



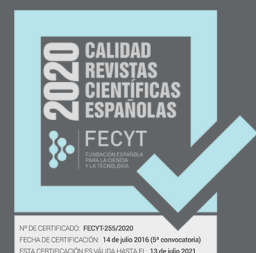
# ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2020  
ISSN 1131-768X  
E-ISSN 2340-1400

# 33

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

UNED







# ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2020  
ISSN 1131-768X  
E-ISSN 2340-1400

# 33

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

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.33.2020>



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, 2020

SERIE IV · HISTORIA MODERNA N.º 33, 2020

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.

# MISCELÁNEA · MISCELLANY



# LA CUESTIÓN MARÍTIMA EN LA ESTRATEGIA GEOPOLÍTICA DE CARVAJAL Y ENSENADA

## THE MARITIME ISSUE WITHIN CARVAJAL AND ENSENADA'S GEO-POLITICAL STRATEGY

Francisco Amor-Martín<sup>1</sup>

Recibido: 11/2/2019 · Aceptado: 17/1/2020

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2020.23778>

### Resumen

José de Carvajal y Zenón de Somodevilla emergieron como los principales artífices de la política exterior española en una extraña coyuntura internacional. En 1748 las cancillerías de todo el continente emprendieron negociaciones en aras de la paz, ya que las potencias europeas precisaban tiempo para recuperar fuerzas tras tan larga guerra. Fue en semejante contexto en el que los dos ministros desarrollaron su geoestrategia. Pese a sus diferencias, ambos estadistas pretendieron garantizar la posición de España como gran potencia europea, del mismo modo que comprendieron que, en adelante, el equilibrio europeo se vería condicionado por la supremacía marítima y colonial.

### Palabras clave

Carvajal; Ensenada; equilibrio político; dominio marítimo; Armada.

### Abstract

José de Carvajal and Zenón de Somodevilla emerged as the main architects of Spanish foreign policy amidst the strained international climate of the mid-eighteenth century. In 1748, foreign affairs offices across Europe engaged in conversations surrounding peace as they sought time to regain strength after such a long war. It was within the context of this nascent alliance system that Carvajal and Somodevilla developed their geo-political strategy. In spite of their differences, both statesmen tried to guarantee Spain's position as a major European power and understood that, going forward, European political balance would be determined by colonial and maritime supremacy.

### Keywords

Carvajal; Ensenada; Political balance; Maritime supremacy; Navy.

---

1. Becario FPU del departamento de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla.  
Correo electrónico: [framaarten.94@gmail.com](mailto:framaarten.94@gmail.com)

## INTRODUCCIÓN

Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, y José de Carvajal y Lancaster emergieron como figuras clave de la política exterior española en el contexto de las tortuosas y largas negociaciones que llevaron a la paz de Aquisgrán en 1748. Con el presente texto no pretendemos tanto exponer el resultado de una investigación o añadir datos novedosos de las más que conocidas trayectorias políticas de estos dos ministros, de las cuales se han vertido ríos de tinta, como plantear una reflexión a partir de la relectura y detenida observación de la amplia información recabada a través de fuentes documentales de archivo y publicaciones científicas<sup>2</sup>. Procuramos así poner énfasis en la convergencia existente entre ambos estadistas en la cuestión concerniente al fortalecimiento de la Real Armada, aunque también en la diferencia de pareceres que condujo al fracaso final de su colaboración y a la crisis política de 1754. En consecuencia, nos referiremos en términos de convergencia y de divergencia.

Se nos antoja preciso contextualizar debidamente el ascenso político de los dos ministros y el periodo de ocho años (1746-1754) en el que trabajaron juntos. Una colaboración que tuvo lugar en una situación de paz armada que comenzó con el tratado de Aquisgrán de 1748 y que se prolongaría hasta 1760, abarcando la casi totalidad del reinado de Fernando VI. Un contexto histórico marcado también por el cambio de alianzas en la Europa continental y una basculación o giro al Atlántico, creciente foco de la política internacional y cuyo dominio económico marcaría en adelante el propio equilibrio entre potencias europeas. En resumen, una coyuntura de neutralidad política propicia para replantear la estrategia que debería seguir España como potencia imperial atlántica y dueña de la mayor parte de América.

José de Carvajal y Lancaster ascendió a presidente de la Junta de Comercio y Moneda el 4 de enero de 1746, y el 4 de diciembre aconteció su nombramiento en calidad de ministro de Estado y decano del Consejo de Estado, en sustitución del marqués Villarías, del partido de los vizcaínos y definitivamente cesado al año siguiente<sup>3</sup>. En sus dos principales manuscritos, *Testamento político* (1745) y *Mis pensamientos* (1753), se percibe con nitidez tanto su evolución como continuismo a la hora de concebir las relaciones internacionales y el equilibrio entre potencias.

La vasta cultura humanística de Carvajal contrasta con el pragmatismo enérgico de un hombre como Zenón de Somodevilla, hecho a sí mismo, buen conocedor de la guerra y hábil en el juego de intrigas palaciegas, del que él mismo terminaría

2. Sería una labor prolija el enumerar la extensa relación de títulos que han abordado el reinado de Fernando VI y la labor de los estadistas de aquella época, pero consideramos esencial citar a los siguientes autores: RODRÍGUEZ VILLA, 1878. ARANDA Y PERY, 1898. OZANAM, 1975. DELGADO BARRADO, 2001. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996; 2017. DELGADO BARRADO y GÓMEZ URDÁÑEZ (coords.), 2002. Para la obra de José de Carvajal y Lancaster se han consultado preferentemente los manuscritos originales. Biblioteca Nacional de España (BNE), Mss. 10446: «Testamento político», s.l. [Madrid], 1745; Mss. 10676: «Mis pensamientos», s.l. [Madrid], 1753. Del primer documento puede consultarse la versión facsímil en DELGADO BARRADO, 1999. Para Ensenada, véase BNE, Mss. 18194: «Representación hecha a Fernando VI por su ministro el Marqués de la Ensenada», Madrid, 1751, ff. 55r-79r. El texto aparece íntegramente recogido en OZANAM, (1980): 67-124. Un breve y sintético resumen sobre su vida pública puede encontrarse en: BNE, Mss. 18576/14/2: «Sucinta relación de la última desgracia acaecida al marqués de la Ensenada», s.l., s.f.

3. Una síntesis de su trayectoria política en MORALES RIBALTA, 2002: 7-14.



siendo víctima<sup>4</sup>. Desde 1743, año del fallecimiento de José del Campillo, fungía como ministro de Hacienda, Guerra y Marina e Indias, carteras que heredó del primero como si de su discípulo se tratase. Desde 1737 sirvió como secretario para el Almirantazgo, y fue el principal responsable de la gestión y coordinación de la Guerra del Asiento<sup>5</sup>. También hay que reconocerle a Ensenada sus denodados esfuerzos en aras de ganarse la simpatía de un monarca débil y apocado como lo era Fernando VI, hasta el extremo de recurrir para ello al confesor Rávago y a la propia reina.

Para nuestro texto nos interesa particularmente destacar las divergencias atinentes a la política exterior de una Monarquía –la española– excesivamente dependiente de sus relaciones con otras potencias competidoras –Francia y Gran Bretaña– para su propia supervivencia<sup>6</sup>. Tales divergencias se revelarían cruciales en el fracaso final de la cooperación entre los dos estadistas, en 1754, y terminarían frustrando la puesta en ejecución de su principal punto de convergencia: el fomento de la marina mercante y militar en el contexto de la revitalización del imperio colonial. Durante ese tiempo habían escenificado ante Fernando VI una inexistente armonía, e incluso llegaron al extremo de ocultarle información sensible. Se comprende así que se apoyasen mutuamente para sobrevivir al propio juego político en el que se encontraban inmersos<sup>7</sup>.

No descubrimos nada nuevo al afirmar que Carvajal y Ensenada trabajaron por situar a España como una potencia europea independiente, respetada militarmente y que actuase de árbitro en el concierto internacional, dado que esta idea ya la han expuesto historiadores como Gómez Urdáñez y Delgado Barrado<sup>8</sup>. Nos centraremos en la política comercial con las Indias y en el rearme naval, cuestiones en las que coincidieron los proyectos reformistas de ambos ministros y que nos parecen merecedoras de una mayor atención. En esta estrategia geopolítica compartieron unos objetivos básicos comunes, pero divergieron en la ejecución, resultado de su dispar forma de interpretar las relaciones internacionales e identificar rivales y aliados.

## 1. EL GIRO ATLÁNTICO

Como apuntamos al inicio, José de Carvajal y el marqués de la Ensenada emergieron a la primera línea de la política española en el transcurso de las negociaciones de paz que pusieron fin a la Guerra de la Sucesión Austríaca en 1748. El esfuerzo diplomático entre las cancillerías europeas no se construyó a ese año, sino que comenzó a fines de 1745, donde destacó el plantón francés a España<sup>9</sup>, y concluyó en 1750, con la firma de los tratados con Portugal y Gran Bretaña. De este quinquenio nos incumbe resaltar la consolidación del giro atlántico que

4. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 80-81; 2001; 2002: 75-81; 2017: 67-73.

5. BAUDOT MONROY, (2014): 37-62.

6. STEIN y STEIN, 2002: 289.

7. GÓMEZ URDÁÑEZ, 2001: 50-51.

8. DELGADO BARRADO, 2001. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996; 2001; 2017.

9. MCLACHLAN, 1974: 133-135. DELGADO BARRADO, 2001: 88; GÓMEZ URDÁÑEZ, 2017: 113-115.

experimentó España y el perfilamiento de las directrices de Carvajal y Ensenada en cuanto a las relaciones exteriores que debía seguir la Monarquía.

Ha de tenerse en cuenta el hecho de que fue Francia la principal valedora de la paz de 1748, por lo que la atención principal siempre gravitó en torno al conflicto europeo<sup>10</sup>. Aunque significó el cese multilateral de la Guerra de la Sucesión Austríaca y se reconocieron los intereses españoles en Italia<sup>11</sup>, dejó en el limbo aquéllos existentes en las Indias, precisamente donde residían los orígenes de la guerra colonial librada con Gran Bretaña a partir de 1739. Por ende, en 1748 no se resolvieron los problemas derivados del choque de intereses en América, simplemente se pospusieron. Que Carvajal se decidiese a proseguir con el esfuerzo diplomático en pos de hacer valer los intereses españoles en las Indias ya nos demuestra su profunda preocupación por la cuestión colonial y la revalorización del Nuevo Mundo en su planteamiento geopolítico.

De hecho, en el transcurso de las conservaciones diplomáticas mantenidas por la cancillería española con otras cortes europeas entre 1748 y 1750 tuvo el ministro Carvajal la oportunidad de llevar a efecto su proyecto de política exterior<sup>12</sup>; esto es, el esquema de alianzas del que dejó constancia en 1745 en su manuscrito *Testamento político*, que redactó entre el 5 de julio y el 12 de septiembre de 1745, antes de ser nombrado secretario del Consejo de Estado. El 7 de junio de 1753 vio la luz *Mis pensamientos*, de gran trascendencia en cuanto a sus reflexiones en torno a la política exterior de la Monarquía<sup>13</sup>. Sus líneas maestras apenas variaron sustancialmente de un texto a otro, salvo en el hecho de conferirle un mayor peso al Atlántico y al comercio con las Indias<sup>14</sup>.

Esta evolución operada en el pensamiento del ministro Carvajal respondió a los estímulos de la coyuntura internacional por la que atravesó Europa a partir de 1748, cada vez más condicionada por la revalorización del continente americano (y, con él, del Océano Atlántico) como pieza vital para la conservación del estatus español en el tablero político europeo<sup>15</sup>. En su manuscrito *Mis pensamientos* reflexionó abiertamente sobre el cambiante orden político entre las potencias europeas presentes en América, diferenciando entre el equilibrio comercial o mercantil y el equilibrio territorial, así como advertir el serio peligro que corría el primero para España: «[...] pensaron y decretaron equilibrio [entiéndase, en América] los extranjeros; pero no por nosotros, sino por ellos», en alusión a la creciente penetración económica en el mercado americano por parte de las otras potencias

10. Véanse las cláusulas de este tratado en CANTILLO, 1843: 385-400.

11. Artículo 7. *Ibid.*: 393.

12. En 1747 José de Carvajal envió a su hombre de confianza, Ricardo Wall, en misión secreta a Londres para negociar con la corte inglesa una paz por separado. DELGADO BARRADO, 2001: 85-88. Wall fue nombrado ministro plenipotenciario en 1749 y embajador en 1752, cargo que mantendría hasta 1754.

13. El texto original de *Testamento político* y *Mis pensamientos* en BNE, Mss. 10446; Mss. 10676. Del primero puede consultarse la edición facsímil con aparato crítico en DELGADO BARRADO, 1999.

14. Así lo evidenció su rechazo final a la alianza con Austria, por considerarla de escasa utilidad, al carecer esta última de proyección oceánica. Resueltos los litigios con Viena mediante la firma del Tratado de Aranjuez en 1752, Carvajal desestimó a Austria en su ecuación política. BNE, Mss. 10676: 7r-v. CANTILLO, 1843: 412-416.

15. CEPEDA GÓMEZ, 2005: 453 y 460-463. BERNAL RODRÍGUEZ, 2005: 235-256; KUETHE & KENNETH, 2014.

europas<sup>16</sup>. Consciente de las desfavorables condiciones impuestas en 1713 a los intereses económicos españoles en Europa y las Indias<sup>17</sup>, Carvajal buscaría mediante sus tratados de 1750 una solución revisionista ante tales agravios.

Francia, Gran Bretaña y las Provincias Unidas pugnaban por el mercado americano desde la segunda mitad del siglo xvii, época a partir de la cual España se había quedado descolgada de las transformaciones económicas que operaron en la Europa noroccidental. Un siglo después, a mediados del xviii, aparecía ante el resto de potencias europeas como un imperio poco desarrollado comercialmente, lo que indujo a los diplomáticos franceses y británicos a concluir que España sólo podía aspirar a la conservación territorial de su imperio, pero no a la hegemonía mercantil<sup>18</sup>. Carvajal, que sabía de la debilidad comercial de España en las Indias, consideró que el único remedio temporal pasaría por beneficiar a alguna de esas tres potencias y compartir los beneficios con ella, y optó precisamente por la más poderosa: Gran Bretaña<sup>19</sup>.

Asimismo, el creciente enrarecimiento del clima internacional conforme avanzaba la década de 1750 debió influir en el desinterés de Carvajal por el equilibrio europeo y el sistema de alianza antifrancesa que él mismo había propuesto en 1745, el cual terminaría reemplazando en 1753 por el de neutralidad, en forma de la metáfora de España como fiel de la balanza<sup>20</sup>. Cuando a fines de la década de 1740 se emprendieron las conversaciones para alcanzar una paz, el ministro de Estado todavía se movía según sus parámetros de 1745, por lo que actuó en consecuencia; ejecutó sus movimientos diplomáticos con la idea de la «guerra sorda» contra Francia en su mente<sup>21</sup>. Sus esfuerzos por acercar posturas con Gran Bretaña y Portugal, como quedó constatado en los tratados firmados en 1750<sup>22</sup>, respondieron

16. BNE, Mss. 10676, f. 3r.

17. La posesión británica sobre Gibraltar y Menorca; el comercio ilícito en el Caribe, que minaba el mercado indiano; los límites de la Florida con Georgia; el asiento de esclavos negros y los fraudes cometidos en el navío de permiso. WALKER, 1979. HILTON, (1983): 97-128. BÉTHENCOURT MASSIEU, 1998. DONOSO ANES, 2008; 2010. HARDING, 2010. LEÓN SANZ & GUASTI, 2017: 151-172.

18. STEIN y STEIN, 2002: 226, 306.

19. BNE, Mss. 10676, f. 4. MCLACHLAN, 1974: 132.

20. La solución no consistiría tanto en equilibrar los pesos de los dos platos de la balanza –Gran Bretaña y Francia– como en actuar de mano que afianza el fiel para mantenerla en permanente quietud. BNE, Mss. 10676, ff. 1v-3r.

21. Aparte de los manuscritos redactados por el mismo Carvajal y de los trabajos de Delgado Barrado, véanse LÓPEZ-CORDÓN, 2002: 21-44 y MOLINA CORTÓN, 2003.

22. El texto íntegro del Tratado de Límites con Portugal de 1750 se puede ver en CANTILLO, 1843: 400-408. En este contexto se han de insertar las expediciones científicas del marqués de Valdelirios, quien marchó al Paraguay en 1753, y la de José de Iturriaga al Orinoco en 1754-1760. Para el segundo viaje, véase Archivo General de Indias (AGI), Contaduría, 1648, N° 2. *Cuentas particulares y generales de los gastos ocasionados en la expedición de límites del Orinoco* (51 ramos). Una lectura de ambas expediciones en PUIG-SAMPER, 1991: 24-29. Para el tratado anglo-español de 1750, véase JENKINSON, 1785, II: 410-413; CANTILLO, 1843: 409-410. Baste con apuntar que los litigios comerciales en las Indias –en particular los privilegios que gozaba la *South Sea Co.*– constituyeron el tema central de las reuniones, y que éstas se prolongaron por espacio de tres años. BNE, Mss. 10446, ff. 15v-16v. Se sucedió un tira y afloja de ofertas y contraofertas por parte de británicos y españoles para acordar la indemnización que se le abonaría a la *South Sea Co.* Las cifras oscilaron entre las 800.000 £ exigidas por Newcastle y las 300.000 £ que finalmente ofreció Keene en su negociación, pasando por las 500.000 £ que demandó el duque de Bedford, a lo que Carvajal volvió a enrocarse, defendiendo una indemnización de 100.000 £ y que el privilegio concedido al comercio inglés se prorrogase sólo seis años. En secreto, el plenipotenciario Benjamin Keene aceptó la contraoferta de Carvajal, lo que le costó defender su posición a los ojos de Newcastle. Archivo General de Simancas (AGS), Estado, 6914,

a esa lógica atlántica y antifrancesa. Nunca dejó de lado su animadversión hacia la guerra, a la que responsabilizó de los males principales que aquejaban a España desde el siglo XVI<sup>23</sup>, e hizo gala de una política negociadora de mano izquierda.

En José de Carvajal, tal y como explicó Delgado Barrado, se advierte esa genuina huella del pensamiento humanista cultivado en el siglo XVI por los integrantes de la Escuela de Salamanca, así como los principios del abate de Saint-Pierre, diseñador de un proyecto de paz perpetua<sup>24</sup>. Esta inclinación hacia el iusnaturalismo escolástico castellano en un estadista del siglo XVIII no necesariamente ha de interpretarse como si de un idealismo caduco se tratase. En realidad, bien podía adscribirse a una corriente política de profundo recorrido a lo largo del Setecientos que reflexionó el papel del comercio como constructor de un orden legal internacional. Sobre los tratados comerciales acordados entre potencias los teóricos iusnaturalistas pretendieron construir un marco legal de alcance universal que arbitrara la coexistencia pacífica entre potencias, tanto en la tierra como en el mar, medio en el que no existe la soberanía efectiva y por el que transitaba el mayor volumen del comercio internacional<sup>25</sup>. ¿Acaso no deberíamos analizar en esta clave el esfuerzo diplomático desplegado por Carvajal mediante la negociación de tratados comerciales en pos de una paz duradera?

Contrastaba con Ensenada, quien hizo gala de mayor talante pragmático en la arena de la política nacional e internacional, mostrándose más resuelto y agresivo, incluso con la oposición de la facción de los vizcaínos<sup>26</sup>. Desconfiaba de la diplomacia y sostenía que el mejor garante de los intereses del reino residía en el músculo militar y las finanzas, nervio de la guerra. Como el ministro Carvajal, Ensenada también se destacó a fines de los años 40 como un firme partidario de la paz, consciente como era de la debilidad militar y financiera de la Monarquía, así como de la imperiosa necesidad de una estabilidad política e internacional para el rearme. Pero una vez finalizada la guerra, divergió con Carvajal en cuanto a la idea de una paz perpetua, dada la sólida convicción del poderoso marqués en la inexorabilidad de una nueva contienda en las Indias.

Las cinco líneas maestras del proyecto geopolítico diseñado por el marqués de la Ensenada en su *Representación de 1751* a Fernando VI comportaba, a su vez, una reorientación atlántica y americana de la política exterior española: 1) defensa del *statu quo* en la Península Itálica y punto final a la cuestión italiana, que por medio siglo había absorbido demasiadas fuerzas y energías para tan pocas ganancias tangibles; 2) recuperar Gibraltar y Menorca, que percibía como dos espinas clavadas en el orgullo español; 3) reconstrucción interior del reino, poblacionismo y recuperación económica y comercial; 4) política exterior de estricta neutralidad y paz armada; 5) afianzar el control económico y militar sobre las Indias, lo que implicaba recuperar para España el

---

Wall a Carvajal, 23 y 30 de octubre de 1749; Estado, 6917, Wall a Carvajal, 22 de febrero de 1750. Una síntesis de las complicadísimas conversaciones mantenidas por los delegados españoles y británicos para alcanzar el acuerdo en MCLACHLAN, 1974: 134-138.

23. Despoblamiento, ruina económica y destrucción del comercio. BNE, Mss. 10446, ff. 20v-21v.

24. DELGADO BARRADO, 2001: 109-110.

25. SCHNAKENBOURG, 2017: 218, 220-226, 230.

26. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 78-81; 2017: 87 y 99-112.

mercado indiano, prácticamente perdido por completo para beneficio de potencias marítimas y comerciales como Gran Bretaña y Países Bajos<sup>27</sup>.

A todas luces, Zenón de Somodevilla advirtió con mejor sentido crítico el horizonte político que se abría; la futura batalla que de verdad implicaría a España, en la que se jugaría su posición como potencia de primer nivel, tendría lugar en el Atlántico y en las Indias, y en ella chocarían Francia y Gran Bretaña en pos del dominio del mercado indiano<sup>28</sup>. Ante esta situación, España tendría que rearmarse a marchas forzadas, especialmente en el mar. Con el fin de no levantar sospechas en Carvajal ni en el monarca, resolvió llevar en secreto su política de fortalecimiento militar de la Marina<sup>29</sup>.

Y lo cierto es que el marqués tenía motivos más que fundados para desconfiar de los resultados supuestamente alentadores de ese esfuerzo diplomático llevado a cabo por Carvajal en aras de afianzar la posición española en el teatro atlántico y americano. Ninguno de esos dos tratados firmados en 1750 sobrevivió a esa década. Por ejemplo, sus simpatías por la labor de la Compañía de Jesús lo llevaron a oponerse al Tratado de Límites, que dejaba algunas reducciones jesuíticas en el lado brasileño<sup>30</sup>. Con respecto al tratado anglo-español de 1750, la mayor apuesta diplomática de José de Carvajal, lejos de ser ventajoso para los intereses de España en el Nuevo Mundo, sólo cabe sus mediocres resultados. Pese a presentarlo como un éxito de su diplomacia, el tratado conseguido por Carvajal básicamente confirmaba el *statu quo ante bellum*; es decir, mantenía todos aquellos focos de crispación entre Londres y Madrid.

La principal flaqueza del tratado radicó en que los acuerdos alcanzados se constriñeron a una revisión y conculcación de las demandas sostenidas por la *South Sea Company*, pero dejaba pendiente de resolución todos aquellos contenciosos y motivos de fricción que mantenían España y Gran Bretaña por la defensa de sus intereses coloniales en las Indias, los cuales derivaron en la contienda de 1739 y quedaron en una especie de limbo en las negociaciones de paz que siguieron a ésta. De las cuestiones postergadas en 1750 destacaremos aquéllas que conocieron una mayor repercusión en los años inmediatamente posteriores, como la de los asentamientos ilegales de tala que mantenían los británicos en Yucatán y Belice<sup>31</sup>,

27. BNE, Mss. 18194, ff. 55r-79r. CEPEDA GÓMEZ, 2005: 463.

28. BNE, Mss. 18194, ff. 59v-61v.

29. No quiere decir que Ensenada fuese un belicista. Como ministro de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, conocía mejor que nadie los nefastos efectos de las luchas armadas, pero no ignoraba las todavía peores consecuencias de no prepararse militarmente. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 103-110.

30. BNE, Mss. 5178: «Recopilación de noticias desde el año de 1752 hasta el de 1759 y causas de la caída del marqués de la Ensenada», s.l., s.f.; Mss. 18576/14/02, ff. 16r-23v. STEIN y STEIN, 2002: 291 y 307.

31. Los campos de tala ilegales en Yucatán ya fueron atacados por los españoles en 1716, pero los efectos de aquella operación carecieron de durabilidad. Se estimaba en 800.000 quintales anuales la cantidad de palo de Campeche extraído por los británicos en sus asentamientos de tala. Por dar una cifra más concreta, para 1755, los taladores beliceños exportaban anualmente hasta 13.000 toneladas con las que abastecían de este producto a varios puertos europeos, incluyendo algunos españoles. Los británicos lo negaban y aseguraban obtener ese palo de tinte de sus enclaves en Wallis, Bacalar y Río Nuevo, lo que no parecía verosímil si se tiene en cuenta la escasa calidad del palo de tinte de esos sitios en comparación con el de Campeche. BNE, Mss. 1962: «Noticias a varios puntos que se examinaron de orden de S.M. [...] para establecer y asegurar el método y práctica de cortar en la provincia de Yucatán, o Campeche...», s.l., ff. 54r-90r. Véase el 2º cargo hecho al marqués y la réplica al mismo: BNE, Mss.

la libre navegación y el comercio ilícito practicado por las potencias extranjeras –principalmente Gran Bretaña– en Indias. En lo atinente al último punto, Carvajal y Keene optaron por una reglamentación del sistema de derechos de los guardacostas y su radio de acción, la reserva del corso a la Real Armada e incluso la formación una compañía comercial anglo-española para la corta y comercio del palo de Campeche en la costa hondureña, lo que se convertiría en otro de los muchos asuntos que empañaron la débil paz<sup>32</sup>.

De manera que, el tratado de 1750 no significó la resolución de la verdadera lacra que había enturbiado las relaciones entre Madrid y Londres hasta el punto de actuar como detonante de la guerra de 1739: el contrabando efectuado en el espacio del Caribe. Por eso discrepamos con Jean O. McLachlan cuando afirma que el tratado dio inicio a un periodo de siete años de buenas relaciones con España<sup>33</sup>. Para concluir este epígrafe puntualizamos que, a nuestro juicio, no se debería reducir el corto alcance de este tratado a la torpeza o ingenuidad de un nefelibata Carvajal dispuesto a una paz a cualquier precio. Más bien, el estadista se percató de la imposibilidad de hacer valer con mayor autoridad los intereses españoles en las Indias habida cuenta de la debilidad económica y militar que aquejaba la Monarquía.

## 2. LA POLÍTICA COMERCIAL COLONIAL Y LA MARINA MERCANTE

Hemos expuesto estas cuestiones atinentes a la manera en que Carvajal y Ensenada entendieron las relaciones internacionales y qué líneas de actuación seguir con el objeto de contextualizar debidamente la política de fomento naval defendida por los dos, entender sus similitudes y elucidar las causas de su fracaso en cuanto a la puesta en marcha. Al fin y al cabo, los planes de los dos ministros fueron redactados y expuestos en una coyuntura política internacional que no ha de ser obviada.

Pero no fueron las suyas las únicas voces críticas que se pronunciaron en la España de la primera mitad del siglo XVIII hacia la base del sistema imperial existente. A pesar de que el giro atlántico de la Monarquía se consolidó a partir de 1748, la creciente preocupación por la otra orilla del Atlántico ya había emergido con fuerza décadas antes, en la segunda mitad del largo reinado de Felipe V, a raíz de las convulsiones desatadas con Gran Bretaña en el Caribe. Por eso no ha de extrañar que fuese a partir de los años 40 de este siglo cuando ganasen en consistencia esas voces críticas, las teorías económicas mercantilistas que buscaban la reformulación de la base económica del imperio hispánico en pos de una vigorización comercial e industrial.

---

1962: «Cargos hechos al Marqués de la Ensenada», ff. 4v-12r. Sin ánimo de prolijidad, nos remitimos a CONTRERAS SÁNCHEZ, 1987: 49-74. OFFEN, 2000: 113-135.

32. BNE, Mss. 10676, ff. 16r-17v. Correspondencia entre Wall y Carvajal, Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, 4277.

33. MCLACHLAN, 1974: 139 y 143-144.

Los reformadores y proyectistas españoles del siglo XVIII (Macanaz, Legarra, Campillo, Ulloa, Uztáriz, etc.), ya desde el reinado de Felipe V reflexionaron al respecto de las estructuras económicas del imperio<sup>34</sup>. Todos ellos plantearon, con diferentes criterios, la idea de un imperio comercial activo en una línea centralizadora, en la que los reinos americanos actuasen como simples colonias que beneficiasen a la metrópoli ibérica. España ya tenía su mercado en los habitantes de América, y debía centrarse en asegurar y explotar el que, teóricamente, ya poseía. Esta nueva noción de un imperio comercial español fue formulada de tal manera que conllevaba irremisiblemente la transformación profunda del sistema policéntrico que hasta la fecha había sido consustancial a la Monarquía Hispánica.

Por ende, había que superar la obsesión bullonista por la extracción de metales preciosos como principal fuente de riqueza y, progresivamente, conferirle un mayor protagonismo al elemento humano, al mercado, al comercio<sup>35</sup>. Es decir, que en esas décadas de la primera mitad de siglo se asistió a una evolución en el pensamiento económico del imperio hacia unos postulados de cuño mercantilista francés, del cual Ensenada sobresalió como gran admirador, exponente y valedor.

No obstante, existieron figuras más críticas con el sistema comercial atlántico de la Monarquía, como los fueron las voces de Macanaz y Legarra, quienes se opusieron al monopolio de único puerto y a la vigencia del régimen de flotas<sup>36</sup>. También se opusieron a los organismos rectores de la Carrera de Indias, concretamente al Consulado, al que acusaban de representar los intereses egoístas de una comunidad mercantil inhábil y cortoplacista, sin sentido para los negocios como para convertirse en capitalistas comerciales. Constataron cuán lejos se encontraba España de disponer una burguesía que cultivase el capitalismo, a diferencia de la sociedad inglesa. No obstante, ninguno de los dos, aunque antibullonistas, abogaron por un desmantelamiento brusco del sistema comercial español, sino una transformación gradual que evitase impredecibles efectos traumáticos en la economía<sup>37</sup>.

Habría que esperar mucho en España para que prendiesen con más fuerza las teorías comerciales más aperturistas, pero sin llegar nunca al liberalismo. A nivel europeo hacía tiempo –desde el último tercio del siglo XVII– que en la ciencia comercial de las monarquías más desarrollada (principalmente en Inglaterra) se manejaba una nueva noción de riqueza que había dejado de lado los postulados bullonistas, resultado de una revolución financiera que conoció especial arraigo en la Inglaterra de la segunda mitad del Seiscientos<sup>38</sup>. Más tarde, a mediados

34. LLOMBART ROSA, 1998: 3. STEIN y STEIN, 2002: 244-280. TAVÁREZ SIMÓ, (2015): 56-76.

35. STEIN y STEIN, 2002: 275. TAVÁREZ SIMÓ, (2015): 58-60 y 65.

36. El pensamiento de Melchor Rafael de Macanaz (*Auxilios para bien gobernar una monarquía católica*, c. 1722, *Discurso sobre la América Española*, c. 1747) nos parece el más interesante de todos cuanto reflexionaron o cuestionaron las bases imperiales de la Monarquía. Afiló su pluma contra el «síndrome de la conquista», reflejado en la obcecación por la explotación minera que había caracterizado desde el inicio la política económica imperial española, que descuidaba el desarrollo comercial y el potencial mercado que representaban los habitantes de las Indias. STEIN y STEIN, 2002: 272-273. Cabe la posibilidad, argumentada por Tavárez Simó, de que la verdadera autoría de *Nuevo sistema económico para el gobierno de América* resida en Macanaz y no en José del Campillo. TAVÁREZ SIMÓ, (2015): 56-76.

37. STEIN y STEIN, 2002: 274.

38. Samuel Hartlib fue el más prominente defensor de la idea de acumulación indefinida de la riqueza mediante la producción y el comercio. Los seguidores de Hartlib redefinieron el dinero por su valor simbólico, no sólo por

de siglo, se asistió en Europa a la emersión de una generación que replanteó la doctrina económica política; primero, en los 50, la escuela fisiocrática contra el Colbertismo, con Quesnay y Mirabeau a la cabeza, imbuidos de los postulados de Jean-François Melon<sup>39</sup>; casi simultáneamente, a partir de los 60, el liberalismo económico anglosajón, con representantes como John Millar, David Hume y Adam Smith<sup>40</sup>. Llombart extiende hasta 1760 lo que denomina «etapa de transición» en el pensamiento económico español, aún marcado por la herencia de Uztáriz, autor de *Theórica y práctica de comercio y marina* (1724)<sup>41</sup>.

Hemos estimado oportuna una alusión a la ciencia económica del momento, dado que, en la época del estado fiscal-militar, va estrechamente ligada al reformismo que propugnaron Ensenada y Carvajal en la Hacienda, el comercio colonial y la Marina. La compleja historia de la decadencia naval española durante el siglo XVII trae asociada una serie de ideas<sup>42</sup>; entre ellas, la del declive de una Monarquía lastrada por unas estructuras económicas arcaicas y cada vez más alejadas del capitalismo comercial e industrial que consolidaba la existencia de las grandes flotas mercantes europeas, como la de Gran Bretaña, cuyo sector naviero se vio reforzado por ese dinamismo mercantil.

En el terreno de la reforma hacendística, tanto Carvajal como Ensenada estuvieron de acuerdo en implantar la contribución única y directa, pero naturalmente esto conoció una oposición decidida y empecinada en los círculos privilegiados, así como en los grandes hombres de negocios. Sería Ensenada quien la llevase a cabo entre 1749 y 1752, mediante la gestión de las alcabalas por parte de la Corona y la supresión de las numerosas rentas provinciales, lo que le impulsaría a levantar su célebre catastro, pero también a granjearse peligrosos enemigos<sup>43</sup>. Esta apuesta por la única contribución corrobora la evolución que operó en el pensamiento económico español, del mercantilismo clásico a las corrientes fisiocráticas que, a partir de 1760, se impondrían en el panorama francés e irradiarían al resto de Europa<sup>44</sup>. Advertimos que semejantes transformaciones en la doctrina económica presentan un grado de complejidad notablemente mayor, cuya explicación excede los objetivos de este trabajo.

En el terreno de la base comercial imperial, destacaremos que el marqués de la Ensenada siempre se mostró circunspecto con la navegación en convoyes y el monopolio de puerto único abierto al comercio con las Indias, precisamente dos

---

su valor metálico intrínseco. También John Law experimentó en Francia sobre estos principios de la moneda no metálica. WENNERLIND, 2011: 17-43.

39. THÉRÉ & CHARLES, (2008): 1-42. RØGE, 2013: 33-40. También en Francia se desarrolló un debate interno en torno a la reformulación de las bases económicas del imperio. ALIMENTO, 2017: 243-266.

40. Finalmente, sería el pensamiento económico británico el que se impondría a los ojos de los estadistas españoles como modelo a observar críticamente, imitar y mejorar. PAQUETTE, 2013: 76-104.

41. LLOMBART ROSA, 1998: 3-7 y 9-13.

42. GRAFE, 2011: 81-115.

43. La política hacendística ensenadista estuvo destinada a la obtención del líquido requerido para financiar esta empresa, lo que obligaba a enfrentarse al complicadísimo sistema tributario de la monarquía con el fin de racionalizarlo. BNE, Mss. 18194, ff. 57r-58v y 66v-68v. ANTEQUERA, 1884: 355. STEIN y STEIN, 2002: 287, 292-293. CEPEDA GÓMEZ, 2005: 470-472. GÓMEZ URDÁÑEZ, 2017: 118-119 y 147-187. Para el pensamiento hacendístico de Carvajal véase: BNE, Mss. 10446, ff. 28r-40r. DELGADO BARRADO, 2001.

44. RØGE, 2013: 40-44. LLOMBART ROSA, (2017): 147-156.



de los rasgos más representativos del sistema atlántico español. Sin ir más lejos, la primera reacción oficial, a comienzos de siglo, por parte de la nueva dinastía significó una confirmación de sistema de flotas que vio su plasmación por escrito en el *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos*, publicado en Madrid el 5 de abril de 1720 y conformado por ocho capítulos<sup>45</sup>. Su lógica continuista y conservadora, carente de audacia para reinventar el sistema comercial atlántico de la Monarquía, resultó ser su principal debilidad. Reafirmaba la lógica bullonista del imperialismo español en vez de abrazar un sistema económico más aperturista o próximo al mercantilismo. Asimismo, la rigidez del sistema de convoyes y de concesión de licencias por tonelaje desincentivó la construcción naval civil, dado que los armadores optaron por pocos barcos, pero de gran tonelaje. Debilidades advertidas por Macanaz, Legarra o Uztáriz<sup>46</sup>.

Partidario de reinventar el sistema atlántico español, Zenón respaldó la medida extraordinaria emprendida por Campillo en 1739 de licenciar registros sueltos de pabellón neutral para garantizar la comunicación con ultramar. Este recurso, además de una forma de adaptación a la excepcionalidad de la guerra, brindó la oportunidad de ensayar alternativas al anquilosado sistema de convoyes. Una vez concluida la contienda, Ensenada se resistió a restablecer las flotas al comprobar los buenos resultados arrojados por el sistema de registros sueltos. Las comunicaciones con las Indias se mantuvieron durante los años de la guerra, incluso con regiones secundarias (la costa chilena), y el comercio atlántico experimentó una tendencia al alza a lo largo de los años 50. La historiografía especializada ha valorado con optimismo los resultados que ofreció el sistema de registros, con la salvedad de los Stein, quienes se han mostrado más cautos. No obstante, también ellos han admitido que los resultados generales en los dieciséis años de vigencia, aunque desiguales, fueron buenos<sup>47</sup>.

Lo que nos importa aquí es que el recurso de los registros sueltos convenció a Ensenada y Carvajal, a la vez que proporcionó un poderoso argumento a favor de un sistema comercial más abierto. La razón para ello se fundamentó en que el predominio de los registros incentivó la actividad constructora en los astilleros privados de la periferia, más adaptados a la fábrica de navíos de menor porte. El sector naviero privado enfocado a la construcción barcos mercantes conoció un importante salto cualitativo como consecuencia de la expansión comercial transoceánica que tuvo lugar durante el sistema de registros<sup>48</sup>. Sólo la caída de Ensenada y la presión ejercida por las oligarquías comerciales representadas en los consulados de Cádiz y México consiguieron la restauración de un sistema bianual de flotas en 1755.

Otra de las características de la administración ensenadista y carvajaliana estribó en la apertura de más puertos peninsulares al comercio con las Indias. Además, en

45. AGI, Contratación, 5070B, Madrid, 5 de abril de 1720, ff. 1r-12r.

46. STEIN y STEIN, 2002: 220-232, 264, 271-274. UZTÁRIZ, 1757, caps. xx-xxviii.

47. WALKER, 1979: 258-263. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1988: 170-173. LLOMBART ROSA, 1992: 124. STEIN y STEIN, 2002: 232-241. KUETHE & ANDRIEN, 2014: 153-155.

48. ALFONSO MOLA, 1998: 107-108.

el pensamiento de Carvajal ocupó un puesto preferencial el impulso del comercio marítimo mediante las compañías privilegiadas. Lo movía a ello su temor a las consecuencias que podrían derivarse de una caída de Cádiz, cabecera del monopolio comercial transatlántico, en manos enemigas. Asimismo, Carvajal demostró una gran agudeza al comprender la necesidad de separar la marina mercante de la militar, y así lo reflejó al proponer que los puertos militares, aquéllos que servían de sedes de los grandes arsenales, permaneciesen cerrados para la navegación mercante<sup>49</sup>.

Empero, que Carvajal y Ensenada propugnasen la apertura de otros puertos españoles al comercio con las Indias no ha de interpretarse como una defensa de la libre navegación. Nada más lejos de la realidad, ya que José de Carvajal, adscrito a la corriente de Freitas y Selden<sup>50</sup>, se oponía firmemente a la libertad de navegación, lo que comportó cuantiosas dificultades en sus negociaciones con los británicos y la imposibilidad de zanjar el contencioso del comercio inglés en el Caribe. Por otra parte, aunque el marqués de la Ensenada sí aceptase la libertad de navegación, ello no lo convertía en un partidario del librecambismo, ni mucho menos que se atreviese a dar un paso en esa dirección, tal vez temeroso de los impredecibles efectos que pudiese desencadenar tal medida<sup>51</sup>. Habría que esperar a la siguiente generación, la época de Campomanes y Jovellanos, para encontrar una defensa más decidida de la libertad de comercio con las Indias<sup>52</sup>.

Observemos la evolución expansiva que experimentó la flota mercante española durante el siglo XVIII. Entre 1717 y 1778 su tamaño se multiplicó por cinco, hasta situarse la tercera del mundo, con 165.000 toneladas, sólo por detrás de Gran Bretaña (350.000 t) y Francia (219.000 t). El porcentaje del presupuesto de la Real Hacienda destinado al sector naviero aumentó del 8% de la década de 1710-1719 hasta el 24% de 1760-1790<sup>53</sup>. A pesar de que estos números muestran una evolución muy positiva en comparación con la etapa anterior (1650-1717), la perspectiva comparada con las potencias atlánticas occidentales nos revela que tales cifras distan de ser halagüeñas, pues nunca estuvieron a la altura de las que se le supondrían a una gran potencia marítima poseedora de un vastísimo imperio de ultramar. Además, la flota mercante española del siglo XVIII en su mayor parte había sido construida en astilleros extranjeros, como el propio Bernardo de Ulloa lo advirtió<sup>54</sup>. En vísperas de 1778, año del *Reglamento de Libre Comercio*, casi el 75% de los navíos mercantes implicados en el comercio con Indias habían sido fabricados en astilleros extranjeros: 362 bajeles extranjeros (fundamentalmente ingleses y franceses) frente a 130 españoles (109 peninsulares)<sup>55</sup>. Por mucho que los gobiernos insistiesen en vetar los navíos extranjeros, no lograrían erradicar la práctica, precisamente porque la necesidad imponía alternativas a la insuficiente industria naviera española.

49. BNE, Mss. 10446, ff. 26v y 40v-43r. MORALES RIBALTA, 2002: 15-18.

50. Para saber más sobre esta polémica que marcó el siglo XVII y que tuvo sus ecos en el siglo XVIII: BRITO VIEIRA, (2003): 361-377. MARTÍNEZ TORRES, (2017): 71-96.

51. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 118-119.

52. LLOMBART ROSA, 1992: 114-121; (2017): 151-153.

53. GRAFE, 2011: 87.

54. STEIN y STEIN, 2002: 263.

55. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1992: 162. ALFONSO MOLA, 1998: 101, 105-107.

### 3. EL REARME NAVAL

Las disparidades a la hora de concebir las relaciones exteriores de la Monarquía y las alianzas no impidieron que José de Carvajal y el marqués de la Ensenada coincidieran en la imperiosa necesidad de dotar a España de un poderoso aparato militar que disuadiera a potenciales enemigos y velara por la neutralidad del país, si bien priorizaron el rearme naval frente al terrestre. A partir de estos presupuestos idearon un proyecto de fomento de la Armada que compartió bastantes puntos comunes. Aunque el programa armamentístico naval diseñado por Carvajal en 1745 haya quedado eclipsado por la sombra alargada del marqués, nos gustaría llamar la atención sobre él y apercibir el escrupuloso detallismo con el que trabajaba el ministro de estado. A todas luces, si algo marcó con fuerza el reinado de Fernando VI fue el reformismo castrense para insuflar fuerza y vitalidad no sólo a la Real Armada sino también a los ejércitos de tierra<sup>56</sup>. He aquí la consecuencia más visible de entender los medios militares como instrumentos ejecutores de la política exterior.

Igualmente, así podemos comprender la prudencia del marqués de la Ensenada ante el rumbo que iban tomando entre 1748 y 1749 las negociaciones mantenidas por Carvajal con los diplomáticos británicos. A pesar de no depositar confianzas en la vía diplomática emprendida por Carvajal, al estimarla perjudicial para los intereses españoles, el marqués no quiso arriesgar una nueva guerra mientras persistiese la debilidad marítima de España frente a Gran Bretaña. Por eso mismo ideó secretamente su programa de rearme naval, con vista a seis u ocho años, pero guardándose de no levantar los recelos de Carvajal ni del monarca. En sus *Representaciones* siguió este esquema hasta la llegada del año 1751, momento en el que procedió a variar, seguro como estaba de los primeros resultados obtenidos en su rearme. A partir de entonces comenzó el diseño de su estrategia militar, en la que no contemplaría más concesiones a potencias rivales sin obtener a cambio ventajas. Situada en una posición de fuerza respetable, España podría vender cara su neutralidad una vez hubiese estallado una nueva guerra entre Francia y Gran Bretaña, conflicto que el propio Ensenada percibía como indefectible<sup>57</sup>. Si se diese esa situación, podría exigir la restitución de plazas como Gibraltar, Mahón y Bellaguardia, amén de privilegios comerciales.

Al fomentar la modernización de la Real Armada y la expansión de la marina mercante, Ensenada no trabajó en terreno sin roturar; ya hemos tenido ocasión de referirnos a Tinajero, Patiño, Gaztañeta y Uztáriz, inspiradores todos ellos del rearme naval que acometería Zenón<sup>58</sup>. El marqués exhibió habilidad a la hora de elaborar una

56. ABIÁN CUBILLO, (2017): 85-103. ANDÚJAR CASTILLO, 1996; 2005: 519-536. CEPEDA GÓMEZ, 2005: 467-468. Incluso Carvajal alentó la reforma del Ejército Real. BNE, Mss. 10446, ff. 21v-24v.

57. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 103-110; 2017: 113-145. SERRANO ÁLVAREZ, 2018: 167-186.

58. Biblioteca de la Universidad de Sevilla (BUS), A 109/087(40): «Proyecto de Tinajero de la Escalera para el despacho preciso de una flotilla», s.l., 1711, s / f. AGI, Indiferente general, 2644: «Informe de Bernardo Tinajero de la Escalera a José Grimaldo», Madrid, 15 de enero de 1713. Uztáriz, en los años 20, estimó que España necesitaría de una marina de guerra compuesta por 50 navíos de línea de 100-50 cañones de porte y 20 fragatas: UZTÁRIZ, 1757: 173-175 y 197-203 [1724]. Sobre otros proyectos de reconstrucción de la Armada en las primeras décadas del Setecientos, véase: PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1982: 397-402.

propaganda eficaz que exaltase su persona y difundiese públicamente sus logros, lo que ha contribuido a la formación de esa leyenda dorada en torno a su figura. Hay que reconocerle, no obstante, su capacidad analítica y crítica de los resultados obtenidos en la Guerra del Asiento, que él mismo gestionó y administró. Su principal mérito consistió en advertir las disfuncionalidades de las que se veía aquejada la Marina y reformular parcialmente la base ya establecida por Tinajero y Patiño<sup>59</sup>.

Un proyecto tan amplísimo y ambicioso como éste exigía una gigantesca revisión de los recursos financieros y una enorme inversión de medios económicos. El propio Ensenada calculó que el coste de su proyecto de reconstrucción naval militar en unos 30.000.000 de pesos, lo que justificaba su reforma hacendística, siguiendo algunas de las pautas expuestas por Uztáriz y Bernardo de Ulloa<sup>60</sup>. Por costosa que pareciese tal empresa, Carvajal y Ensenada la contemplaron seriamente porque la estimaron necesaria, como una imposición de la más aplastante lógica geopolítica. Este esfuerzo por racionalizar los recursos financieros y controlar más eficientemente la aplicación de los mismos en los gastos de la Marina se tradujo, a partir de 1750, en la asignación a cada departamento marítimo de un presupuesto fijo con el que cubrir las obligaciones ordinarias<sup>61</sup>.

Al término de la guerra, la Monarquía apenas podía alinear 16-18 navíos, 5 fragatas y 15 embarcaciones menores<sup>62</sup>. Todas estas unidades precisaban de urgentes reparaciones de envergadura. Ensenada confiaba con su rearme conseguir una fuerza naval capaz de alinear 125 barcos, entre 60 navíos de línea y 65 fragatas y unidades de menor porte. Por el momento, esperaba mantener la Marina existente en 1751 con 6.000.000 de escudos<sup>63</sup>. Nótese que en 1748 la *Royal Navy* disponía aproximadamente de 330 unidades de todas las clases, por lo que, de completarse con éxito el rearme ensenadista, la Real Armada tan sólo representaría un modesto 43'40% de las fuerzas marítimas de Gran Bretaña<sup>64</sup>. Para contrarrestar semejante desventaja, Ensenada abogaba por la alianza con Francia frente a Gran Bretaña, justo al revés que Carvajal; así, conjuntadas las unidades de la Real Armada con las de la *Marine Royal*, sería posible sumar una fuerza equivalente en número que defendiese el imperio<sup>65</sup>.

Y es que el propio marqués era muy consciente de las limitaciones presupuestarias y demográficas de la Monarquía a la hora de dotarse de unas fuerzas terrestres del tamaño de las francesas y de una marina de guerra equiparable a la británica. Quisiéramos advertir que en la cuestión del tamaño de la Real Armada la coincidencia entre el marqués y Carvajal fue absoluta, pues éste igualmente propuso en su *Testamento político* una marina de guerra conformada por 125 unidades: 50 navíos

59. Por ejemplo, se mantuvo fiel a la organización del personal de la Armada. MERINO NAVARRO, 2019: 19.

60. BNE, Mss. 18194, f. 66r. RODRÍGUEZ VILLA, 1878: 20, 47 y 85. STEIN y STEIN, 2002: 286-287. Compárense los guarismos de la evolución de las rentas reales a lo largo del siglo XVIII con los de las consignaciones destinadas a la Real Armada.

61. MERINO NAVARRO, 2019: 113, 118-119, 136.

62. OZANAM, 1980 [1751]: 118; MANERA REGUEYRA, 1981: 416-419.

63. BNE, Mss. 1962, ff. 17v-18r; Mss. 18194, ff. 58v y 60v-61r.

64. Para la *Royal Navy*, véase OZANAM, (1980): 87-90 y 118-123.

65. BNE, Mss. 18194, ff. 60r-61r.

de 25-60 cañones de porte, 25 navíos de 70-100 cañones y 25 o 30 fragatas cuya potencia de fuego oscilase entre los 20 y 50 cañones<sup>66</sup>.

Al igual que Patiño y Ensenada, Carvajal también defendió el modelo de tres departamentos marítimos, con la única diferencia de establecer la cabecera de uno de ellos en Gibraltar, en vez de Cádiz, ciudad que prefería dejar como puerto estrictamente comercial. Semejante propuesta ponía de relieve su optimismo en recuperar la plaza de Gibraltar. También sostuvo que la mitad de la Marina se guarneciese en El Ferrol, dos tercios de la otra mitad en Cartagena y el resto en Gibraltar. Con respecto a la Academia de Guardias Marinas, apoyó que su sede principal residiese en El Ferrol y que se erigiese una menor en Cartagena. En dichos puertos no se admitiría actividad comercial, para la cual se reservarían todos los restantes a ambas orillas del océano. Propuso que estas tres escuadras permaneciesen armadas con navíos de 70 cañones de porte y una fragata; sólo en caso de ser posible, una embarcación de remos o galera<sup>67</sup>.

En el haber del programa armamentístico carvajaliano hay que reconocerle su interés por detalles técnicos de toda índole, incluso cuando carecía de aquellos conocimientos en los que sí era ducho Ensenada, como las cuestiones relativas a las maestranzas de jarcia, carpintería, lona y calafates, entre otros<sup>68</sup>. Se preocupó por el cuidado y buen trato a los marineros, que fuesen bien pagados y se garantizase el bienestar de sus familiares; creyó conveniente que se les despidiera cerca de su patria o se les garantizaran medios con los que regresar a ella. Dicha preocupación abarcaba por igual a los marineros extranjeros que prestasen servicio en la Armada, a los que habría que darles empleo para todo el año. Propuso dejarlos en los navíos desarmados, preferentemente en aquellos que estuviesen fondeados en los puertos peninsulares, pues sabía que de no concederles oportunidades se volverían a sus tierras de origen<sup>69</sup>.

José de Carvajal tampoco se amilanó al abordar una problemática tan espinosa como la gestión de los recursos forestales y el procesado de las maderas para la construcción naval militar. Pidió que se cuidase la elección de las mismas, que fuesen bien curadas y cortadas sin menoscabo de considerar la adecuación al clima. Al igual que Ensenada, coincidió con Tinajero en la excelencia de los recursos forestales americanos para la industria naval. De este modo, Carvajal, que comprendía su proyecto a largo plazo, fomentó la actividad constructora de los astilleros americanos<sup>70</sup>. Ensenada, de la misma opinión, ya tomó medidas en dicha dirección durante la guerra; cargó en las espaldas de la Real Compañía de La

66. BNE, Mss. 10446, ff. 25v-26r.

67. *Ibid.*, ff. 26v-27r. Aunque Carvajal se refiriese a las galeras, Ensenada las consideraba de nula utilidad para la nueva guerra naval, por lo que en 1748 las suprimió de la Marina. Ciertamente, estas embarcaciones habían quedado desfasadas. MERINO NAVARRO, 2019: 346.

68. Hay que puntualizar que la política ensenadista también cuidó con esmero los requerimientos de las maestranzas, aun a costa de métodos expeditivos en forma de redadas contra los «vagos y malentretidos», particularmente contra los gitanos. *Ibid.*: 72-75, 78.

69. BNE, Mss. 10446, ff. 27v-28r.

70. *Ibid.*: f. 26r.

Habana<sup>71</sup> y del astillero de esa misma ciudad el peso principal de la (inacabada) serie de 15 bajeles que, teóricamente, deberían haber entrado en servicio para el año 1742.

Téngase en cuenta que la sensibilidad de la madera recién cortada ante la acción de los agentes atmosféricos si era dejada a la intemperie o inadecuadamente almacenada, o bien expuesta constantemente al contacto con el agua salda, sobre todo una tan corrosiva como la del Caribe. Todo ello exigía tareas periódicas de mantenimiento y reparación<sup>72</sup>. De un adecuado corte y posterior procesamiento de las maderas dependería la utilidad del navío a partir de su entrada en servicio en la Real Armada. En otras ocasiones, los inconvenientes procedían de los repuestos o falta de enseres navales<sup>73</sup>. La experiencia de la guerra constató que el éxito o fracaso de una operación naval podía verse muy seriamente condicionado por culpa de un deficiente mantenimiento del navío o el mal estado de sus maderas.

En cuanto a política forestal, mucho más trascendental se reveló la decisión de que la Marina tomase bajo su jurisdicción los bosques y montes de América de interés para la construcción naval, fundamentalmente los existentes en el área antillana. Ya en el año 1747, para la isla de Cuba, el gobernador de La Habana, Francisco Cajigal de la Vega, pretendió hacer extensible a los restantes tipos de árboles la prohibición expresa de tala de caoba, roble y cedro, y dictó medidas encaminadas en esta dirección, dada la imperiosa necesidad de asegurar madera para el astillero y que ésta no fuese quemada para la apertura de nuevas estancias e ingenios azucareros<sup>74</sup>.

A fuer de las *Ordenanzas* de 1748 –inspiradas en la *Ordonnance sur le fait des eaux et forêts* de 1669– se determinaron criterios de selección en la corta y curado de las maderas; se buscaba en el árbol la pieza o ligazón que mejor se adecuase al posterior diseño del buque y al porte de éste<sup>75</sup>. Además, para 1752 se habían plantado en España hasta dos millones de robles<sup>76</sup>. Sin embargo, se reafirmó la preferencia por las maderas de origen nórdico para la arboladura de los navíos, conclusión a la que ya llegó Ciprian d'Autran en los años 30. Desde 1751 todos los navíos botados en los astilleros españoles emplearon exclusivamente maderas del Báltico para sus palos, vergas y masteleros; incluso aquéllos contruidos en La Habana, una vez pasaban por La Carraca para cualquier tarea de mantenimiento o revisión, veían reemplazadas sus arboladuras por otras realizadas con este tipo de maderas, algo que se convirtió en norma a partir de 1752 y que se mantuvo en la década siguiente<sup>77</sup>.

Ciertamente, la política ensenadista dio sus frutos en cuanto a la aceleración de los ritmos de fabricación de navíos de guerra en los astilleros, que experimentaron

71. Véase el estudio de SERRANO ÁLVAREZ, 2018, 96-126.

72. AGI, Santo Domingo, 1318: correspondencia entre Pedro de Torres y el gobernador, La Habana, 15-24 de julio de 1747.

73. AGS, Secretaría de Marina (SMA), 401-2: Reggío informa sobre la llegada del navío *Real Familia*, La Habana, 6 de junio de 1748.

74. AGI, Santo Domingo, 1318: «Providencias para la conservación de los montes», La Habana, 14 de septiembre de 1747, s / f.

75. ARANDA Y ANTÓN, (1992): 7 y 11.

76. GÓMEZ URDÁÑEZ, 2017: 144.

77. BNE, Mss. 18194, f. 65. MERINO NAVARRO, 2019: 220-223. QUINTERO GONZÁLEZ, (2004): 84-88.

un reseñable proceso de ampliación y modernización, con la transferencia de tecnología náutica extranjera, esencialmente de Francia y de Gran Bretaña<sup>78</sup>. Se amplió, en definitiva, la Real Armada y se la dotó de una mejor infraestructura portuaria que le otorgase un respaldo logístico. Sin embargo, el rearme conoció una serie de problemas técnicos, como los desajustes derivados de la introducción del sistema de construcción naval *a la inglesa*, cuyos resultados distaron de ser satisfactorios, por no decir llanamente mediocres en muchos casos. Además, cabe cuestionarse detenidamente si de verdad era necesario un cambio del diseño de los barcos, más aún cuando el sistema de Ciprian d'Autran se había revelado tan capaz durante la guerra, incluso superior a sus homólogos británicos<sup>79</sup>. Sin embargo, el discreto desempeño táctico de los oficiales y mandos intermedios, sumado a la escasa calidad de la marinería y la falta de hombres con los que nutrir las tripulaciones, continuaron como el principal punto débil de la Armada<sup>80</sup>.

También queremos llamar la atención sobre una contradicción fundamental que el rearme ensenadista heredó del de Patiño, como ya apuntó Alfonso Mola. La desviación de recursos, medios navales y capital humano hacia los grandes astilleros y arsenales que reconstruían la Real Armada actuó en detrimento de los centros privados tradicionales especializados en la construcción de barcos mercantes de modesto porte, que en una coyuntura de expansión comercial oceánica se adecuaban muy bien a la demanda. El hueco tuvo que cubrirse con la nacionalización de bajeles de construcción extranjera, lo que postergó constantemente el despegue del sector naviero mercantil<sup>81</sup>.

El empeño carvajaliano por la reconstrucción y modernización de la Marina conoció un progresivo desvanecimiento a partir de 1748, como evidencia la omisión de este proyecto en *Mis pensamientos*. Podemos conjeturar que la firma de la paz en 1748 y el tratado con Gran Bretaña de 1750 alejasen a Carvajal de su propio programa de rearme naval, acaso porque ya no lo considerase tan necesario. Confiaba en la fructificación de la alianza con Gran Bretaña y, así, la posibilidad de unir los destinos de la Marina española a los de la *Royal Navy*, lo que se traduciría en la hegemonía marítima mundial para ambas potencias<sup>82</sup>.

Más plausible nos parece que la razón principal de su desentendimiento por la Armada se debiera a las desalentadoras noticias de las que tuvo conocimiento a fines de 1748, cuando supo de la derrota sufrida por la escuadra española de La Habana ante una formación británica liderada por Charles Knowles. «Reniego de marina que tan malamente nos ha servido en una guerra de mar, aviendo consumido mis llones sin término y perdido vasos por insensible transpiración» escribió Carvajal a Fernando Álvarez de Toledo, duque de Huéscar, en la Navidad de 1748, según su documentación epistolar<sup>83</sup>. A todas luces, el adverso resultado de la batalla debió

78. MERINO NAVARRO, 2019: 351 y 354.

79. MERINO NAVARRO, 2019: 49-55. APESTEGUI, 1998: 251-253 y 259-261.

80. Sobre los problemas de los que adolecía la marinería española: MERINO NAVARRO, 2019: 86-89.

81. ALFONSO MOLA, 1998: 106-107.

82. BNE, Mss. 10446, f. 14v. MCLACHLAN, 1974: 132-133. Sorprende el razonamiento seguido por José de Carvajal, cuando ciertamente la *Royal Navy* se bastaba por sí misma para defender los intereses imperiales de Gran Bretaña.

83. OZANAM, 1975: 422. Huéscar ejercía de embajador en París desde 1746.

causar un hondo impacto en Carvajal y Ensenada, como así se deduce de la gran cantidad de papel que generó<sup>84</sup>.

#### 4. LA CRISIS POLÍTICA DE 1754

En gran medida se trató de una crisis política acontecida a raíz de la caída de Ensenada, en la cual influyeron multitud de razones externas. A pesar de que este ministro había priorizado la reforma interna frente a la política exterior (de la que se encargaba Carvajal), no menos cierto era que ese reformismo ensenadista hacia el exterior se orientaba con vista a las relaciones internacionales. Por su reforma fiscal, su uso de la Corona como directora de la economía y su política de contención del gasto superfluo fue visto entre ciertos círculos cortesanos como un ser ambicioso, despótico y molesto<sup>85</sup>. Esta crisis ejemplificó muy bien la divergencia existente entre ambos hombres de estado a la hora de afrontar los conflictos diplomáticos con potencias externas, por mucho que hubiesen convergido en el fortalecimiento de la Real Armada. Y precisamente, la Marina ha de entenderse como instrumento al servicio de la política exterior, por lo que precisa de una coherencia en las líneas de actuación de la segunda.

Cuando emergió la crisis por la tala del palo tintóreo de Campeche, Carvajal reaccionó vacilante ante el nuevo foco de tensión, temeroso de despertar el enfado de los británicos y propiciar así una ruptura del acuerdo tan trabajosamente logrado. El marqués de la Ensenada, en cambio, buscó la solución a ese contencioso mediante la monopolización del palo tintóreo. No veía inconvenientes en venderlo a los ingleses, pero dentro de unas condiciones encaminadas a regular su extracción y venta, que la materia llegase a un puerto español –a Cádiz– y que se aplicasen los aranceles más convenientes para una materia prima tan rentable. Es decir, el marqués apostó por el mercantilismo de cuño francés: proteccionismo económico e impulso de la industria nacional como forma de competir con Gran Bretaña<sup>86</sup>. Estas medidas de Ensenada generaron constantes encononazos entre los guardacostas españoles y el escuadrón británico bajo las órdenes del contralmirante sir Charles Knowles. El marqués respondió con un aumento de las fuerzas en la Mosquitia y una intensificación de los registros y los apresamientos de contrabandistas ingleses.

---

84. AGS, SMA, 400-2: Wall a Ensenada, por vía reservada, Londres, 15 de diciembre de 1748. AGS, SMA, 401-1: Miguel de Lovio a Ensenada, La Habana, 15 de noviembre de 1748; *Ibid.*: Wall a Ensenada, refiriendo las noticias sobre el combate naval, Londres, 12 de diciembre de 1749.

85. BNE, Mss. 1962, ff. 54r-90r. STEIN y STEIN, 2002: 308-309. Para Gómez Urdáñez, Keene estuvo implicado en ese conflicto desde un comienzo, aunque cabría la posibilidad de que él mismo, una vez concluidos los hechos, engrandeciese su actuación para arrogarse más prestigio. Ricardo Wall y el duque de Huéscar vieron el camino expedito para hacer efectiva la confabulación una vez falleció Carvajal el 8 de abril de 1754. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 119 y 126-129. Francisco Andújar Castillo sostiene la posibilidad de que la caída del marqués también se viera motivada, en menor medida, por la reducción de efectivos que comportó su reforma de 1749. ANDÚJAR CASTILLO, 2005: 520. Todo parece indicar que así fue, si nos fijamos en el tercer cargo contra el marqués, a quien acusaban de haber disminuido y abandonado el Ejército: BNE, Mss. 1962, f. 12; Mss. 5718.

86. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 115-117; 2017: 211-219, 221-222 y 230-231.



En cuanto Keene tuvo noticias de estos hechos y del éxito de la política ensenadista, informó a Londres y saltaron las alarmas<sup>87</sup>.

El tratado con Gran Bretaña se desmoronaba tras cuatro años de frágil vigencia, y así se lo hicieron saber Keene y Wall a Carvajal. Éste no pudo ofrecer ninguna explicación convincente a los diplomáticos británicos. Falleció el 8 de abril, habiendo sido incapaz de llegar a una solución. Lo sucedió Huéscar, quien desempeñó el cargo como interino hasta mayo. Un mes después, en la medianoche del 20 de julio, fue arrestado el marqués de la Ensenada, quien ya no contaba con la protección que le había brindado Carvajal. Una orden del rey lo acusaba de alta traición por ocultarle información de Estado. Wall y Huéscar, sus principales opositores y los orquestadores del complot, habían buscado cualquier prueba inculpatoria<sup>88</sup>. Keene, viendo el éxito de la conjura contra Ensenada, expresó triunfalmente: «no se construirán más buques para España»<sup>89</sup>. Así, con la muerte de Carvajal, la caída de Ensenada, el ascenso de Wall y Huéscar y la llegada de Julián de Arriaga al frente de la cartera de Marina, se abrió un periodo transitorio, en el que los proyectos de rearme que tanto consternaban a Londres fueron parcialmente paralizados<sup>90</sup>.

## 5. CONCLUSIÓN FINAL

La paralización del rearme fue decisiva para que cuando España se incorporase a la guerra en 1762 no lo hiciera debidamente preparada y sufriera uno de los mayores descalabros militares de su historia. Ni siquiera se alcanzó la cifra de 60 navíos de línea que había fijado como referente el marqués de Ensenada. Éste, consciente de la situación desfavorable de la Real Armada frente a la *Royal Navy*, siempre se opuso a la guerra abierta hasta que el programa de rearme no hubiese sido completado; Eslava, por el contrario, no obró con la misma prudencia en 1762. Los hechos terminaron por darle la razón a la estrategia diseñada por Zenón de Somodevilla, quien

87. A comienzos de la década de 1750 se presenció un nuevo auge de las actividades de los contrabandistas, algunas de abierta hostilidad, que encontraron su reacción en las redobladas campañas punitivas de los guardacostas españoles, promovidas por Ensenada. La respuesta militar al contrabando terminaría alejándolo de Carvajal. En 1749 los guardacostas capturaron la balandra *Mayflower*, cargada de esclavos para la *South Sea Co.* AGI, Santo Domingo, 2170: «Presas, represalias, corsos y armadores», La Habana, 1750. Lo que en realidad se libró en las aguas del Caribe durante la década de 1750 fue un epílogo extraoficial del conflicto colonial de 1739, una especie de guerra corsaria entre contrabandistas y guardacostas. AGI, Santo Domingo, 498: «Al marqués de la Ensenada, remitiéndole los papeles que contiene el índice adjunto sobre el modo y forma en que despachan los virreyes y gobernadores de Indias las patentes para hacer el corso», Madrid, 17 de febrero de 1751.; AGI, Santo Domingo, 2171: «Lorenzo de Montalvo al marqués de la Ensenada, con testimonio de los autos obrados con motivo de las presas hechas por los navíos de la escuadra guardacostas de aquellos mares en el bergantín *Yemcimer* y la *Charidad* (sic) del capitán Ricardo Landon (sic)», La Habana, 11 de diciembre de 1753; *Ibid.*: «A Julián de Arriaga, con información de una balandra despachada en corso que capturó una embarcación inglesa con 32 hombres, 12 cañones y 12 pedreros el 22 de abril de 1755», Santiago de Cuba, 6 de mayo de 1755. La costa venezolana fue otra de las más afectadas por el contrabando. AGI, Santo Domingo, 792: «Expedientes sobre los insultos de los holandeses e ingleses de Curazao», 1753-1756.

88. BNE, Mss. 5710: «Cargos hechos al marqués de la Ensenada y respuesta a los mismos», s.l., s.f. [c.1774]; Mss. 1962, ff. 91r-126v; Mss. 18576/14/2, ff. 24 y ss. GÓMEZ URDÁÑEZ, 2017: 224-225.

89. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 128.

90. MERINO NAVARRO, 2019: 75. BAUDOT MONROY, (2015): 279-301. ANDÚJAR CASTILLO, (2015): 312-319. SERRANO ÁLVAREZ, 2018: 186-206.

comprendió desde el comienzo que el enemigo inmediato sería Gran Bretaña, no Francia, y el escenario de la confrontación América y el Atlántico.

¿Qué papel habría jugado la Real Armada si se hubiesen cumplido los planes de Ensenada? Por desgracia, no podemos ofrecer ninguna respuesta segura; sólo nos quedan las conjeturas y los supuestos teóricos propios de la historia contrafactual. Aunque como ejercicio de reflexión histórica no carece de interés. Nos limitaremos a aventurar que la interrupción del rearme naval ensenadista, con sus aciertos y descuidos, significó una oportunidad perdida para el país; España hubiese podido llegar a la década de los 60 con una marina militar más reforzada y de mayor capacidad disuasoria, lo que seguramente habría garantizado mejor su neutralidad.

## 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*, 6/12 (2017): 85-103.
- ALFONSO MOLA, Marina, «El reformismo borbónico y la flota colonial. ¿Éxito o fracaso?», *Actas XI Congreso Internacional AHILA*, Liverpool, 1998: 100-132.
- ALIMENTO, Antonella, «From Privilege to Equality: Commercial Treaties and the French Solutions to International Competition (1736-1770)», en A. Alimento, K. Stapelbroek, Koen (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, London, Palgrave Macmillan, 2017: 243-266.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, *Consejo y consejeros de guerra en el siglo XVIII*, Granada, Universidad de Granada, 1996.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, «La 'reforma' militar del marqués de la Ensenada», en A. Guimerà Ravina y V. Peralta Ruíz (coords.), *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, FUE, 2005: 519-536.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, «Jorge Juan en el contexto de la marina del siglo XVIII», en A. Alberola Romá, C. Mas Galvañ y R. Die Maculet (eds.), *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*, Sant Vicent del Raspeig, Universitat d'Alacant i Casa de Velázquez, 2015: 303-323.
- APESTEGUI, Cruz, «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998): 237-266.
- ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de, «Las maderas de América en la arquitectura naval del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 38 (1992): 7-31.
- ARANDA Y PERY, Joaquín María, *El marqués de la Ensenada: estudios sobre su administración*, Madrid, Imprenta de los hijos de M. G. Hernández, 1898.
- ANTEQUERA, José María, *Historia de la legislación española*, Madrid, Imprenta de A. Pérez Dubrull, 1884.
- BAUDOT MONROY, María, «Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740)», en *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 69 (2014): 37-62.
- BAUDOT MONROY, María, «Jorge Juan y Julián de Arriaga: una relación difícil», en A. Alberola Romá, C. Mas Galvañ y R. Die Maculet (eds.), *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*, Sant Vicent del Raspeig, Universitat d'Alacant y Casa de Velázquez, 2015: 279-301.
- BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio-Miguel, «De Utrecht a Trafalgar. El papel de la economía e instituciones en los imperios atlánticos», en A. Guimerà Ravina y V. Peralta Ruíz (coords.), *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, FUE. 2005: 235-256.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de, *Relaciones de España bajo Felipe V, del Tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Valladolid, AEHM, 1998.
- CANTILLO, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843.
- CEPEDA GÓMEZ, José, «La marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII», en A. Guimerà Ravina y V. Peralta Ruíz (coords.), *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar*, Madrid, FUE, 2005: 447-482.
- CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia, «El palo de tinte, motivo de un conflicto entre dos naciones, 1670-1802», *Historia Mexicana*, 37/1 (1987): 49-74.

- DELGADO BARRADO, José Miguel, *José de Carvajal y Lancáster. Testamento político o idea de un gobierno católico (1745)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1999.
- DELGADO BARRADO, José Miguel, *El proyecto político de Carvajal: pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*, Madrid, CSIC, 2001.
- DELGADO BARRADO, José Miguel y GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, (coords.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002.
- DONOSO ANES, Rafael, *Los navíos anuales de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobello de 1731*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- DONOSO ANES, Rafael, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750): su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Cádiz, Diputación Provincial, 1988.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaída, 1992.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *Fernando VI*, Madrid, Arlanza, 2001.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, «Carvajal-Ensenada: un binomio político», en J. M. Delgado Barrado y J. L. Gómez Urdáñez (coords.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002: 65-92.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El marqués de la Ensenada: el secretario de todo*, Madrid, Punto de Vista, 2017.
- GRAFE, Regina, «The Strange Tale of the Decline of Spanish Shipping», en R. W. Unger (ed.), *Shipping and Economic Growth 1350-1850*, Leiden, Brill, 2011: 81-115.
- HARDING, Richard, *The Emergence of Britain's Global Supremacy: The War of 1739-1748*, Woodbridge, Boydell Press, 2013.
- HILTON, Sylvia-Lyn, «El conflicto anglo-español en Florida: utopía y realismo en la política española, 1732-1739», *Quinto Centenario. Revista Complutense de Historia de América*, 5 (1983): 97-128.
- JENKINSON, Charles, *A Collection of all the Treaties of Peace, Alliance and Commerce between Great Britain and other Powers* (3 vols.), London, J. Debrett, 1785.
- KUETHE, Allan J. & ANDRIEN, Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*, New York, Cambridge University Press, 2014.
- LEÓN SANZ, Virginia & GUASTI, Niccolò, «The Treaty of Asiento between Spain and Great Britain», en A. Alimento, K. Stapelbroek (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, London, Palgrave Macmillan, 2017: 151-172.
- LLOMBART ROSA, Vicent, *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, Alianza, 1992.
- LLOMBART ROSA, Vicent, *El pensamiento económico de la ilustración en España (1730-1812)*, Valencia, Universitat de València, 1998.
- LLOMBART ROSA, Vicent, «Jovellanos y Adam Smith. Acerca del fenómeno de las influencias en la historia del pensamiento económico», *Iberian Journal of the History of Economic Thought*, 4/2 (2017): 147-156.
- LÓPEZ-CORDÓN, María Victoria, «Carvajal y la política exterior de la Monarquía española», en J. M. Delgado Barrado y J. L. Gómez Urdáñez (coords.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002: 21-44.
- MANERA REGUEYRA, Enrique, *El buque en la Armada Española*, Madrid, Sílex, 1981.
- MCLACHLAN, Jean O., *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750*, New York, Octagon Books, 1974.

- MERINO NAVARRO, José P., *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones 19, 2019 [1981].
- MOLINA CORTÓN, Juan, *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*, Badajoz, Editora Regional de Extremadura, 2003.
- MORALES RIBALTA, Pere, «Carvajal y la administración española», en J. M. Delgado Barrado y J. L. Gómez Urdáñez (coords.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002: 3-19.
- OFFEN, Karl H., «British Logwood Extraction from the Mosquitia: The Origin of a Myth», *Hispanic American Historical Review*, 80/1 (2000): 113-135.
- OZANAM, Didier, *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre don José de Carvajal y el duque de Huéscar, 1746-1749*, CSIC, Madrid, 1975.
- OZANAM, Didier, «Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)», *Cuadernos de Investigación Histórica*, 4 (1980): 67-124.
- PAQUETTE, Gabriel, «Views from the South: Images of Britain and its Empire in Portuguese and Spanish Political Economic Discourse, ca. 1740-1810», en S. A. Reinert, P. RØGE (eds.), *The Political Economy of Empire in the Early Modern World*, Basingtoke, Palgrave Macmillan, 2013: 76-104.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, EEHA, 1982.
- PUIG-SAMPER, Miguel Ángel, *Las expediciones científicas en el siglo XVIII*, Madrid, Akal, 1991.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, «La arboladura en la construcción naval del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 87 (2004): 81-94.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio, *Don Cenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada: ensayo biográfico formado con documentos en su mayor parte originales, inéditos y desconocidos*, Madrid, Librería de M. Murillo, 1878.
- RØGE, Pernille, «A Natural Order of Empire: The Physiocratic Vision of Colonial France after the Seven Years' War», en S. A. Reinert, P. RØGE (eds.), *The Political Economy of Empire in the Early Modern World*, Basingtoke, Palgrave Macmillan, 2013: 32-52.
- SCHNAKENBOURG, Éric, «The Conditions of Trade in Wartime: Treaties of Commerce and Maritime Law in the Eighteenth Century», en A. Alimento, K. Stapelbroek (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, London, Palgrave Macmillan, 2017: 151-172.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018.
- STEIN, Bárbara H. y STEIN, Stanley J., *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Barcelona, Crítica, 2002.
- TAVÁREZ SIMÓ, Fidel José, «La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765», *Magallánica, Revista de Historia Moderna*, 3 (2015): 56-76.
- THÉRE, Christine & CHARLES, Loïc, «The Writing Workshop of François Quesnay and the Making of Physiocracy», *History of Political Economy*, 40 (2008): 1-42.
- UZTÁRIZ, Jerónimo de, *Theórica y práctica de Comercio y de Marina*, Madrid, Imprenta de Antonio Sanz, 1757.
- VALDEZ BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, Iberoamericana, 2012.
- WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979.
- WENNERLIND, Carl, *Casualties of Credit: the English Financial Revolution, 1620-1720*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2011.





AÑO 2020  
ISSN: 1131-768X  
E-ISSN 2340-1400

# 33 ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

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

**Monográfico · Special Issue: ¿Un reinado reformista? Estudios sobre la monarquía de Carlos II en homenaje al profesor Juan Antonio Sánchez Belén**  
**A Reformist Reign? Studies on the Monarchy of Carlos II in Tribute to Professor Juan Antonio Sánchez Belén**

**13 JULIO ARROYO VOZMEDIANO Y RAFAEL VALLADARES**  
¿Un reinado reformista? Estudios sobre la monarquía de Carlos II en homenaje al profesor Juan Antonio Sánchez Belén / A Reformist Reign? Studies on the Monarchy of Carlos II in Tribute to Professor Juan Antonio Sánchez Belén

**19 JULIO ARROYO VOZMEDIANO**  
Carlos II y su hechizo. Crónica y leyenda de un rey inacabado / Carlos II and his Bewitch. Chronicle and Legend of an Unfinished King

**43 RAFAEL VALLADARES**  
El camino a Carlos II. Haro, Felipe IV y la restauración del gobierno personal en España / The Road to Carlos II. Haro, Felipe IV and the Restoration of Personal Government in Spain

**65 RAFAEL TORRES-SÁNCHEZ**  
La insoportable carga de Leviathan. Deuda pública y alivio fiscal de los vasallos en el reinado de Carlos II / Leviathan's Unbearable Burden. Public Debt and Fiscal Relief of the Vassals in the Reign of Carlos II

**89 FRANCISCO ANDÚJAR CASTILLO**  
Los ingresos no fiscales de la hacienda castellana en las dos últimas décadas del siglo XVII: la vía de Indias / The Non-Fiscal Income of the Castilian Treasury in the Last Two Decades of the 17<sup>th</sup> Century: The Road to the Indies

**117 AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO**  
La fundición de Eugui en el Reinado de Carlos II / The Foundry of Eugui in the Reign of Carlos II

**139 MARINA ALFONSO MOLA Y CARLOS MARTÍNEZ SHAW**  
Los infortunios de Alonso Ramírez y el pacífico de los ibéricos / The Misfortunes of Alonso Ramírez and the Pacific of the Iberics

## Miscelánea · Miscellany

**167 CLAUDIO CÉSAR RIZZUTO**  
Legitimación y religión en la revuelta de las Comunidades de Castilla (1520-1521) / Legitimation and Religion in the Revolt of the Comunidades of Castile (1520-1521) V (1722-1742)

**187 FRANCISCO CEBREIRO ARES**  
Léger Félicité Sonthonax en A Coruña: affaire monétaire y conflicto diplomático franco-español (1797-1798) / Léger Félicité Sonthonax in Corunna: Monetary Affaire and Spanish-French Diplomatic Conflict (1797-1798)

**213 MICHELE BOSCO**  
«Con lágrimas de nuestros corazones». El rescate de cautivos en una redención mercedaria del siglo XVIII / The Order of Mercy and the Ransoming of Captives. Stakeholders and Economic Dynamics in a 18<sup>th</sup> Century Redemption

**245 FRANCISCO AMOR-MARTÍN**  
La cuestión marítima en la estrategia geopolítica de Carvajal y Ensenada / The Maritime Issue Within Carvajal and Ensenada's Geo-Political Strategy

**269 JAVIER BRAGADO ECHEVARRÍA**  
«Volver a casa»: la logística de los prisioneros de guerra en las guerras de Italia (1740-1748) / «Coming back Home»: The Logistics of Prisoners of War in the Italian Wars (1740-1748)

**299 MARÍA SEIJAS MONTERO Y LAURA RODICIO PEREIRA**  
«Deprender el oficio...» el acceso y el aprendizaje en los talleres gallegos durante los siglos XVI-XVII: las ciudades de Santiago y Ourense como destino / Learning Artisan Crafts in Santiago and Ourense... The Access to and Learning Process in the Sixteenth and Seventeenth Century Galician Artisan Workshops

**323 ALEXANDRE COELLO DE LA ROSA**  
Diplomáticos y mártires jesuitas en la corte de Kudarat (Mindanao, Siglo XVII) / Diplomats and Jesuit Martyrs at the Court of Kudarat (Mindanao, 17<sup>th</sup> Century)

**347 HILTRUD FRIEDERICH-STEGMANN**  
La Inquisición en España en textos de viajeros alemanes del siglo XVIII / The Spanish Inquisition According to Several Texts by German Travellers of the 18<sup>th</sup> Century

## Taller de historiografía · Historiography Workshop

### Ensayos · Essays

**373 CARLOS PASCUAL**  
De librerías, librerías y editores: Nota a propósito de Marcial Pons / Booksellers, Bookstores and Publishers: Note about Marcial Pons

**387 GABRIEL PINTOS AMENGUAL**  
La edición de textos sobre navegación durante los siglos XVI-XVIII: un apunte histórico / The Edition of Texts on Navigation during the 16<sup>th</sup> to 18<sup>th</sup> Centuries: A Historical Note



33



# ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

**SERIE IV HISTORIA MODERNA**

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

## Reseñas · Book Review

**413** MACKAY, Ruth, *Life in a Time of Pestilence. The Great Castilian Plague of 1596-1601*, (MAURO HERNÁNDEZ)

**417** CIARAMITARO, Fernando & PUENTE BRUNKE, José de la (eds.), *Extranjeros, naturales y fronteras en la América ibérica y Europa (1492-1830)* (MARCO ANTONIO REYES LUGARDO)

**421** ALABRÚS IGLESIAS, Rosa María, *Razones y emociones femeninas. Hipólita de Rocabertí y las monjas catalanas del Barroco* (CARLOS MARTÍNEZ SHAW)

**425** FIGUEIRÔA-RÊGO, Joao de, Luxán, Santiago de & Sanz, Vicent (eds.), *Tabaco e Escravos nos Impérios Ibéricos* (AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO)

**429** YUN CASALILLA, Bartolomé, *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)* (JORGE ROJAS GUTIÉRREZ)

**433** MITCHELL, Silvia Z., *Queen, Mother, and Stateswoman: Mariana of Austria and the Government of Spain* (JULIO ARROYO VOZMEDIANO)

**437** MALO BARRANCO, Laura, *Nobleza en femenino. Mujeres, poder y cultura en la España moderna* (ALBERTO JUAN FELANI PINTOS)

**441** СДВИЖКОВ, Д.А., *Письма с прусской войны. Люди российско-императорской армии в 1758 году* (RUSLANA MARTINIUC)

**445** ORTEGA DEL CERRO, Pablo, *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del XVIII- finales del XIX)* (JAVIER GÓMEZ MESA)

**449** FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo, *Restigios. Ensayos varios de historiografía, 1976-2016* (JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ TORRES)