order predicated on commercial integration.

In the next chapter, Pascal Dupuy pays attention to the most studied and famous commercial treaty of the eighteenth century: the Anglo-French Treaty of 1786. But rather than the treaty itself, Dupuy focuses on its reception in France. The picture Dupuy portrays is one of distrust towards Britain. Rather than a project of commercial integration, many saw the 1786 treaty as another British imperialistic attempt to dominate European trade. Dupuy's chapter, hence, reminds us that, in spite of thinkers' and statesmen's intention to create a new international system, distrust and jealousy still reigned supreme.

In the penultimate chapter, Paul Cheney moves from France to its preeminent colony: Saint-Domingue (after 1804 Haiti). Cheney's point of departure is the fact that commercial treaties, or agreements, were not always conducted between sovereign states. In fact, they were often negotiated between different regions within a state. In the French Empire, metropolitan authorities and the colonial aristocracies often debated about how to organize the empire's trade. This debate played itself out several times over the issue of relaxing the *Exclusif*, a policy that the colonial aristocracy pushed for in order to gain access to international markets for their crops. In the post-independence period, Haiti similarly struggled to balance two competing interests: 1) the new Haitian, often mulatto, aristocracy who wanted to create a slave-less plantation complex focused on exports, and 2) the large contingent of former slaves—future peasants—who preferred to secure their freedom and self-sufficiency through plots of land. While not explicitly stated in this way,



Cheney's chapter shows how high-minded ideals about free trade and commercial integration sometimes served the interests of the exploitative plantation complex.

In the last chapter, Marc Belissa returns to France, focusing on how contemporaries reframed their perspective on commercial treaties during the revolutionary period between 1792 and 1799. Indeed, after the abolition of the monarchy in 1792, it was clear to most contemporaries that France had to change how it engaged with the international community of states. No longer a «tyrannical» and «feudal» monarchy, a republic had to design a robust trade policy. In spite of this general agreement, the characteristics of this new trade policy were fiercely debated during the revolutionary period. While some opted for a «commercial diplomacy» designed to engage with the international community of states others preferred a new Navigation Act aimed at excluding Britain and challenging its commercial dominance.

Without a doubt, this book is a great achievement. Not only does it uncover «the politics of commercial treaties in the eighteenth century,» as the title suggests, but it also allows us to understand eighteenth-century European politics in a new way. The book accomplishes this by focusing not only on the commercial treaties themselves but also on the ideas that underpinned them over the course of the century. On the basis of this strategy, the authors are able to show how the century that we now call enlightened witnessed the rise of a new conception of international order based on commercial equilibrium. As should be evident, recovering this history is not a mere antiquarian endeavor. In many ways, we have inherited these eighteenth-century ideas about what constitutes a salutary international system.

In the spirit of constructive scholarly discussion, I should mention that I have two minor quibbles with the book. First, its unapologetic focus on intellectual history may also be one of its main limitations. While we get a very clear picture of how contemporaries thought about the new international order, we do not get a clear perspective on how this new concept of international order played out in practice. Did this new concept of international relations lead to more commercial integration among European states? How do we square the rise of this new concept of international order with the fact that the eighteenth century also was a century of great wars, even global ones, including the War of Spanish Succession, the Seven Years' War, and the Napoleonic Wars? Perhaps it is unfair to demand more from an already-ambitious book. I only hope that future researchers will take on the challenge.

Second, it is surprising that the book failed to discuss the independence of Latin America and what contemporaries thought this meant for global commercial integration. Not only did celebrated thinkers like Jeremy Bentham worry intensely about this question, but many Spanish American thinkers also made interesting arguments about how independence would help create a new global order. For instance, the exiled Peruvian Jesuit, Juan Pablo Viscardo y Guzmán, wrote an extremely relevant unpublished paper titled *La paix et le bonheur du siècle prochain* (1797). In it, Viscardo argued that Spanish American markets were large enough that, if released from the shackles of Spanish monopoly, they could potentially create the conditions for a viable project of perpetual peace by opening up a vast array of markets and territories for market-hungry European states. Future so-called liberators

like Francisco de Miranda and Simón Bolívar made similar arguments about the promise of Spanish America's vast markets.

These minor qualms aside, this book will certainly become a key reference for scholars of eighteenth-century international politics and political economy. It is not often that one sees a collective work of this magnitude with a coherent framework running through all of the chapters. I will look forward to reading future works by the editors and authors of this wonderful volume.

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan y CUÑO BONITO, Justo (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 3 vols, 2.148 pp., ISBN: 978-84-9744-180-3.

Pablo Ortega del Cerro<sup>1</sup>

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.25029>

Durante muchos años la obra de José Patricio Merino, *La Armada española en el siglo XVIII* (1981), fue el referente esencial para el estudio de esta relevante institución de la España del setecientos. Su valor sigue siendo, todavía hoy, indudable –planteó por primera vez temas tan importantes como el estudio de los diferentes cuerpos de la marina, el número y dotación de barcos, la construcción de los navíos, maderas o presupuestos–. No obstante, la obra que aquí reseñamos está llamada a ser otro de los referentes esenciales del estudio de la Armada del XVIII. Cualquier investigador o investigadora que trabaje sobre este apasionante tema, debe tener por seguro que tendrá en este trabajo una escala segura y obligada –por no decir que se convertirá en el puerto donde atracará en numerosas ocasiones durante su labor investigadora–. Bajo el título *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito editan una impresionante obra de tres volúmenes que tiene por objetivos actualizar el conocimiento historiográfico de la marina dieciochesca y ofrecer los principales resultados de los trabajos hechos en los últimos años –aunque cabe decir que la renovación de la Historia Naval va más allá–. Los adjetivos que pueden definir esta obra, aún sabiendo que cometemos el riesgo de ser excesivamente simplistas, son: ambiciosa, sistemática y satisfactoria. Ambición por los objetivos que el trabajo propone, los temas que plantea y los enfoques esgrimidos; sistematicidad de la labor realizada en los archivos –francamente encomiable en gran parte de los trabajos– y en el minucioso análisis; y satisfacción tanto de los autores por los resultados obtenidos como de los lectores tras su consulta. Los tres volúmenes quedan repartidos de la siguiente manera:

- i. Volumen 1. Una armada en tiempos de Ilustración. Política, Ciencia, Ingeniería y Hacienda.
- ii. Volumen 2. Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada, 1700-1825.
- iii. Volumen 3. Los arsenales, el Pacífico y la vida a bordo.

El primero de los volúmenes hace una aproximación general a la Armada del siglo XVIII a través de temas claves y estratégicos, a saber: la política naval, la formación de la oficialidad, las finanzas, la gestión económica y la construcción de buques de guerra. El primer capítulo, titulado «La política naval de la monarquía española a finales del Antiguo Régimen», es obra de Allan K. Kuethe. Se trata de uno de los capítulos

---

1. Universidad de Murcia. C. e.: [pablo\\_odc@hotmail.com](mailto:pablo_odc@hotmail.com)

más sugerentes por la lectura y la temática. Se centra en la política naval de Carlos III y Carlos IV, aunque ofrece un amplio panorama que abarca todo el siglo. La fase «defensiva», tal y como la denomina Kuethe, fue la dominante hasta 1763; a partir de entonces se produjo un punto de inflexión que hizo pasar a una posición ofensiva, buscando la reafirmación naval de la Monarquía, para la cual la Armada llevaba décadas preparándose. Desde la segunda mitad de la década de 1760 hasta 1790 se desarrolla una de las etapas de mayor actividad bélica de la Marina, la cual fue sucedida de un tiempo de «crisis» —décadas de 1790, 1800 y 1810— y «desintegración» —desde 1810 aproximadamente—. Por su parte, María Baudot Monroy complementa esta visión con el estudio pormenorizado de la política naval entre 1754 y 1759. Bajo el título «Navíos, navíos, navíos. La política naval de Julián Arriaga, 1754-1759», el segundo capítulo aborda las directrices en cuestiones navales del marqués de la Ensenada, así como los efectos de su caída en 1754 sobre la organización de la Armada y el ascenso de Ricardo Wall a la Secretaría de Estado, desde la cual imprimió un sello personal a la política naval y colonial. El cuerpo del trabajo analiza la toma de posesión y consolidación de Julián Arriaga en el cargo de Secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, quien tuvo que hacer frente a las urgentes necesidades de la Monarquía a través de la construcción de nuevos y numerosos navíos de guerra.

Quizá una de las deficiencias más notables de la obra sea la escueta dedicación al personal de la institución. No es posible entender la Armada del XVIII sin conocer a su oficialidad militar —no solo el Cuerpo General, sino también infantería y artillería—, el Cuerpo del Ministerio, pilotos, tripulación, maestranza, etc. A decir verdad, todo ello hubiera requerido un volumen monográfico. En cualquier caso, el trabajo de Marta García Garralón suple este hecho con un exhaustivo trabajo sobre la formación de la oficialidad naval y la Real Academia de Guardias Marinas. El capítulo «Ciencia e Ilustración en la Armada española del siglo XVIII. La educación de la oficialidad», con un total de 206 páginas, presenta al cuerpo de cadetes navales y analiza de manera muy minuciosa los distintos programas de formación y entrenamiento: el modelo de Patiño (1717-1750), las propuestas de Jorge Juan (1751-1773), la ampliación de la Academia a Ferrol y Cartagena (1776) y la crisis y decadencia en el siglo XIX. También examina el Curso de Estudios Mayores y ofrece una aproximación a la cotidianeidad de este centro formativo. Son muy meritorios los anexos que adjunta la autora, muestra del profundo análisis realizado —listado de profesores y empleados de la compañía de Cádiz, plana mayor de la de Ferrol, estado de la compañía gaditana en 1812-1814, oficiales agregados y directores—.

El análisis económico corre a cargo de Rafael Torres Sánchez y José Manuel Serrano Álvarez, máximos especialistas en la materia, a través de los capítulos «El estado fiscal-naval de Carlos III. Los dineros de la Armada en el contexto de las finanzas de la monarquía» y «La gestión económica de la Armada española, 1750-1820». El primero de estos capítulos viene a sintetizar la importantísima labor que Rafael Torres lleva acometiendo desde hace años para desenredar el complejísimo problema de la financiación y el gasto de la Real Armada. Lo que queda claro en el capítulo es que este asunto no fue en ningún momento baladí para Monarquía; muy al contrario, las necesidades derivadas de la marina tuvieron una importancia determinante en multitud de ramos de la España del XVIII. En un primer apartado se ofrece una visión

general del sistema económico durante la segunda mitad del siglo –especialmente los gastos– y se analiza de forma particularizada cada uno de los departamentos/arsenales –La Habana, Cádiz, Cartagena y Ferrol–. Otro apartado, llamado «El control de los dineros de la Armada. El reinado de Carlos III», estudia uno de los hechos más significativos de la institución: el «claro movimiento de traspaso a los propios marinos de la gestión y control de los recursos económicos asignados a la Armada». Las implicaciones y trascendencia que este fenómeno tiene son enormes, como por ejemplo la creación de las juntas económicas en cada uno de los departamentos. José Manuel Serrano Álvarez completa la parte económica de este volumen a través del análisis de la fiscalización de la institución. El autor concluye que el periodo del marqués de la Ensenada fue un punto de inflexión, tanto por el modelo de gestión como por las fuentes de financiación. Al igual que el capítulo anterior, Serrano Álvarez hace un análisis pormenorizado de cada uno de los arsenales, sobre todo el de La Habana, sobre el cual lleva años trabajando.

El último capítulo de este primer volumen, escrito por Francisco Fernández González, sirve a su vez como introducción del segundo. Con el título «La construcción naval en la Armada entre 1750 y 1820», este autor hace un recorrido por los sistemas constructivos navales a lo largo de todo el siglo. Un primer apartado, centrado en la primera mitad del siglo, aborda los modelos de Francisco A. Garrote, Antonio Gaztañeda –junto a sus seguidores– y José González Cabrera. Una vez que se inicia la segunda mitad del XVIII, se producen numerosos y apasionados debates internos sobre la idoneidad del modelo denominado «inglés» que dan como resultado la constitución del modelo «español» a partir de 1779. El capítulo está repleto de múltiples transcripciones y voluminosos anexos que serán, indudablemente, de gran interés para los interesados en el tema.

El segundo volumen recibe el título de «Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada, 1700-1825» y está escrito en su integridad por Juan Marchena Fernández. El extenso trabajo, que cuenta con casi mil páginas, merecería una reseña por sí solo; constituye el estudio más profundo y exhaustivo sobre los navíos de guerra españoles del siglo XVIII hecho hasta el momento. Se trata de una obra sólida y sistemática que se documenta en fuentes de dieciocho archivos nacionales y extranjeros, así como de una abundantísima bibliografía de historia naval, militar, económica, política y social. La coherencia interna es otro de los rasgos a destacar de esta aportación, puesto que se divide en las siguientes partes: un preámbulo titulado «El buque como unidad de análisis»; una parte que aborda este tema durante la primera mitad del siglo –«De las reliquias de Felipe V a la gran armada oceánica: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII»–; otra sección que lleva por nombre «La nueva Armada. Todo el poder en el mar, 1750-1825»; y una parte final titulada «La estrategia naval y sus consecuencias. La operatividad de la Armada».

La primera parte de este volumen está constituida por seis capítulos que abarcan cronológicamente 1700-1750. Se estudia el proceso de institucionalización y construcción de la Real Armada tras su fundación en 1714, es decir, las pautas principales de la política naval de este periodo y la forma en que la Monarquía se enfrenta a la catastrófica situación de la marina en 1700. El profesor Marchena afirma

que un total de 177 navíos –incluye fragatas– fueron construidos o incorporados a la Armada española entre 1700-1749, ofreciendo además un muy detallado examen de la realidad y disponibilidad de los barcos que hubo en cada momento, así como un exhaustivo estudio sobre las características de estas embarcaciones. Se concluye, entre otras muchas cosas, que el periodo 1730-1739 fue el momento en el que la Armada tuvo un mayor número de buques disponibles durante esta primera mitad del XVIII, siendo el astillero de Guarnizo el más activo con diferencia. Dos capítulos están dedicados a la operatividad de la institución naval. Marchena propone dos etapas diferenciadas y sitúa el ecuador en 1739 –comienzo de la Guerra del Asiento–. Tras un periodo bélico muy intenso, al comenzar la década de 1750, la Armada aparecía como un «enorme dinosaurio, lento, incapaz, perdido» que evidenciaba los limitados éxitos –aparentemente– de una institución que tenía que volver a ser reconstruida.

La segunda parte de este volumen –La nueva armada. Todo el poder en el mar, 1750-1825–, se forma de dos capítulos que abordan la política naval de este periodo, especialmente las directrices de los monarcas y los principales ministros sobre el papel que debía jugar la Armada. También se ofrece el examen de los 267 buques que estuvieron operativos entre 1750 y 1825. Durante la segunda mitad de la centuria, periodo en el que se consolida el modelo de astillero-arsenal-departamento marítimo, se produce un vuelco, no solo en las técnicas de construcción, sino también en la procedencia. Ferrol se convierte en el gran astillero de la Monarquía (con un total de 74 buques), seguido de La Habana (48) y Cartagena (38). Muy por detrás quedaron La Carraca, Guarnizo, Mahón o Pasajes. La última y tercera parte de este volumen se compone de seis profusos capítulos que nos llevan al cómo fueron empleados esos navíos durante la segunda mitad del siglo, esto es, las principales campañas, misiones y expediciones. Además del capítulo inicial, el resto se ocupa respectivamente de las cinco etapas cronológicas que propone Juan Marchena: la contención del enemigo durante el reinado de Fernando VI, junto al rearme de la Armada; la participación activa por parte de Carlos III en conflictos internacionales; la recomposición de la institución naval antes del enfrentamiento «decisivo» contra Inglaterra; la forzosa alianza con Francia; y por último, las guerras contra Napoleón. El trabajo realizado para esta última parte del segundo volumen es realmente meritorio, no solo por la exhaustividad del trabajo, sino también por el brillante análisis y por la abundantísima bibliografía utilizada.

El tercer volumen se titula «Arsenales, el Pacífico y la vida a bordo» y se compone de seis capítulos. El primero está escrito por José Manuel Vázquez Lijó y aborda la composición, estructura y funcionamiento del arsenal ferrolano. Tras hacer una introducción sobre este departamento marítimo y la decisión de establecer en esta ría el departamento y arsenal, el capítulo se organiza por ejes temáticos. Se estudian las formas de botadura, armamento y desguace de navíos; se analizan las maderas y pertrechos utilizados; se hace un boceto del personal del arsenal; y se examinan las principales infraestructuras. Cabe destacar el trabajo realizado en la sección «las manos del arsenal», donde Vázquez Lijó estudia la marinería, forzados y maestranza. El arsenal de Cartagena es presentado por Juan José Sánchez Baena y Cristina Roda Alcantud, quienes esgrimen un enfoque diacrónico y temático al mismo tiempo. El capítulo es bastante prolijo en lo que se refiere a proyectos y construcción de esta base

naval –se subraya, y con razón, la importante innovación de los diques secos– y se hace un recorrido por los principales sistemas constructivos empleados –Jorge Juan, Gauthier, Romero y Fernández Landa–. Sánchez Baena y Roda Alcantud también hacen una aproximación a los pertrechos utilizados y destaca el apartado sobre «recursos humanos», donde se analizan la maestranza, el cuerpo de ingenieros –creado como tal en 1770-1772– y la formación de la oficialidad a través de la Real Academia de Guardiamarinas que se estableció en esta base entre 1776 y 1824. También es muy destacable el espacio dedicado a la crisis del arsenal levantino y el impacto que tuvo la Guerra de Independencia sobre él.

Si volvemos a la fachada atlántica, nos situamos en la bahía gaditana y el arsenal de La Carraca, la base naval de mayor protagonismo de la Armada española del XVIII. José Quintero González es el encargado de estudiar este arsenal. La estructura del capítulo es similar a los anteriores y estudia la historia del emplazamiento, los diferentes sistemas constructivos, el mantenimiento de las embarcaciones y los pertrechos. Un capítulo algo menos voluminoso se centra en el «astillero militar» de La Habana, obra de José Manuel Serrano Álvarez, máximo especialista de esta base naval y autor de numerosas obras sobre ella. El arsenal antillano merece un análisis pormenorizado y diferenciado debido a sus características únicas. Muy relacionada con la Compañía de La Habana, esta base naval fue fortalecida a partir de 1765, llegando a ser uno de los epicentros de la Armada del siglo XVIII.

Los dos últimos capítulos de este volumen tratan temas diferentes pero muy sugerentes para la comprensión del problema que ocupa esta obra. Sabrina Guerra Moscoso escribe «La Armada del Sur. Amenazas y defensa, apogeo y crisis (1739-1808)», un interesante trabajo que nos permite ampliar los horizontes espaciales al situarnos ante un escenario capital para la marina española del XVIII, el océano Pacífico. Este inmenso espacio marítimo estaba adquiriendo cada vez mayor protagonismo, por lo que el imperio español y su armada tuvieron que enfrentarse a crecientes retos, tensiones y conflictos. No obstante, a diferencia del océano Atlántico, el Pacífico fue relegado por la Corona y nunca se puso en práctica un sistema defensivo propio –el curso continuó siendo la fórmula más extendida para la defensa de este espacio–. El último capítulo, llamado «La vida a bordo», está escrito por Justo Cuño, quien ofrece una visión amplia de la cotidianeidad de la Armada del XVIII a través de temas tan dispares como el equipaje, dotaciones, tropa, formación de la oficialidad, ropa, reparto de espacio, problemas diarios o enfermedades.

Resulta sumamente complejo presentar, sintetizar y valorar una obra de tan amplio alcance como esta. El trabajo que hay tras estos tres volúmenes es impresionante, tanto por la sistematización como por los temas, enfoques y fuentes utilizadas. *Vientos de guerra* es el mejor exponente de los avances de la historiografía naval española de los últimos años, pero también es un trabajo que está llamado a ser un referente esencial en el presente y el futuro. Obviamente hay temas parcialmente abordados, otros que necesitan ser revisados, así como cuestiones que no se estudian directamente, pero, en cualquier caso, contamos con un sólido y actualizado apoyo a partir del cual se puede seguir avanzando en el conocimiento de una institución que va mucho más allá de la esfera castrense, sino que es una parte esencial para entender la monarquía dieciochesca y el imperio en su conjunto.





# NORMAS DE PUBLICACIÓN

*Espacio, Tiempo y Forma* (ETF) Serie IV sólo admite artículos inéditos de investigación y debates sobre Historia Moderna que no hayan sido previamente publicados, completa o parcialmente, en cualquier otra publicación, independientemente la lengua, formato o medio, tanto de manera parcial como total. ETF Serie IV publica trabajos en español e inglés.

Sitio web de ETF IV: <http://revistas.uned.es/index.php/ETFIV>

En especial se valorarán trabajos que constituyan una aportación novedosa y que enriquezcan el campo de investigación que abordan, o que ofrezcan una perspectiva de análisis crítico, tanto en el ámbito nacional como el internacional.

## 1. POLÍTICA DE SECCIONES

La revista consta de tres secciones:

### 1.1. MONOGRÁFICO

Todos los números de la revista incluirán al menos un Monográfico integrado por *un mínimo de cinco y un máximo de nueve artículos originales*. Las propuestas deberán ser remitidas por el COORDINADOR/A DEL MONOGRÁFICO con los siguientes datos:

- \* Título del monográfico.
- \* Nombre, apellidos y principales datos curriculares del Coordinador.
- \* Nombre de los autores y títulos de los artículos que lo compondrían.
- \* Presentación y justificación de la propuesta (máximo 200 palabras).

El Consejo de Redacción de la revista será el órgano encargado de aceptar las propuestas. Para los artículos que componen el Monográfico regirán *las mismas normas formales y los mismos procesos de evaluación que para los que se integran en la sección Miscelánea*. Una vez aprobada la propuesta, el coordinador o coordinadores del monográfico redactarán una breve introducción (2.000 palabras como máximo) para su publicación.

Envío abierto. Revisión por pares.

### 1.2. MISCELÁNEA DE ARTÍCULOS

La revista publicará en todos sus números una Miscelánea integrada por *un mínimo de 4 y un máximo de 6 artículos de investigación originales*.

Envío abierto. Revisión por pares.

### 1.3. TALLER DE HISTORIOGRAFÍA

La sección constará de dos apartados.

1.3.1. SIN NOTAS: Incluirá *trabajos de reflexión historiográfica, iniciativas de investigación y aproximaciones al itinerario intelectual de los investigadores vinculados con la Historia Moderna*. Los estudios de este apartado serán encargados y aprobados para su publicación por el Consejo de Redacción de ETF Serie IV.

1.3.2. RESEÑAS: ETF Serie IV encargará a reconocidos investigadores la elaboración de reseñas de obras vinculadas al estudio de la Historia Moderna y de justificado interés científico y académico. Su publicación quedará condicionada a la aprobación del Consejo de Redacción. Su extensión no podrá superar las 2.000 palabras. *ETF Serie IV no admite reseñas que no hayan sido solicitadas por su Consejo de Redacción pero está abierta a la recepción de sugerencias y agradece el envío, por parte de autores o editoriales, de las obras susceptibles de ser reseñadas en ella*. La dirección postal a la que deben ser remitidas es la de contacto de la Revista.

El apartado de reseñas podrá acoger también *estudios críticos que analicen al menos tres obras recientes sobre un mismo tema*. Su extensión máxima será de 5.000 palabras y podrán incorporar una breve bibliografía final. Las propuestas deberán ser remitidas a la dirección de contacto mediante un correo en el que se señale el título de las obras que compondrían el estudio y una presentación razonada del interés de la propuesta (500 palabras como máximo).

## 2. PROCESO DE REVISIÓN POR PARES

El método de evaluación empleado por ETF Serie IV para el MONOGRÁFICO y la MISCELÁNEA es el que se conoce como DOBLE CIEGO que ayuda a *preservar el anonimato tanto de los autores como de los evaluadores*. Todos los originales del Monográfico y de la Miscelánea serán así revisados por al menos *dos evaluadores externos a la entidad editora* cuyas sugerencias serán enviadas a los autores para que, en los casos necesarios, realicen las modificaciones pertinentes.

El Consejo de Redacción, a partir de los informes de esos evaluadores, decidirá su aprobación o rechazo así como el número en el que se publicarán los Monográficos y los artículos aceptados. En el concreto caso de los artículos y de los Monográficos que a juicio de los evaluadores requieran alguna modificación, la decisión final sobre su publicación quedará condicionada a su incorporación por el autor/a o autores en un plazo no superior a los tres meses. Superado ese plazo el artículo o el monográfico repetirá/n enteramente el proceso de evaluación. El Consejo de Redacción podrá además rechazar un artículo o una propuesta de monográfico sin necesidad de enviarlos a los evaluadores externos si considera que no se adaptan a las normas, la calidad o el perfil de contenidos de la publicación.

### 3. FRECUENCIA DE PUBLICACIÓN

Esta revista edita un volumen anual. A partir de 2013 se da comienzo a la PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA de la revista soportada en *esta plataforma OJS*.

Esta revista provee acceso libre inmediato a su contenido bajo el principio de que hacer disponible gratuitamente la investigación al público, lo cual fomenta un mayor intercambio de conocimiento global.

### 4. NORMAS DE PUBLICACIÓN

Los artículos y los monográficos se enviarán en un archivo (ms Word o compatible) por correo electrónico a la dirección de contacto. En caso de no ser posible el envío por este canal, agradecemos que contacte con el consejo de redacción antes de enviar un artículo. La revista dará acuse de recibo a los autores de los artículos y a los coordinadores de los monográficos.

4.1. En un documento adjunto, enviado de modo independiente, los autores del artículo, o los coordinadores del Monográfico en su caso, incluirán los siguientes datos: título en español e inglés; nombre y apellidos de autores o coordinadores y sus principales datos curriculares, en un máximo de 10 líneas, con indicación de su adscripción académica actual, líneas de investigación y principales publicaciones; dirección postal, teléfono y correo electrónico; y fecha de remisión.

4.2. En la primera página del texto de todos los artículos, tanto del Monográfico como de la Miscelánea, se incluirá el título y un resumen en español y en inglés, con extensión máxima de 150 palabras, y 5 palabras clave, también en español e inglés, que describan su contenido y faciliten su indexación en bases de datos.

En el caso de los Monográficos se incluirá también en esa primera página del texto un índice con el título de los artículos que lo componen y el nombre e institución a la que pertenecen sus autores.

4.3. El texto de los artículos que componen los Monográficos y la Miscelánea no puede contener ninguna referencia ni alusión que posibilite la identificación de su autor y deberá ajustarse siempre a los siguientes requisitos:

- \* Formato: ms Word o compatible.
- \* Idiomas: español o inglés.
- \* Codificación de caracteres: UNICODE.
- \* Extensión máxima: 12.000 palabras, incluidas las notas y la bibliografía.
- \* El cuerpo del texto se presentará, si es preciso, dividido en apartados numerados con dígitos árabes, reservándose el «0» (cero) para la introducción.
- \* Las citas literales se pondrán entre comillas dobles, en el cuerpo del texto. Si la cita supera las tres líneas se escribirá en texto sangrado, y con comillas.

- \* Las notas deberán ir situadas a pie de página y estar numeradas. Las llamadas de nota se colocarán antes de la puntuación baja (coma, punto y coma, punto) y después de la puntuación alta ( ¡ ! y ¿ ? ), comillas y paréntesis.
- \* En la nota, se escribirá véase (y no *vid.*) y se excluirá *op. cit.* y *art. cit.* usando *ibid.* exclusivamente para referirse a la última obra citada.
- \* Las abreviaturas que se emplearán en las notas son: para editor(es), (ed.) o (eds.); para página(s)/folio(s), p./f. o pp./ff.; para volumen(es), vol. o vols. con cifras arábigas (2 vols. si la obra consta de 2 volúmenes, pero vol. II si se hace referencia al segundo volumen); para capítulo y tomo, cap. y t. con cifras romanas; para legajo, leg.; para manuscrito(s), ms. o mss.; para sección(es) § o §§ con cifras arábigas; y para anverso y reverso, r y v.
- \* En la expresión numérica de fechas se usará la barra ( / ) para separar la mención de día, mes y año.
- \* Las referencias a fuentes de archivo, prensa, u otras de carácter no bibliográfico se indicarán en nota al pie consignando la información relevante para localizar la fuente y el documento de manera inequívoca. La cita repetida de una misma fuente podrá hacerse de modo abreviado. Los recursos electrónicos (a excepción de las revistas *online*) han de ser citados a pie de página pero no en la bibliografía, siguiendo este modelo:

«Papeles, Batallas y Público Barroco. La Guerra y la Restauração Portuguesa en la Publicística Española de 1640 a 1668» [En línea], por Fernando Bouza Álvarez: «Sala das Batalhas, Fundação das Casas de Fronteira e Alorna». Consultado el 30 de marzo de 2005. URL: <http://www.frenteira-alorna.pt/Textos/papelesbatallas.htm>

- \* El resto de normas editoriales se ajustarán a lo indicado en: Real Academia Española, *Ortografía de la lengua española*, Madrid, Espasa Calpe, 2010.

4.4. Las referencias bibliográficas citadas se indicarán también en nota a pie de página y de forma abreviada:

- \* LIBRO: apellido(s) del autor en versalitas, año de publicación: y página(s):

KANTOROWICZ, 1985: 318–319.

Si la referencia es a una obra clásica se sustituirá el año por una cita abreviada del título en cursiva. Las referencias a textos religiosos y otros textos que cuenten con una tradición de citación propia bien establecida se harán de acuerdo con esas normas:

CICERÓN, *De Orat.* 2.36.

Si se citan varios libros en la misma nota, se separarán con un punto:

KANTOROWICZ, 1985: 318–319. MCLWAIN, 1991: 109.

Si se citan varias obras del mismo autor publicadas en años diferentes, se separarán con un punto y coma sin repetir el nombre del autor:

POCOCK, 2002: 329; 2011: 253.

Si se citan varias obras del mismo autor publicadas en el mismo año, cada obra se diferenciará añadiendo al año de edición una letra del abecedario.

CLAVERO, 1991 a: 188; 1991 b: 95.

- \* **CAPÍTULO DE LIBRO:** apellido(s) del autor en versalitas, año de publicación de la obra y página(s):

ARMITAGE, 2001: 51–60.

- \* **ARTÍCULO:** apellido(s) del autor/es en versalitas, año de publicación entre paréntesis y página(s):

TIERNEY, (2002): 389–420.

4.5. Todas las referencias citadas en las notas deberán ser desarrolladas por orden alfabético en una única bibliografía final.

Las diferentes obras de un mismo autor se organizarán por orden cronológico creciente, siendo necesario incluir los apellidos y nombre completos en todas las publicaciones citadas. Si un autor tiene varias entradas con el mismo año, se distinguirán con letras minúsculas y un espacio al lado de la fecha: 1992 a, 1992 b, 1992 c.

En el caso de una referencia con varios autores, reseñar los nombres completos de todos ellos (en las notas se utilizará *et al.* únicamente a partir de tres autores).

En la bibliografía final se incluirán también las referencias a revistas electrónicas pero en ningún caso otros recursos *online*.

- \* **LIBRO:** apellido(s) del autor en versalitas, nombre del autor, título en cursiva, lugar de publicación, editorial y año de publicación:

KANTOROWICZ, Ernst H., *Los dos cuerpos del rey. Un estudio de teología política medieval*, Madrid, Alianza, 1985.

- \* **OBRA COLECTIVA:** primero aparecerán el autor y el trabajo citado en el artículo y a continuación, los datos de la obra:

ARMITAGE, David, «Empire and liberty: A Republican Dilemma», en Martin Val Gelderen & Quentin Skinner (eds.), *Republicanism. A Shared European Heritage*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001, vol. II: 29–46.

## \* ARTÍCULO:

TIERNEY, Brian, «Natural Law and Natural Rights: Old Problems and Recent Approaches», *Review of Politics*, 64/3 (2002): 389–420.

## \* ARTÍCULOS EN REVISTAS ELECTRÓNICAS:

HERMANT, Héloïse, «La publicité au service de la dissimulation», *Mélanges de la Casa de Velázquez* [En línea], 38-1 (2008). Consultado el 25 de abril de 2013. URL: <http://mcv.revues.org/1060>

4.6. El empleo de gráficos, cuadros, mapas e imágenes deberá responder siempre a verdaderas exigencias del contenido. Incluirán al pie en todos los casos una mención de las fuentes utilizadas para su elaboración y del método empleado.

Estarán convenientemente titulados y numerados en cifras arábigas. Será indispensable que el texto contenga una referencia explícita a cada uno de ellos.

Las imágenes se enviarán preferentemente en formato TIFF, PNG o JPG, con una resolución mínima de 300 píxeles por pulgada. Los mapas y gráficos deben ir en formato vectorial, preferentemente MS Excel, AI o EPS.

## 5. CORRECCIÓN DE PRUEBAS DE IMPRENTA

Durante el proceso de edición, los autores de los artículos admitidos para publicación recibirán un juego de pruebas de imprenta para su corrección. Los autores dispondrán de un plazo máximo de quince días para corregir y remitir a ETF IV las correcciones de su texto. En caso de ser más de un autor, estas se remitirán al primer firmante. Dichas correcciones se refieren, fundamentalmente, a las erratas de imprenta o cambios de tipo gramatical. No podrán hacerse modificaciones en el texto (añadir o suprimir párrafos en el original) que alteren de forma significativa el ajuste tipográfico. El coste de las correcciones que no se ajusten a lo indicado correrá a cargo de los autores. La corrección de las segundas pruebas se efectuará en la redacción de la revista.

**Monográfico · Special Issue: Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII**  
**Imperial Policy and Strategic Industry Administration: the Spanish Navy in the Long Eighteenth Century**

**13** **MARÍA BAUDOT MONROY, MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ & IVÁN VALDEZ-BUBNOV**  
Introducción / Introduction

**19** **AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO**  
Estado y empresa en la provisión de armas de fuego en el Siglo XVIII / State and Enterprises in the Supply of Firearms in the Eighteenth Century

**45** **MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ**  
El abastecimiento militar de cáñamo para el imperio español (1665-1808): globalización, estado y empresarios en el largo Siglo XVIII / Providing Hemp for Military Purpose for the Spanish Empire (1665-1808): Globalization, State and Entrepreneurs in the Long Eighteenth Century

**73** **RAFAL B. REICHERT**  
¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795) / How did Spain Tried to Recover his Naval Power? An Approach to the Strategies of the Royal Navy on the Supply of Forest Raw Materials from Baltic Sea and New Spain (1754-1795)

**103** **JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ LIJÓ**  
Servir en la marina de Aranjuez en el Siglo XVIII: un destino deseado / Serving in the Navy in Aranjuez in the 18<sup>th</sup> Century: A Desirable Destination

**123** **IVÁN VALDEZ-BUBNOV**  
Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834) / Warships for a Global Empire: Shipbuilding and the Maritime Registry in Spain, America and the Philippines during the Long Eighteenth Century (1670-1834)

**161** **MARIA BAUDOT MONROY**  
La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII / Constructing the Spanish Royal Navy in the Philippines. Navy Officers in Manila during the Second Half of the Eighteenth Century

**Miscelánea · Miscellany**

**193** **IVÁN LÁZARO URDIALES**  
Las relaciones entre España y Rusia durante el reinado de Felipe V (1722-1742) / Relationships between Spain and Russia during the Reign of Philip V (1722-1742)

**221** **LEOPOLDINA LANDEROS DE CASOLARI**  
Controversias sobre el cosmógrafo Andrés García de Céspedes / Controversies about the Cosmographer Andrés García de Céspedes

**239** **AINOA CHINCHILLA GALARZO**  
Portugal y la fallida paz con Francia: mediación española y corrupción francesa (1796-1800) / Portugal and the Failed Peace with France: Spanish Mediation and French Corruption (1796-1800)

**263** **MARCOS RAFAEL CAÑAS PELAYO**  
De una compañía comercial a la inserción en la élite cordobesa: los Fernández de Carreras (S. XVI-XVIII) / From a Trade Company to the Insertion in the Cordovan Elite: Fernández de Carreras's Lineage (16<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> Centuries)

**289** **RUMEN SOSA MARTÍN**  
La sustitución lingüística del guanche en las Islas Canarias, un caso excepcional en la historia del mundo bereber / The Language Shift of Guanche Language in the Canary Islands, an Exceptional Case in the History of the Berber's World

**303** **AITOR DÍAZ PAREDES**  
Fidelidad, fueros y negociación. Las Cortes de Sangüesa en la defensa de la Corona de Aragón (1705) / Loyalty, Fueros and Negotiation. The Cortes of Sangüesa in the Defense of the Crown of Aragon (1705)

**Taller de historiografía · Historiography Workshop**

**Ensayos · Essays**

**329** **DAVID MARTÍN MARCOS**  
La otra mirada de António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam* / An Alternative Gaze: António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam*

**333** **GABRIEL ASTEY**  
Virtud de la retorsión / Nobility of Contortion

32



# ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

**SERIE IV HISTORIA MODERNA**  
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

## Reseñas · Book Review

**345** BURKE, PETER *Hybrid Renaissance. Culture, Language, Architecture* (ANTONIO URQUÍZAR HERRERA)

**351** OLDS, Katrina B., *Forging the past. The Invented Histories in Counter-Reformation Spain* (JAVIER RODRÍGUEZ SOLÍS)

**357** BOLUFER PERUGA, Mónica, *Mujeres y Hombres en la Historia. Una propuesta historiográfica y docente* (JULIO ARROYO VOZMEDIANO)

**361** MIRA CABALLOS, Esteban, *Francisco Pizarro. Una nueva visión de la conquista del Perú*, (BEATRIZ ALONSO ACERO)

**367** ESTEBAN ESTRÍNGANA, Alicia (ed.), *Decidir la lealtad. Leales y desleales en contexto (siglos XVI-XVII)* (JOSÉ MIGUEL ESCRIBANO PÁEZ)

**371** GAUDIN, Guillaume, *El Imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII* (JAVIER RUIZ IBÁÑEZ)

**375** PASOLINI, Alessandra y PILO, Raffaella (eds.), *Cagliari and Valencia during the Baroque Age. Essays on Art, History and Literature* (FERNANDO CIARAMITARO)

**381** SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco, *El viaje de Felipe IV a Andalucía en 1624. Tiempo de recursos y consolidación de lealtades* (FRANCISCO PRECIOSO IZQUIERDO)

**385** ALIMENTO, Antonella & STAPELBROEK, Koen (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade* (FIDEL J. TAVÁREZ)

**393** MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan y CUÑO BONITO, Justo (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada* (PABLO ORTEGA DEL CERRO)