



Introducción

La bahía gaditana en el siglo XVIII desde una perspectiva naval

Guadalupe CARRASCO-GONZALEZ

Pablo ORTEGA-DEL-CERRO

Universidad de Cádiz

En los primeros años del siglo XIX, el francés Alexandre Laborde hizo un viaje por España para observar la geografía, población e historia de diferentes provincias. A su llegada a la bahía gaditana describió algunas de las diversas poblaciones que la bordeaban, y en su camino desde Isla de León a Cádiz decía: «el punto de vista es majestuoso, presentándose Cádiz con su puerto y bahía, y una extensión inmensa del mar» (1826: 463). Lo que primero le llamó la atención fue su actividad mercantil:

La posición del puerto de Cádiz es sumamente ventajosa para el comercio por mayor, hallándose a la entrada del océano Atlántico y del Mediterráneo, que facilita su comunicación con los puertos de occidente, del norte y mediodía de Europa, los de levante de África y sobre todo con el Nuevo Mundo, con lo cual es uno de los más ricos y famosos de la Europa. Está lleno de almacenes, factorías y casas de comerciantes extranjeros y españoles, y arriban a su bahía un número excesivo de navíos y buques mercantiles de todas las naciones. Su comercio más lucrativo y principal es con las colonias españolas, a las que envía las manufacturas de España, sal y una gran porción de géneros extranjeros, y en cambio recibe de ellas sus producciones, y el oro y plata así en barras como acuñada. Desde este puerto salen las flotas para Indias, y al mismo arriban a su vuelta; por lo que Cádiz es una ciudad de las más opulentas de España, y en la que circula más el dinero (Laborde, 1826: 465).

El puerto comercial era, sin duda, el elemento motriz de este lugar, pero Laborde también apuntaba otro aspecto: la fuerte huella castrense en la bahía. Tomaba nota de los «magníficos cuarteles, casas para las oficinas de marina, escuelas de guardias marinas y un hospital militar», y al mismo tiempo resaltaba los fuertes, fortificaciones y murallas. Presidiendo la bahía, aunque casi oculto entre arboledas, estaba el arsenal de La Carraca:

La Carraca y el arsenal de la Marina es una población abierta, bien defendida por algunos fuertes. Tiene grandes diques de piedra de cantería para carenar navíos

hasta de tres puentes, muchos talleres y almacenes inmensos llenos de armas, anclas, maderas y demás utensilios para la fábrica de velamen, jarcia y cables, que pasan por los mejores de Europa. Se encuentran 5.518 empleados en esto; además hay fraguas de hierro, almacenes de plomo, cañones de todos los calibres, cárcel fortísima para los presidiarios y es el invernadero de todos los buques del departamento (Laborde, 1826: 466).

La descripción de Laborde permite poner de relieve que la bahía gaditana, además de ser uno de los puertos comerciales más importantes del mundo durante el siglo XVIII, era un epicentro naval de primer orden (Bustos Rodríguez, 2005; García-Baquero, 1988; Iglesias Rodríguez, 2016; Ruiz Nieto-Guerrero, 1997). Precisamente, el objetivo de este libro es analizar la configuración de la bahía gaditana como el nodo naval más relevante de la Monarquía Hispánica durante esta centuria, esto es, estudiar la naturaleza, alcance y proyección del poder naval y militar en este territorio a lo largo del Setecientos. La fuerte presencia de la Real Armada, además de otras instituciones castrenses de gran relevancia, tuvo como propósito la defensa del comercio y la protección de las rutas mercantiles, así como la constitución de un centro de operaciones navales que alcanzaba extensas regiones del planeta, como el Caribe, América del Sur o Filipinas (Calderón Quijano, 1976; Cano, 2016; Fernández Cano, 1973).

Observando todo ello en perspectiva, a lo largo de la Edad Moderna, y muy especialmente durante el XVIII, la bahía gaditana se convirtió en el puerto comercial más importante de la monarquía y uno de los más relevantes del mundo (Carrasco, 1999). En Cádiz confluían mercancías, dinero, personas e ideas de todas las regiones del planeta y estaba en constante comunicación con Europa, América, Asia y África. Esta indudable importancia económica fue inseparable de la constitución de un complejo naval en el que intervenían varias instituciones militares, tal como la Real Armada —tanto en Cádiz como en Isla de León—, la Capitanía General de Andalucía —fundamentalmente en El Puerto de Santa María, pero también Cádiz y Sanlúcar de Barrameda—, los Gobiernos Político y Militar de Cádiz y El Puerto de Santa María —que sustituyeron a los corregimientos— o la Junta de Fortificaciones de Cádiz —con jurisdicción en toda la bahía (Cruz Freire, 2017; Padrón Reyes, 2023)—. Esta imbricación entre lo mercantil y lo militar ya se muestra con claridad en 1717, cuando la recién creada Intendencia General de Marina llevó aparejada la presidencia de la Casa de Contratación hasta el año 1756 (Crespo Solana, 1996: 2017).

Este libro estudia la conformación de la bahía gaditana como un nodo naval, como un espacio en el que se desplegaron y retroalimentaron un conjunto de instituciones castrenses que eran esenciales para la protección del comercio y para la estrategia defensiva de la monarquía. Pero además de la mayor presencia de instituciones militares, que ya data del siglo XV, también examina la implantación, enraizamiento e impacto de la esfera naval. Sin embargo, al tratarse de un fenómeno complejo, es necesario plantear una serie de variables que se interrelacionan, como son: el desarrollo de las mencionadas instituciones navales y militares, el despliegue logístico, el impacto eco-

nómico sobre la bahía, las repercusiones sociales y la proyección de este fenómeno más allá del marco gaditano, especialmente a las colonias americanas y asiáticas.

Todo ello fue evidente con la puesta en marcha de una serie de organismos e instituciones navales, algunas de las cuales han sido ampliamente estudiadas, aunque nunca se han analizado de manera integrada. La más representativa podría ser el Departamento Marítimo de Cádiz, el cual, además de una amplia jurisdicción marítima, tenía como lanzadera el arsenal de La Carraca, en la actual ciudad de San Fernando (Quintero, 2004; Torrejón Chávez, 1992). Allí también tuvieron sede los máximos organismos de la Real Armada, tal como la Dirección General, la Capitanía General y la Intendencia General. Esto significa que la cúpula de la Marina de guerra residió en la bahía y el centro de operaciones de la guerra naval tuvo como epicentro Cádiz. La Armada requería buques, materiales, recursos y personal, de modo que fue necesario la construcción y mantenimiento de almacenes, talleres y la organización de las denominadas matrículas de mar (Burgos Madroñero, 2003).

En torno a este entramado naval hubo que poner en marcha, además, un conjunto de instalaciones defensivas que fueron gestionadas desde la Junta de Fortificaciones, así como la organización de planes de contingencia y protección que estuvieron a cargo de las Gobernaciones Político-Militares. La defensa de la bahía quedaba dirigida por la Capitanía General de Andalucía, cuya sede estuvo en El Puerto de Santa María, aunque en ocasiones se trasladó a Sanlúcar de Barrameda y a Cádiz (Álvarez Cañas, 2011; Andújar Castillo, 2004; Ozanam, 2008; Vega Viguera, 1998). Esta institución era la encargada, entre otras cosas, de las tropas y de los cuarteles. Además, saliendo del marco estrictamente castrense, en la bahía gaditana también se erigieron instituciones formativas —la Academia de Guardias Marinas y los efímeros proyectos de academia de matemáticas en El Puerto de Santa María y Cádiz (Martín-Valdepeñas, 2017)—, científicas —como el Observatorio Astronómico de Cádiz y el de Isla de León (González García, 2005)— y sanitarias —los hospitales militares de Cádiz e Isla de León, además del Real Colegio de Medicina y Cirugía— de enorme importancia.

El presente libro pretende ofrecer un estudio de la bahía gaditana a lo largo del siglo XVIII como un nodo naval en torno a tres coordenadas básicas —el desarrollo histórico del mismo, la logística que se desplegó y la proyección de este fenómeno fuera del ámbito gaditano—, identificándose en la renovada Historia Naval que se viene desarrollando desde hace tres décadas en Europa. De los enfoques clásicos —aunque igualmente necesarios— de André Corvisier (1976) o Frank Tallett (1992), nos encontramos en una etapa en la que la Historia Naval se entiende por la intersección de varios enfoques y objetos. Tal y como señala Richard Harding en su *Modern Naval History. Debates and Prospects* (2016), el poder naval constituye un problema historiográfico que surge de la confluencia de políticas —como el debate estado-fiscal, la organización de los imperios coloniales o la estructura política de las monarquías—, la ciencia y la tecnología —llegando a hablar incluso de la revolución naval—, las conexiones globales —dentro del debate de la primera globalización—, la logística

—movilización de recursos, organización de los materiales, formas de provisión y rutas comerciales—, la burocracia —desarrollo de Estados más centralizados, nuevas formas de relaciones diplomáticas, tráfico y circulación de información—, el avance industrial —como por ejemplo en la construcción naval—, las economías marítimas, las relaciones sociales y los elementos estrictamente culturales.

La principal apuesta de este libro es observar este fenómeno desde una perspectiva relacional, es decir, analizar cómo la bahía gaditana se convirtió en un nodo naval gracias a las interdependencias políticas, económicas y sociales tanto dentro como fuera de la bahía. Por esta razón se enfatiza el término «nodo», como un concepto que nos permite subrayar las conexiones entre diferentes agentes, instituciones y campos de poder, tanto en su *hinterland* como en su *foreland* (América, Asia, África). Esto se convierte en una prioridad, de modo que podamos integrar el componente naval y militar dentro de un entramado social y económico tan complejo como fue la bahía en el XVIII.

El libro queda estructurado en varias secciones, cada una de las cuales pretende completar un objetivo específico. La primera parte busca identificar y analizar las instituciones militares que tuvieron sede en la bahía —Departamento Marítimo de Cádiz, Capitanía General de Andalucía, Gobernaciones político-militares y la Junta de Fortificación—, así como la estructura y organización de las mismas. De este modo, contamos con las aportaciones de Ana Crespo Solana sobre el «largo» proceso de transformación de la Armada desde finales del siglo XVII; la de Óscar Recio Morales, referente a la etapa de O'Reilly en la Capitanía General de Andalucía (1775-1786); la de Pablo Ortega del Cerro, referente a las relaciones entre la Casa de Contratación y la Real Armada durante la guerra anglo-española de 1779-1783; la de Manuel Rivas Fernández, que versa sobre los intercambios científicos a nivel europeo en el Real Observatorio de Cádiz; la de Vicente Pajuelo Moreno sobre un personaje de especial relevancia para la bahía, Francisco Antonio de Orbe; y la de David Garrido Romero, que aborda la producción documental de la escribanía del Departamento Marítimo de Cádiz.

El segundo bloque pretende observar los proyectos militares, científicos y educativos que se dieron en este nodo por la confluencia de las academias militares, instituciones científicas, la Junta de Fortificaciones y el hospital naval. El capítulo de Juan José Iglesias Rodríguez versa sobre las infraestructuras portuarias y logísticas de la navegación; Alberto Gullón estudia el entramado de faros y señales que permitieron el auxilio de buques; Marta García Garralón ofrece un análisis sobre el conflicto entre los cuerpos militares y administrativos de la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII; Pedro Cruz Freire y Lilyam Padrón Reyes abordan el sistema defensivo y de fortificaciones de la bahía a lo largo de la centuria; y Daniel Rodríguez Alés estudia la financiación de esas fortificaciones a través de arbitrios.

Un tercer bloque examina el impacto de este fenómeno sobre la conformación social de la bahía gaditana y estudia los entramados familiares de la amplia gama de grupos sociales que fue pareja, tal como oficiales, pilotos, tropa, maestranza, gentes de mar, etc. El capítulo de María del Mar Barrientos Márquez nos presenta un retrato

social de la marinería durante la primera mitad del siglo XVIII, mientras que Jesús M. González Beltrán ofrece un estudio de similares objetivos para la marinería de la Armada en la segunda mitad de la centuria. Ascensión López Vázquez estudia la oficialidad naval de origen americano y, en el lado contrario, Arturo Morgado García nos adentra en el desconocido grupo de los esclavos y cautivos que hubo en la bahía.

Por último, el cuarto bloque considera la proyección atlántica e imperial de este nodo naval, tanto por ser un núcleo de operaciones militares y centro mercantil como por la exportación de proyectos y modelos a América y Asia. Guadalupe Carrasco González trata sobre regulación y control en el comercio marítimo con Europa y el Mediterráneo en la segunda mitad del siglo XVIII; Álvaro Rivera Rivas analiza un estudio de caso de una navegación mercantil desde Cádiz a América; Guadalupe Pinzón Ríos estudia las experiencias de navegación de varias expediciones organizadas desde San Blas de California; Alejandro Guerrero Gutiérrez examina la logística y la preparación de la denominada Escuadra de Operaciones desde Cádiz (1793); Daniel Nieva Sanz realiza un estudio de los problemas organizativos y defensivos del apostadero de Cartagena de Indias a finales del XVIII; y José Luis Caño Ortigosa y Yueyou Cui examinan las rutas que tuvieron como origen o escala desde Cádiz hacia Asia a lo largo de la centuria.

1 Referencias bibliográficas

- ÁLVAREZ CAÑAS, María Luisa (2011): «Las conflictivas relaciones entre los Corregidores militares y los Capitanes Generales de la Costa de Andalucía y de la Costa de Granada en el siglo XVIII», *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, 33, pp. 253-282.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco (2004): «Capitanes generales y capitanías generales en el siglo XVIII», *Revista de historia moderna*, 22, pp. 291-320.
- BURGOS MADROÑERO, Manuel (2003): *Hombres de Mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matricula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, Junta de Andalucía.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2005): *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid y Cádiz, Sílex y Universidad de Cádiz.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio (1976): *Las defensas del golfo de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- CANO RÉVORA, María Gloria (2016): *Las murallas de Cádiz en un tiempo de cambio (1693-1728)*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (1999): *Corredores y comercio: la Correduría de Lonja gaditana entre 1573 y 1805*, Madrid, Consejo Superior de Corredores de Comercio de España.

- CORVISIER, André (1976): *Armies and Societies in Europa, 1494-1789*, Bloomington y Londres, Indiana University Press.
- CRESPO SOLANA, Ana (1996): *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- (2017): «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, pp. 75-114.
- CRUZ FREIRE, PEDRO (2017): *Silvestre Abarca: un ingeniero militar al servicio de la monarquía hispana*, Sevilla, Athenaica.
- FERNÁNDEZ CANO, VÍCTOR (1973): *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1988): *Cádiz y el Atlántico: 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Cádiz, Diputación Provincial.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José (2005): *El Real Observatorio de la Armada*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- HARDING, Richard (2016): *Modern Naval History. Debates and Prospects*, Londres, Bloomsbury.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José (2016): «El complejo portuario gaditano en el siglo XVIII», *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, 25.
- LABORDE, Alexandre Louis Joseph (1826): *Itinerario descriptivo de las provincias de España*, Valencia, Imprenta de José Ferrer de Orga.
- MARTÍN-VALDEPEÑAS YAGÜA, Elisa (2017): «La Real Academia Militar de El Puerto de Santa María. Una institución educativa efímera (1783-1786)», *Revista de historia de El Puerto*, 58, pp. 29-59.
- OZANAM, Didier (2008): *Capitanes y Comandantes Generales de Provincias en la España del siglo XVIII: estudio preliminar y repertorio biográfico*, Córdoba.
- PADRÓN REYES, Lilyam (2023): «La Real Junta de Fortificaciones de Cádiz en la vertebración de un modelo de defensa en el Atlántico hispano, 1727-1800», *Temas Americanistas*, 51, pp. 55-76.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José (2004): *La Carraca: el primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- RUIZ NIETO-GUERRERO, María del Pilar (1997): *Cádiz: La formación de la ciudad moderna. Urbanismo gaditano de los siglos XVII y XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- TALLET, Frank (1992): *War and Society in Early Modern Europe: 1495-1715*, Routledge.
- TORREJÓN CHAVES, Juan (1992): *La nueva población de San Carlos en la Isla de León, 1774-1806*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- VEGA VIGUERA, Enrique de la (1998): *La Capitanía General de Andalucía: historia de una institución*, Sevilla, Centro Regional de Historia y Cultura Militar.

SECCIÓN I

INSTITUCIONES Y ACTORES



Capítulo 1

De Veitia Linaje a Gerónimo de Uztáriz: la larga transición de la Casa de la Contratación y la transformación de la Armada española (1680-1725)¹

Ana CRESPO SOLANA

(IH-CSIC)

1 Contexto historiográfico del problema

Un proceso histórico determinante en la evolución del comercio de Indias y en la centralización de las armadas de guerra y mercantes fue el traslado desde Sevilla a Cádiz de la Casa de la Contratación en 1717. La trasferencia institucional, con sus aspectos administrativos, operativos, legales y logísticos, no se produjo exactamente como consecuencia de las denominadas reformas borbónicas tras la llegada de Felipe V a España, sino que fue consecuencia última de un debate de larga duración que se remonta a décadas atrás y en el cual intervinieron varios factores y eventos históricos, así como agentes sociopolíticos y económicos de diversa índole. En líneas generales, la historiografía del traslado de las instituciones del comercio de la Carrera de Indias es tan extensa como largo fue el proceso en sí, caracterizado por su dispersión y falta de un estado de la cuestión actualizado (Girard, 2006; Ravina Martín, 1984; Crespo Solana, 1996; Bustos Rodríguez, 2017: 115-152). El impacto que los debates sobre la centralización de flotas para el comercio y armadas, el cambio de la sede organizativa, así como las competencias del tribunal de la Contratación con sus, a veces, ambiguas duplicidades plantean nuevas ideas sobre la formación de un estado fiscal-naval, y no solo fiscal-militar, con ese «giro hacia el mar» señalado en estudios recientes (Storrs, 2017: 126 y ss; Torres Sánchez, 2018: 329-436). Destaca la importancia que la Intendencia de Marina de Cádiz tuvo en los aspectos navales-fiscales o su propia relación con la Corte, reflejándose en un proceso dinámico y conflictivo, más pragmático que ideológico, que intentó responder a las necesidades financieras y políticas de una monarquía en transformación.

1 Este trabajo forma parte del proyecto *Connexa Mundi*. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones, 1880-1820, PID2021-126850NB-I00 financiado por MICIU/AEI /10.13039/501100011033 y por FEDER, UE.

A lo largo del tiempo de su existencia, razones de diversa índole quebraron la idea del apresto de las flotas en un solo puerto, dados los vaivenes que caracterizaron el comercio hispanoamericano, ambiguo entre la centralización fiscal y la expansión de la red portuaria de flotas y armadas. Los negocios de la Carrera de Indias se organizaban en red, pero su existencia era deudora de un sistema socioinstitucional muy corporativo sustentado en un sistema de negocios público-privado, en el cual no solo se hacía alusión a los agentes sociales que intervenían, sino a una logística espacial-geográfica, fundamental a la hora de proveer de información y mercancías (redes de comunidades y su comercio), una base financiera internacional, y barcos y recursos navales para la construcción y organización de armadas de guerra y mercantes.

En este contexto, dos de los aspectos más significativos que figuran como antecedentes del marco de reformas a partir de 1680 serían, por un lado, la idea de la base naval permanente, con una financiación más organizada procedente del mundo mercantil, unido a la posibilidad de crear compañías u otras instituciones, fiscales-navales, que desplazaran al poder ancestral de la Casa de la Contratación. En segundo lugar, ello haría también viable nuevos proyectos de construcción naval dirigidos desde el Estado y otorgaría a la armada española un renovador halo de centralización y control anteriormente ineficaz por la dispersión de las fuerzas marítimas de la monarquía.

Para esta revisión historiográfica contamos con un amplio y disperso corpus documental sobre la organización de las armadas, contenido en diversas colecciones (Fernández de Navarrete, 1825; Cuesta Domingo, 2012: 336-337). En ellas hay documentos relativos al trasfondo de los debates sobre la construcción naval y su legislación, aunque aún existe información inédita en archivos. Asimismo, el análisis entrelazado de estos datos con la compilación de documentos relacionados con el traslado de las instituciones, así como con la revisión de las exposiciones que en su obra hacen algunos de los escritores político-económicos entre los siglos xvii y xviii, aportan nuevas perspectivas sobre el proceso de transformación de la armada española. Ello es, sin duda alguna, un tema falto de mayor investigación. En este capítulo me centraré en un contexto temporal concreto, entre 1680 y 1725, analizando diversos documentos que relacionan el proceso del traslado de los tribunales del comercio de Indias con los debates sobre la construcción de barcos y la centralización de las armadas de guerra y mercante. Tras una visión general, me enfocaré en cómo se aprecia este problema en las obras de José de Veitia Linaje y de Gerónimo de Uztáriz, dos antagonistas a los proyectos presentados por Andrés de Pes, José Patiño y otros ministros en el debate sobre el cambio de sede de la base naval y mercante de las flotas de la Carrera de Indias, aunque, como veremos, no contrapuestos realmente desde el punto de vista ideológico. Efectivamente, el estudio de esta documentación señala que la marina era un asunto político y que la construcción naval, el estado de los arsenales y el gobierno político de los recursos forestales fueron prioritarios en la salvaguarda del Estado.

2 Evidencias de intervención de la Corona en la construcción naval y en la formación de Armadas antes de 1714

2.1 *Propuestas desde el Estado y las Juntas especiales*

Las reformas y cambios introducidos para la consolidación de una Real Armada, desde la primera Real Orden de 19 de junio de 1705, y en especial desde la Real Orden de 21 de febrero de 1714, ya se habían perfilado a lo largo del siglo XVII. Desde la crisis de la armada entre 1580 y 1590, la monarquía es consciente de que la defensa imperial debía basarse en una política ofensiva en la mar y que tener una buena armada en tiempos de guerra requería conservarla adecuadamente en los puertos y arsenales en tiempos de paz. Fue en esas décadas de «crisis de Armadas» cuando la provisión de los recursos forestales se convirtió en un negocio público-privado de gran importancia para la Monarquía Hispánica. Ello se refleja, primero, en la creación de la Superintendencia de Montes y Plantíos (1574), determinante para la puesta en marcha de un plan de política forestal desde el Estado. España fue un país pionero en este sentido y, aunque las formas específicas de la organización y alcance de esta Superintendencia varió enormemente en función de los territorios, su misión principal era velar por el buen uso de los recursos forestales, evitando su sobreexplotación y promoviendo su regeneración, así como regular las talas (Martínez González, 2015). Puede decirse que estas instituciones que regían montes y marina, al igual que las matrículas de mar, fueron antecedentes de los departamentos marítimos creados más tarde, en 1726. En 1656 apareció una *Instrucción*, por Toribio Pérez Bustamante, Superintendente de Fábricas, Montes y Plantíos en las Cuatro Villas de la Costa e Intendente del Principado de Asturias, que unificó las competencias de estas matrículas de mar, con asuntos relacionado con el reclutamiento de la marinería y la supervisión de áreas forestales (Casals Costa, 2005: 458-460). En segundo lugar, se produjo una interesante escisión institucional, la separación del Consejo de Guerra del de Estado en 1586 nombrándose consejeros específicos para cada ramo, terrestre y marítimo (la Armada). Esto reflejaba la creciente importancia de las operaciones navales en el contexto de la lucha contra Inglaterra y las incursiones en el Atlántico, así como las constantes guerras en Europa, el Mediterráneo y América. Estos consejeros se enfocaron exclusivamente en temas militares, como la planificación de campañas, la logística, el mantenimiento de las tropas, y la construcción y organización de la armada, la resolución de todos los asuntos relacionados con el ámbito militar (Fernández Conti, 1998). Sin embargo, era el Consejo de Estado el que diseñaba la política y estrategia general y el Consejo de Guerra era el que ponía los medios para desarrollarla.

La Casa de la Contratación y el Consejo de Estado influyeron en la creación de juntas periciales para estudiar la mejora de los materiales usados en la construcción de barcos, dando lugar a las Ordenanzas de 1607, 1608, 1613 y 1618. Se trataba

de unos reglamentos que pretendían imponer unas normas arquitecturales que no fueron muy bien recibidas por constructores y asentistas. Empero, sin duda, la evolución de los discursos en las Juntas de Armadas y fábricas de navíos, desde 1605, puede ser considerado un antecedente remoto de las pretensiones de centralización en el apresto de flotas y armadas y su gobierno y organización, incrementando la participación del Consejo de Indias y el Consejo de Guerra. Estos debates constituyen un ejemplo de la evolución del aparato administrativo de la Monarquía Hispánica y su intento de adaptarse a las demandas de una política exterior compleja y beligerante. A las juntas especiales, como la Junta de Apresto de Armadas o la Junta de Gale-ras, les sucedieron diversas iniciativas en forma de lo que podría llamarse comités de expertos y de miembros de la élite política de la Corona, siempre presididos por el rey y los altos consejeros (Baltar Rodríguez, 1998: 68 y 74). En particular, la Junta de Apresto de Armadas tenía la prerrogativa de dirigir las organizaciones de las flotas y de las escuadras de guerra, suponiendo una intervención en la propia Casa de la Contratación y del Consejo de Indias. Las Juntas se encargaban también de cuestiones comerciales y logísticas con competencias en la contratación de personal (marineros, soldados y artilleros), la adquisición de suministros, como municiones, alimentos o madera de construcción, y la reparación y construcción de navíos (Storrs, 2006: 70; Baltar Rodríguez, 1998: 70 y ss.).

Debido a las urgencias bélicas a las que se enfrentaba la monarquía, la singular existencia de estas Juntas de gobierno a la hora de influir en la toma de decisiones en la monarquía significó una quiebra del teórico monopolio de Sevilla. Además, se empiezan a plantear reformas que sugerían «imitar a los enemigos», sobre todo después del impacto que estaban teniendo en la cultura política española la existencia de compañías armadas de guerra y comercio al estilo de Inglaterra y Holanda. En una recapitulación dada a conocer entre 1624 y 1627, se llegaron a proyectar cuatro compañías, dos de ellas dedicadas al comercio colonial, establecidas en Sevilla y Lisboa, otra en Barcelona para el ámbito mediterráneo y otra compañía armada abocada a la negociaciación de Flandes y del Norte de Europa (Elliot y De la Peña, 1978). La idea de una Compañía de las Indias con sede en Sevilla contemplaba la colaboración del Almirantazgo de los Países Bajos septentrionales, esperando tener como socios a los mercaderes flamencos, alemanes y hanseáticos (Domínguez Ortiz, 1947: 272-290). Estos y otros proyectos tuvieron continuidad en el siglo XVIII como alternativa al tradicional sistema de la Carrera de Indias, aunque con escasos resultados en la práctica. Sin embargo, son reflejo de las tensiones entre la necesidad de modernizar el comercio español y las restricciones sociales, políticas y económicas que el mantenimiento del monopolio teórico imponía al estatus naval y comercial de la monarquía española (Bustos Rodríguez, 2020: 125-164). Eran ideas inherentes al hecho de que ninguna empresa marítima que no estuviese protegida podría acometer negocios caros y arriesgados, y en donde incluso la guerra era el principal factor que motivaba la especulación.

2.2 *Problemas de la construcción naval*

Hoy sabemos que, en el marco de la Carrera de Indias, la legislación y las necesidades de la Corona se veían casi continuamente mediadas por los intereses del comercio particular y de los dueños, asentistas y constructores de barcos (Serrano Mangas, 1992). Desde luego que este era un problema que influyó en uno de los aspectos más importantes para la Corona española, el largo proceso de sistematización del control tecnológico, centralización y legislación sobre la construcción naval, algo que sin duda debe ser valorado en la larga duración (Valdéz-Bubnov, 2011). Era bastante común que los propios agentes involucrados en la construcción de embarcaciones se saltaran las normas con la intención de extraer mayor rentabilidad de las singladuras de las flotas mercantes, algo que no siempre redundaba en la seguridad de la navegación o en la integridad de los propios barcos en los puertos de arribadas. Uno de los escenarios en este contexto derivó de los discursos que se produjeron sobre el progresivo aumento de tonelaje y calado de los barcos, las normativas de arqueo de embarcaciones y la adaptación de las bodegas al cargamento, en muchos casos, con mercancías fuera de registro. El arqueo era el volumen del barco, el cual determinaba la capacidad de carga del barco (Rubio Serrano, 1989: 29-70), y era común, por ejemplo, la práctica de hacer bodegas pequeñas, pues se tributaba en función del tamaño de la misma, añadiéndose, no obstante, entrepuentes y áreas con subterfugios para acomodar el contrabando o aquellas mercancías que no se registraban. Uno de estos casos hacía referencia al embono, o «correr los alcázares», una técnica prohibida pero que se practicaba provocando una alteración estructural de los barcos (Hormaechea et als, 2012, I: 116 y ss.). La preferencia por la construcción de grandes galeones, cuyos modelos constructivos fueron preferentes para la monarquía hasta entrado el siglo XVIII, pudo ser también consecuencia de la rivalidad existente entre constructores navales con el fin de obtener los mejores asientos de la Corona. Ya en décadas anteriores a la Real Cédula de flotas y galeones del 10 de julio de 1561 hubo un importante debate sobre la constitución de las flotas apuntando la necesidad de combinar grandes galeones, entonces denominados «de nueva invención», junto a galeazas. Algunos de estos proyectos desarrollados en los años de 1540 fueron presentados al Consulado y rechazados por diversas cuestiones técnicas que ponían en tela de juicio el uso de galeazas y la preferencia hacia los galeones (Mira Caballos, 2003: 14).

Evidencias de rivalidades entre astilleros andaluces y vascocántabros son reflejo también de una distinta forma de administración de los montes para la tala y el uso de especies de pino en la construcción de naos. La Real Cédula de junio de 1593, recogida en el *Cedulario de Encina*, hace alusión precisamente a los problemas derivados de la construcción de embarcaciones en el río del Condado de Niebla, El Puerto de Santa María, en el marquesado de Gibraleón y en Ayamonte². Los barcos

2 *Cedulario de Encinas*, libro 4, fol. 126. *Recopilación de las Leyes de Indias*, 1680, Libro IX, título XXX, ley 21.

construidos allí habían perecido en su viaje a los puertos americanos, debido a la mala praxis en el uso de madera de pino cortada aún verde y que «luego la asientan sin dexarla curar» (*sic*) (García Fuentes, 1992: 96)³, lo que producía que al secarse la madera despidiese el clavo y se aflojasen los pernos. El mal uso de esta madera de pino también había provocado que apenas quedasen recursos para ser empleada en otros usos secundarios de navíos llegados desde los astilleros de Vizcaya donde la práctica común era el empleo de *quercus spp*⁴.

En relación con este recurso básico, la madera era como el petróleo del imperio español y su provisión se caracterizaba por un sistema híbrido regional (*quercus spp.* vascocántabro) en combinación con la importación de madera desde la zona escandinavo-báltica (generalmente *pinus spp.*), básicamente a través de las rutas del comercio flamenco y holandés con la península Ibérica; diversas especies desde el reino de Nápoles y sus entornos geográficos vinculados a través de asentistas genoveses y ragusanos, o incluso madera americana, la cual se almacenaba en arsenales tras haber sido conducida como lastre en la navegación desde puertos americanos. Es destacable que las redes de la provisión de madera se pueden comprobar arqueológicamente, como ha sucedido en el caso del yacimiento Ribadeo 1 (pecio del San Giacomo di Galizia, ca. 1597) o en la fragata Santa María Magdalena, entre otros casos (Domínguez-Delmás et als, 2022, 2: 1-59).

A comienzos del siglo XVII tuvieron un gran impacto en España las ediciones de tratados portugueses. Constructores, pilotos y cartógrafos servidores de la dinastía Habsburgo y miembros colaboradores de la Casa de la Contratación e incluso del Consejo de Indias, como el cosmógrafo y cronista Juan Baptista Lavanha, alumbran las influencias portuguesas en el campo de la arquitectura naval, así como misterios relevantes en términos de transferencia de tecnología. Se elaboraron tratados sobre arqueamiento de galeones y órdenes sobre sus reglas, así como otros documentos contemporáneos, los cuales parecen indicar la disparidad de modelos constructivos que pudo haber habido en la práctica (Schwindinger et als, 2022, Vol. I: 277-311). Pero la cooperación hispanoportuguesa no escatimó las posibles influencias con otros grupos de nacionales. Felipe IV de espaldas a las ordenanzas ordenó construir, en 1634, mediante asientos, barcos en Galicia, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa. En 1635 la Corona ordenó la compra de naos artillados a Flandes e, incluso, en 1653 se firmó asiento con George Walters y con Fernando Felipe Erberfelt para tener disponibles una armada de guerra en Inglaterra. Ello coincide con que a partir de 1648 se va a poner en tela de juicio la capacidad de la Casa de la Contratación y del Consulado de Cargadores de Sevilla para establecer una adecuada guía a la construc-

3 Archivo General de Indias (AGI), Contratación 5091, f. 144.

4 «Se prohíbe que las naos construidas aquí ya no naveguen y que se conserven los montes para el uso de esta madera en los arreglos de las naos llegadas desde Vizcaya», Real cédula dada en San Lorenzo a 16 de junio de 1593. *Cedulario...*, Libro 4, f. 126.

ción naval y mucho menos a la logística de la provisión de madera. Ello se vio en el fracaso de un asiento entre la Corona y el Consulado de Sevilla para fabricar barcos adecuados al comercio de la Carrera de las Indias, debido especialmente a los continuos fraudes del comercio y en la provisión de materiales de construcción (Serrano Mangas, 1992: 88)⁵.

En 1644 aparece una obra, *Naografía, o tratado de arqueamiento de galeones, perfiles para la construcción de bajeles*, escrita por el sacerdote jesuita José de Zaragoza (Sánchez de Toca, 1898: 67 y ss); así como otros tratados escritos por constructores navales y almirantes de las flotas de Indias, quienes también habían desempeñado labores en las juntas y en el propio Consejo de Guerra o de Indias, como Francisco Díaz Pimienta, Francisco Antonio Garrote, Pedro de Aróstegui o Jacinto Echévarri (Pérez-Mallaína, 2007: 285-332; Fernández Duro, 1876-1881, VI: 231-234; V: 120-123; Sánchez de Toca, 1898: 67 y ss). De hecho, las décadas finales del siglo XVII, durante el reinado de Carlos II (1665-1700), fueron bastante prolíficas en lo que se refiere a la construcción naval, reflejándose en diversos asientos acordados con constructores navales.

A partir de 1665 se producen interesantes cambios en las estructuras arquitectónicas navales como consecuencia de esta influencia exterior. En dicho año, la casa de comercio genovesa de Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín construyó varios buques en astilleros cántabros, aumentando las dimensiones de los mismos con una «clara intencionalidad de que los buques no lograsen atravesar la barra de Sanlúcar» (Apestegui, s.f.). Estos pueden ser indicios sobre la necesidad de cambiar la base de las armadas y flotas en relación con las inquietudes de negociantes y constructores de navíos. Estos negocios se extendieron por todas las redes de la monarquía, incluyendo los ya entonces aliados holandeses. En 1672, se otorgó una Real Cédula para la fábrica de un galeón de 1200 toneladas que debía actuar como capitana Real de la Armada del Mar Océano. Se diseñó de acuerdo al proyecto del almirante y diputado general de la provincia de Guipúzcoa, José de Iriarte, quien fue enviado en comisión a Holanda para reconocer varios barcos. Iriarte se fijaría en el barco de 80 cañones Las Siete Provincias, que pertenecía al almirante Michiel De Ruyter. En 1677 se firmó un asiento con la casa de comercio Andries y Juan Lucas Pels, de Amsterdam. En 1677 se hacía otro asiento para armar cuatro bajeles y un patache; y el 22 de marzo de 1679 se estableció un *Reglamento de medidas para galeones de 800 toneladas y tres encubiertas*, poco antes de que se iniciaran unas negociaciones para firmar un asiento con los mercaderes holandeses Melchor y Rodrigo Mels, el cual se alargó entre 1681 y 1686. Este contrato implicaba el encargo de construir ocho navíos con destino a la armada de España mediante un precio convenido por el Almirantazgo de Amsterdam entre 1683 y 1686 (Crespo Solana, 2018: 39).

5 AGI, Indiferente General, 2513, Libro 1.

Existe aún información inédita en los asientos de construcción a partir de las Ordenanzas, pendientes de un análisis comparado entre la ley y la práctica. Proliferaron Reales cédulas para fábricas de navíos cada uno con sus características concretas, de acuerdo a asientos específicos. Entre 1660-1680 se produce una cierta ruptura con la concepción tradicional del buque, experimentándose un aumento de sus dimensiones. Ello se reflejaría en las Ordenanzas de 1679 y 1680⁶. El documento *Medidas que últimamente mandó el Consejo ejecutar para fabricar los galeones de 800 toneladas* fue decisivo para el aumento de tamaño de los barcos y para abrir el debate sobre la necesidad de establecer un puerto apto para la arribada e hibernación de grandes galeones (Hormaechea et als, 2012, Vol. II: 57). El producto de estas construcciones podría bien reflejar la necesidad arqueológica de estudiar casos concretos. Como indicaba Filipe Castro, «ships are like finger-prints: they share conceptual characteristics, but each differs slightly, producing a unique construction set with distinctive sailing and handling qualities» (Castro, 2003: 73). Detrás de cada Real Cédula y de cada asiento podrían identificarse casos claros de trasvase de conocimientos y tecnologías desde aquellos otros astilleros que experimentaban con distintos métodos constructivos. Hay, de hecho, una transnacionalidad y una transmigración de expertos, de teóricos de la arquitectura naval y del conocimiento sobre el uso de las especies de madera cuyo estudio en profundidad permitiría conocer más sobre el supuesto diseño naval ibérico y sus potenciales influencias. Se podría decir que la construcción naval en este período es transnacional, con una elevada influencia externa que afectó especialmente a la monarquía por el trasvase transmigratorio de constructores y operarios de astilleros, como se ha demostrado para el caso holandés (Van Holk, 2021).

En este contexto se empiezan a sentir en España las influencias procedentes de otras potencias marítimas, como la construcción de navíos de línea entre 1660 a 1670. La necesidad de diseñar navíos «planudos» (Uztáriz, 1742: 174-186), como los llamaría Gerónimo de Uztáriz, se reflejará también en la obra del constructor Francisco Antonio Garrote⁷. En definitiva, estos ejemplos de programas de arquitectura naval no parecen indicar que el reinado de Carlos II hubiese sido realmente de crisis en la construcción de barcos, sino que fue una época en la que se aprendió mucho y quizás supone un claro antecedente de lo que iba a suceder en el siglo XVIII, revitalizándose la Junta de Armadas y promoviéndose la actuación de asentistas y constructores ante los evidentes fracasos del plan estatal para fabricar barcos mediante la administración del Consulado de Sevilla (Serrano Mangas, 1992: 79 y ss.).

6 *Recopilación de las Leyes de los Reynos de Yndias*, libro VIII, título XXVIII. Ley XXIII. Medidas que últimamente mandó el Consejo ejecutar para fabricar los Galeones de ochocientas toneladas, en veinte y dos de marzo de 1679.

7 Biblioteca Nacional de España (BNE), Sig. RES/1. La obra de Francisco Garrote, «Recopilación para la nueva fábrica de baxeles españoles, donde se declaran las proposiciones y nuevo gálibo correspondiente a seis órdenes de diferentes de portes, con la utilidad de servir de guerra en las armadas del océano, 1691».

3 José de Veitia Linaje y los debates en la Real Junta General de Comercio entre 1679 y 1702

Estos proyectos sobre construcción naval, planteamientos de una nueva logística en los recursos y su relación con una estabilización del comercio, van a tomar una forma teórica importante en torno a la red de colaboradores del duque de Medinaceli como artífice de la Real Junta General de Comercio, creada en enero de 1679 (Molas Ribalta, 1978: 1-38)⁸. La continuación de estas juntas especiales como órganos orientados a defender la organización de una defensa armada con otras naciones marítimas proliferó en las décadas comprendidas entre 1680 y 1710, precisamente en un contexto bélico internacional. Estas juntas actuarían en parte como consejo y en parte como ejecutivo, con objeto de emprender acciones más concretas como las que caracterizarían a la nueva monarquía borbónica posteriormente y que definitivamente contribuiría a la fusión de la Casa de la Contratación con la nueva Intendencia de marina. La Junta de 1679 se constituyó por funcionarios estatales y diputados comerciales, y, a pesar de sus altibajos (fue abolida en 1680 para volverse a reunir en 1682), se la dotó de jurisdicción exclusiva para los asuntos comerciales y fabriles en temas como la promulgación y observación de leyes, el arbitraje de pleitos, el uso de la información y la coordinación entre territorios. A pesar de la crisis dinástica, y la consiguiente caída en desgracia del propio Medinaceli, la Junta logró llevar a cabo muchas medidas, entre las cuales se puede mencionar una decisión apoyada por el Consejo de Indias en 1680: el traslado a Cádiz de la sede organizativa de armadas y flotas de Indias⁹. La postura tomada por unos y otros a favor de Sevilla o Cádiz solo dependía de las consecuencias que tal cambio tendría para su propio beneficio o desgracia, ya que en la práctica aquellos favorables a Sevilla también reconocían el uso del puerto de Cádiz, incluso el propio José de Veitia Linaje llegó a trasladarse a Cádiz en 1663 para asistir a los despachos de flotas y galeones¹⁰.

En este contexto hay que analizar la obra de Veitia, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales*, escrita entre 1668 y 1671, así como su papel en la Junta de Comercio de 1679. Veitia Linaje llegó a ser tesorero y juez oficial de la Casa en 1659, en 1666 intervino en los sondeos del río Guadalquivir a su paso por Sanlúcar y en 1677 accedió como secretario del Consejo de Indias. Su obra ha sido objeto de importantes estudios y revisiones historiográficas (Díaz Blanco, 2024), por lo que me referiré aquí solo a su papel en la Junta y su actitud ante el traslado de la sede de los tribunales del comercio y la gestión de las armadas.

8 Archivo General de Simancas (AGS), Consejo Supremo de Hacienda, Libro 243, ff. 334-416.

9 Está incluido en una compilación de documentos: Archivo del Banco de España (ABE), FEV-AV-M-01718, «Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz, sobre la posesión o reintegración del comercio de España y de la América, y otros puntos expuestos a... Rey Luis I en su real gabinete», Sevilla: s.n., 1725.

10 AGI, Indiferente General, leg. 778.

Veitia Linaje surge como un colector de información. Sus conocimientos y su propia obra circularían más tarde traducida al inglés con el título: *The Spanish Rule of Trade to the West Indies*, que aparecería en 1702; y *The Rule Establish'd in Spain for the Trade in the West Indies* (1711) (Díaz Blanco, 2022). Sobre los discursos en torno al traslado de la Contratación, el propio Veitia Linaje opinaba que, para el establecimiento de esta institución en Sevilla, originariamente no se permitió ninguna intromisión por parte de la Corona, aunque poco después de su creación, ya en 1508, hubo manifestaciones a favor de trasladarla a otro puerto debido a las continuas quejas elevadas a la Corte en contra de las malas prácticas que se hacían en Sevilla¹¹.

El Norte puede considerarse una auténtica guía estructurada sobre la marina mercante y de guerra participante en las rutas del mundo global hispano. Las normativas que Veitia recoge sobre la organización de las flotas y galeones son mucho más específicas incluso que en la *Recopilación de las leyes de Indias*, dedicando cuatro densos capítulos a la organización de distintas flotas y armadas¹². Veitia señala las fuentes que, como la obra del jurista Juan de Hevia Bolaños, remarcan la distinción entre armada (navíos de guerra) y flota (grupo de barcos mercantes)¹³. La aclaración de Veitia reviste una importancia fundamental dada la confusión que incluso en la historiografía posterior se ha producido a veces a la hora de definir conceptos como flota, armada, buques de estado, etc.: «conviene saber en lo particular de nuestro instituto que hay Armada Real de la Guardia de la Carrera de las Indias (que vulgarmente llaman galeones), hay armada de Flota de Nueva España, que son la capitana y almirante que guarnecidas sirven de escolta a las naos mercantes. Hay flota para la Nueva España y para Tierra Firme, que son de las que se ha de escribir en este capítulo»¹⁴.

El análisis de Veitia es fundamental para entender su postura, un tanto ambigua, en las juntas de finales del siglo xvii. No obstante, su labor puede entenderse como una de las primeras investigaciones de archivos realmente serias llevadas a cabo sobre la extensa y compleja documentación que la Casa de la Contratación había manejado durante siglos (Díaz Blanco, 2024: 161). Veitia accedió a una información que le hacía comprender los beneficios particulares, pero también los problemas y las carencias de Sevilla. Veitia Linaje recoge en su Libro II, las cédulas de las Junta de Armadas y Fábricas de navíos, así como las ordenanzas de la primera mitad del siglo xvii, mostrándose partidario de las normativas impuestas por la Corona a los constructores. No obstante, su postura no está clara entre la necesidad de construir grandes galeones o navíos más pequeños, de unas 624 toneladas, como

11 He consultado la edición digitalizada: José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales*, Sevilla, Impresor Juan Francisco de Blas, 1672, Libro I, cap. 1.

12 Veitia Linaje, *Norte de la Contratación*, Libro II, cap. IV.

13 Veitia Linaje, *Norte de la Contratación*, Libro VI, Título XII, ley IV; *Ibidem*, cap. IV.

14 *Ibidem*, *passim*.

otros partidarios de Sevilla y de Sanlúcar de Barrameda postulaban¹⁵. Su opinión al respecto constituye una parte crucial en la obra de Veitia, quien señalaba varios aspectos posteriormente debatidos en las juntas para el traslado de los tribunales y la creación de una base naval permanente en Cádiz. Veitia destacaba la importancia de proteger las rutas, vigilar las arribadas y los derroteros marítimos frente a amenazas. Y también identificaba la importancia de organizar una Armada de la Carrera de Indias para acompañar a las flotas mercantes, esencial para garantizar el sistema de convoyes, algo que ni Uztáriz ni Patiño posteriormente iban a pretender cambiar. Era lógico mantener el sistema de convoyes como pilar del comercio imperial. Comercio y defensa son dos aspectos presentes en la obra de Veitia, además de considerarse una visión estratégica de la navegación y una preocupación por la seguridad, algo que también se hace notar en su capítulo dedicado a los navíos «perdidos y arribados»¹⁶. Por ello, Veitia también abogará por más restricciones y vigilancia en las cuestiones administrativas.

Los planteamientos de Veitia Linaje fueron sin duda protagonistas de la Junta de Comercio de 1679, la cual sería retomada entre los años de 1702 y 1706 con el nombre de Junta de Restablecimiento del Comercio. En esta nueva convocatoria, el ministro Bernardo Tinajero dio un buen repaso al Consulado de Sevilla y condujo a una participación directa activa de la Corona en los despachos de flotas. Ello se vio, por ejemplo, en la organización de la flota de 1711, redactada por Tinajero y con la influencia del ministro francés Ambrosio Daubenton, nombrado agente del comercio y la marina en Madrid¹⁷. Albert Girard cita este memorial, el cual insistía en que los registros a la llegada de las flotas debían hacerse en Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, y la fiscalidad derivada de ello debía estar destinada a financiar los costos de las provisiones navales de la Armada. El que esas dos cuestiones, armada y dinero para sostenerla procedente del comercio, estuvieran juntos en la bahía de Cádiz tiene su lógica sobre todo en lo referente a articular las provisiones de madera y otros recursos para la industria naval.

4 Fortalecimiento versus reformas en la confrontación por el traslado de los tribunales

4.1 La creación de la Intendencia de Marina como consecuencia

El traslado de las instituciones y la creación de una base naval que aglutinara defensa y comercio con una adecuada gestión de las flotas de guerra y mercantes

¹⁵ Veitia Linaje, *Norte de la Contratación*, Libro II, cap. 14.

¹⁶ Veitia Linaje, *Norte de la Contratación*, Libro II, cap. 20.

¹⁷ AGI, Indiferente General, leg. 2046A.

estaba, en cierto modo, respaldado por el interés de la Corona en participar del *lobby* de las redes de mercaderes. En gran medida, la fiscalización en Cádiz debía también soportar la financiación de una marina de guerra organizada. Ello estará presente en las propuestas fiscales del ministro José Patiño con objeto de centralizar y fortalecer la autoridad real mediante un control financiero más eficiente (Dubet, 2015). Durante el proceso del traslado de los tribunales se pretendía plantear un modelo más sistemático y coherente en la administración de la Hacienda y en los flujos económicos y de financiación entre los órganos que atraían recursos y las instituciones que debían sostener las bases del modelo económico-imperial y marítimo. Patiño mostró habilidad en construir apoyos y consolidar su modelo administrativo a pesar de no ser realmente innovador. Pero fue capaz de hacerse con ideas de otros y reunir las en un plan reformista. Rediseñó la Tesorería General para centralizar el control bajo una sola autoridad ministerial, aunque más tarde esto le valdría muchas rivalidades políticas, entre las que se encontraban Nicolás Ginés Gómez de Hinojosa, Verdes Montenegro y el propio Gerónimo de Uztáriz (Dubet, 2015; Fernández Durán, 1999: 214 y ss.).

Cuestiones relacionadas con la construcción naval, el tonelaje de los navíos, pero más que nada, la organización de la provisión de maderas, pasaron a ser un capítulo prioritario cuando se creó la Intendencia de Marina en Cádiz con el objeto de obtener recursos del comercio de Indias para invertir en la construcción naval (Crespo Solana, 2017: 75-114). La Intendencia de Marina gestionaba operaciones navales y militares adjudicándose recursos monetarios del comercio de Indias, uniendo recursos financieros público-privados para invertir en una Armada centralizada, y gestionada por un ministro responsable a través de la «vía reservada». El título oficial de intendente de marina para José Patiño, quien llegó a Cádiz el 11 de febrero de 1717, confirma la importancia de «restablecer la marina de España y el comercio de Indias», ambas consideradas de bien público y de defensa o resguardo del mar y del océano (Crespo Solana, 2017: 75-114). El intendente de marina debía encargarse personalmente de recolectar los recursos necesarios para la fábrica de barcos, provisión de víveres, compra de pertrechos, razón del consumo, así como revisar cuidadosamente la «cuenta y razón» de los recursos económicos para costear marinería, organización de armadas, flotas, escuadras y navíos sueltos. Debía también vigilar las actividades en áreas de arribadas y fondeos, carenas y disposición de armamentos de los buques para que cuando estos se desarmaran quedasen, en el puerto para su guardia y custodia¹⁸. Se decretó también la creación y mantenimiento «en los parajes que fueren más a propósito», de fábricas y almacenes de jarcia, lona artillería, cordaje, velamen, víveres y «demás necesario

18 El título de intendente está firmado por Miguel Fernández Durán, secretario del Despacho Universal, el 28 de enero de 1717. AGI, Contratación, leg. 5786, l. 2, f.01r-02v y copia en AGI, Arribadas, leg. 3.

para el aviso y surtimiento de dichas mis Reales armadas y escuadras, ya corran por administración o ya por asiento» (Trindade, 2023). El intendente de marina debía también encargarse de conservar y vigilar los montes y plantíos cercanos a las costas, la plantificación de los árboles para que estos sean cortados cuando sea necesario para construcción o carenado.

Cuatro meses después del nombramiento de Patiño como intendente de marina se emitió el Real Decreto de la orden del traslado del tribunal de la Contratación a Cádiz, el 12 de mayo de 1717. La orden firmada por el almirante Andrés de Pes, gobernador de Consejo de Indias, y corroborada por el ministro Bernardo Tinajero confirmaba la necesidad de «separar de la Casa de la Contratación lo que tocaba a estas dependencias (Armadas, flotas y navíos sueltos) para que corriese solo por la (mano) del Intendente General de la Marina de España»¹⁹. Estas innovaciones en el puerto muestran un paralelismo claro con el Real Decreto de 2 de abril de 1717, que establecía cuatro Secretarías: Guerra y Marina, Estado, Justicia y Hacienda, y profundizaba en las competencias de la marina, entre las que se encontraba la conservación y aumento de montes y plantíos. A partir de junio de 1717 se decretaron las Ordenanzas de la Armada para la uniformización de todas las fuerzas existentes, galeras del Mediterráneo, navíos del Océano y galeones de Indias, así como otras disposiciones. Según se recoge en un acta del cabildo municipal de Cádiz, la Intendencia contribuyó a generar un sistema de almacenamiento de maderas con la colaboración de asentistas españoles y extranjeros en el área geográfica de La Carraca y caño del Trocadero. El cabildo de Cádiz apoyó económicamente unas infraestructuras, obteniendo de la Corona permisos para crear unos arbitrios, o impuestos, para extraer fondos para la construcción de murallas, avituallamiento de almacenes y hornos, así como transporte de madera por los caños de La Carraca, con la participación de «fabricadores, Mareantes y dueños de navíos», y que sería determinante para la construcción del arsenal a partir de 1717²⁰.

Dos procesos ensombrecieron estos planes: en primer lugar, las campañas militares de Italia, que destruyeron literalmente muchos de los barcos de nueva fábrica que se construyeron, además de malgastar en guerras recursos del comercio de Indias. La política del Mediterráneo forzó la balanza estratégica de la monarquía española arriesgando la versión atlántica e incluso europea. En segundo lugar, y en relación a las redes contrarias al creciente poder personal del ministro Patiño, la revisión del traslado de los tribunales ante los muchos requerimientos desde Sevilla y sus influencias en la Corte, encabezadas especialmente por Gerónimo de Uztáriz, también significaron, a la larga, un retraso de la viabilidad de los planes de revisión y control del sistema marítimo atlántico español y el reforzamiento práctico del poder naval.

19 AGI, Indiferente General, 542, Libro 2.

20 Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Libros de Actas Capitulares, tomo 80, pp. 49-61.

4.2 ***El dilema Patiño-Uztáriz y los discursos sobre la centralización de armadas y flotas***

La confrontación entre José Patiño y Gerónimo de Uztáriz no parece que fuera algo más allá de lo estrictamente personal, pero ayudó a consolidar una balanza que enfrentaba a partidarios de la emergente base naval de Cádiz con la Casa de la Contratación de Sevilla (Fernández Durán, 1999: 215 y ss). El 14 de noviembre de 1713 se nombró a Gerónimo de Uztáriz secretario de la Junta de Hacienda de Indias que se había creado en 1710. Esta Junta debía ocuparse de todo lo relativo al comercio entre España y América, envío y retorno de flotas y galeones y rentas de Indias. Suponía una continuación de las juntas de primeros de siglo, de 1702 y 1705, que a su vez era continuación de la Junta de Comercio que había fundado el duque de Medinaceli y en la que había participado José de Veitia. En 1722, Felipe V nombró también a Uztáriz secretario, con derecho a voto, de la Junta que se constituyó a petición de la ciudad de Sevilla para analizar las razones del traslado en 1717 de los tribunales del comercio con Indias de Sevilla a Cádiz²¹. Ya previamente, en 1719, el rey había solicitado explicaciones a Andrés de Pes y a José Patiño, tras una querrela presentada en la Corte por un delegado de los intereses sevillano, el marqués de Thous. Patiño y Pes alegaron que el principal problema era la navegabilidad del Guadalquivir por lo que dio lugar a diversos sondeos de la barra de Sanlúcar²².

La Junta de 1722, presidida por el marqués de Miraval, presidente del Consejo de Castilla, produjo una interesante cantidad de informes y revisiones que el propio Gerónimo de Uztáriz se encargó de recopilar y editar. Aunque no los cita, Uztáriz también reproduciría un resumen de estos informes parcialmente en su obra principal, la *Theorica y práctica de comercio y de marina*, que circularía manuscrito en 1724²³. Estos informes y votos fueron enviados al Rey junto a una consulta el 7 de mayo de 1722, además del memorial del diputado de Sevilla, el marqués de Thous, que fue presentado por el ministro José Grimaldo²⁴. La evolución de esta Junta ha

21 BNE, VE/1603/4, «Voto de D. Geronymo de Uztariz, secretario de la Junta mandada formar para el examen de la restitución de Tribunales, y otros puntos, a la Ciudad de Sevilla; y a quien [sic] S.M. concedió la facultad d [...]». Impreso, 1722.

22 *Ibidem*, *passim*.

23 Aquí utilizó un ejemplar digitalizado en la BNE: Gerónimo de Uztáriz, *Theorica y práctica de comercio y de marina [segunda impresión corregida y enmendada por el autor]*, En la Imprenta de Antonio Sanz, Impresor del Rey N. Señor, y de su Real Consejo. Año de 1742.

24 BNE, 3/13283, «Recopilación de diferentes resoluciones sobre la Casa de la Contratación», Decreto de 16 de julio de 1722 dirigido a D. Luis de Miraval; Archivo Municipal de Sevilla (AMS), Papeles del marqués de Mejorada, tomo 2. nº 20. Documento «Voto de Gerónimo de Uztáriz, secretario de la Junta, mandada formar para el examen de la restitución de los tribunales, y otros puntos, a la ciudad de Sevilla; a quien S.M. concedió la facultad de que tuviese voto en dicha junta, en atención a lo muy instruido que se hallaba del modo de hacerse los comercios en toda Europa, por sus grades experiencias, adquiridos fuera de

sido analizada en detalle, por lo que aquí solo resumimos una serie de aspectos que podemos considerar importantes relacionados con los debates sobre la centralización de las armadas (Crespo Solana, 1996). El dilema de la ubicación de los tribunales en Cádiz debía mejorar la eficiencia del comercio marítimo pero especialmente las operaciones relacionadas con la marina. Las protestas de Sevilla se referían sobre todo a los perjuicios generados de pérdidas económicas, como el declive de las manufacturas locales, de las sedas, especialmente. También eran notables las denuncias sobre los fraudes y abusos cometidos en la aduana de Cádiz, a las que el propio Uztáriz dedica más de unas frases en su *Theorica* (Uztariz, 1742: 284-287). Las quejas también se centraban en los supuestos estudios manipulados sobre la navegabilidad del río Guadalquivir y que dio lugar a nuevos planteamientos sobre los modelos constructivos que permitiesen a los barcos remontar el río hasta Sevilla, un tema muy esgrimido también por Uztáriz²⁵.

Los votos de algunos de los ministros, especialmente el de Patiño, subrayaban las ventajas de Cádiz como el principal puerto comercial debido a su ubicación estratégica y su infraestructura adecuada para las flotas y galeones²⁶. La realidad de una bahía abierta en la costa, con un acceso más rápido y seguro para las flotas mercantes y de la Armada, eliminando la necesidad de navegar por el río Guadalquivir, se oponía a la idea de un puerto de hibernación para la armada en el río, más seguro, según Uztáriz, de posibles ataques enemigos. Uztáriz comparaba las ventajas de un puerto fluvial con los que había en otras naciones marítimas, pero también negaba el riesgo que suponía la barra de Sanlúcar de Barrameda para los barcos de gran tonelaje²⁷. Para Patiño, conservar la flota en Cádiz reduciría los tiempos de carga y descarga, así como el tránsito hacia el Atlántico, lo cual era crucial para las operaciones comerciales y militares. Cádiz estaba también más cerca de las principales rutas marítimas. La Armada de guerra podía establecer una base más funcional y cercana a los recursos necesarios para la manutención de las flotas, como suministros, reparaciones y construcción de barcos, así como implicaciones estratégicas.

Las posturas entre Patiño y Uztáriz diferían en varias cuestiones fundamentales. En primer lugar, la clave del asentamiento físico de las armadas y flotas. En esta Junta, Uztáriz se mantuvo a favor de que la cabecera del monopolio tenía que estar en Sevilla, alegando los problemas de las flotas de Indias, su irregularidad en las fechas de partida y regreso, o la lentitud en el transporte, dificultades que el traslado de las

España». British Library (BL) signatura 1323. K. 15/3 (incluye también el manuscrito con letra de Uztáriz, Legajo Eg. 498).

25 BNE, VE/1603/4, Voto de D. Geronymo de Uztáriz.

26 AGI, Arribadas, leg. 192; AGI, Arribadas, leg. 10. Voto de José Patiño e informe de Andrés de Pes, presentado por Patiño en 1723.

27 BNE, VE/1603/4, Voto de D. Geronymo de Uztáriz; y también lo expone en su *Theorica*, capítulos dedicados a la descripción del comercio de las naciones, y cap. LXV en adelante.

instituciones no solucionaría. En segundo lugar, en el capítulo LXXI de la *Theorica*, Uztáriz advierte de que el restablecimiento de la armada debía quedar separado del comercio y nunca bajo el control de un solo ministro responsable²⁸. Al igual que Veitia, Uztáriz no cuestionaba el modelo del sistema existente de comercio con las colonias y no era muy partidario de las compañías de comercio, algo con lo que Patiño se mostraba más abierto. Patiño, por ejemplo, apoyó a la compañía de Ostende y la creación de otra con el Mediterráneo con el puerto de Trieste. Por su parte, Uztáriz solo postuló que se permitiera que al regreso las flotas pudiesen llegar a cualquier puerto de la península, especialmente a Galicia y a Cantabria, y defendía también la participación secundaria de otros puertos, como el de Málaga o Bilbao²⁹. En realidad, Uztáriz no se muestra especialmente opuesto al uso de los puertos de Bonanza, Sevilla y Cádiz, de forma indistinta, siempre y cuando se respete el control desde Sevilla. Pero conservaba severos perjuicios respecto a Cádiz, basado fundamentalmente en el temor al fraude y el control extranjero, aspectos que compartía con Francisco de Varas y Valdés, quien fue el primer oficial de la Intendencia y que se postuló también favorable a la opinión de Uztáriz³⁰. La seguridad concernía de forma preocupante en relación con las cuestiones fiscales y mercantiles. Para la carga y descarga de las flotas, éstas debían llevarse a cabo en el puerto de Bonanza, cerca de Sanlúcar de Barrameda, con el fin de evitar fraudes y garantizar el control fiscal de la carga. Las restricciones también indicaban que los galeones no podían alijar carga en la bahía de Cádiz salvo en casos de fuerza mayor, como temporales³¹.

La cuestión técnica referente a la navegabilidad del río Guadalquivir desde Sanlúcar a Sevilla constituyó siempre un aspecto problemático, pero tales problemas podían solventarse con la fabricación de navíos «planudos» o de línea, así como fragatas, en contra de los planes de Antonio Gaztañeta y José Patiño de continuar con la construcción de galeones de gran calado, modelo que, contra todo pronóstico, prevaleció hasta muy entrado el siglo XVIII³². Uztáriz se mostró partidario de mejorar las infraestructuras navales, incluso la mejora de la navegación por el río Guadalquivir a su paso por Sanlúcar con el objetivo de facilitar la navegación y reducir riesgos.

El uso de distintos puertos, separando las armadas y escuadras de las flotas mercantes, podía solventarse con la limitación del tamaño máximo de los galeones y barcos de la Carrera de Indias a unas 500 o 600 toneladas, con dimensiones específicas

28 BNE, VE/1603/4. Voto de D. Geronymo de Uztáriz, pp. 31 y 32. (Uztáriz, 1742: cap. LXXI).

29 Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 2938.

30 De hecho, Varas y Valdés escribirá un informe: «Dictamen sobre la restitución del comercio, internación de extranjeros y restablecimiento de la Aduana de Sevilla», AGI, Arribadas, leg. 192, s.f. pero que sospecho fue también enviado a la Junta de 1722.

31 BNE, VE/1603/4. Voto de D. Geronymo de Uztáriz, *passim*.

32 AGI, Arribadas, leg. 1. El sondeo realizado por D. Antonio Gaztañeta Yturrialzaga por orden expresa de D. Andrés de Pes y copia de la Real Orden del 12 de marzo de 1722.

de 17 a 18 codos de manga. Esta restricción buscaba asegurar que los barcos pudieran navegar de forma segura por la barra de Sanlúcar de Barrameda y el río Guadalquivir. Las ordenanzas indicaban que los barcos debían ser de tamaño mediano para garantizar una navegación más breve, una mayor durabilidad y menores costos operativos. Además, se especificaba que estos barcos tendrían bodegas adecuadas para el comercio, sin ser excesivamente grandes. Uztáriz opinaba que los grandes galeones presentaban mayores riesgos, como inestabilidad, dificultad para manejarlos en condiciones climáticas adversas y peligros en las entradas y salidas de las barras. Esto era una cuestión de seguridad en la navegación, tema que retoma otros debates anteriores esgrimidos por Veitia en la Junta de 1679. Los galeones medianos y pequeños eran preferidos por su capacidad para navegar con menos riesgos y maniobrar mejor en encuentros con enemigos. Se enfatizaba que los barcos debían ser diseñados para navegar en verano, cuando el clima era más benigno, y para realizar las operaciones de carga y descarga rápidamente, minimizando el tiempo de exposición en los puertos.

Uztáriz defendía la construcción de navíos medianos que no llegasen a 600 toneladas, con menos fondos para su sondeo. Uztáriz describía una armada ideal con una composición de flotas con 50 bajeles de línea y 20 fragatas, de los cuales, 12 bajeles y 8 fragatas respectivamente deberían ser destinados a cubrir la Carrera de las Indias y el resguardo de las costas. Los gastos de estos navíos podrían cubrirse con el producto de sus fletes, los cuales también podrían dejar al erario público más de 60.000 pesos de ganancia en un solo viaje (Fernández Durán, 1999: 185). Aspiraba a que en España se cuidasen los navíos armados y desarmados, tal como se hacía en Inglaterra y Holanda (Uztáriz, 1742: 216-217). Para Uztáriz el aprovisionamiento de madera era vital, dedicando un capítulo, el LXIII, como parte fundamental del mantenimiento de unas armadas y flotas mercantes en el desarrollo económico y estratégico de España (Uztáriz, 1742: LXIII). Su visión se centró en la conexión entre el comercio marítimo y el poder naval (comercio y defensa), ofreciendo recomendaciones para fortalecer el sistema comercial y militar del país. Uztáriz criticó el deterioro del sistema naval español y abogó por una reforma profunda para revitalizar tanto las armadas como las flotas mercantes. Recomendó la construcción y modernización de barcos, incrementando la calidad y cantidad de embarcaciones para competir con potencias marítimas como Inglaterra y Holanda. Sin embargo, reclamaba fomentar una marina mercante que redujera la dependencia de barcos extranjeros, pues su uso era algo que socavaba la soberanía nacional.

5 A modo de conclusión

El decreto de restitución de los tribunales de la Contratación a Sevilla en 1725 no llegó a aplicarse porque uno de los puntos, la igualación de los derechos de aduanas de Sevilla y Cádiz, contravenía los tratados de comercio que se habían negociado con

Inglaterra y el imperio. No obstante, el rey escuchó a Uztáriz y decidió separar los dos cargos de presidente e intendente. Estas medidas se llevaron a cabo a finales de 1725, cuando ya José Patiño estaba a punto de convertirse en secretario del Despacho de Marina, Indias y Hacienda, unificando estos ministerios. En este contexto, el traslado de la Casa de la Contratación, la reforma de la hacienda y los cambios en las Secretarías influyeron en los debates sobre el papel de los ministros responsables y las relaciones que éstos tendrían de ahora en adelante con los distintos agentes económicos de la sociedad y la política española del Setecientos. Estos procesos, en realidad, no pueden considerarse como reformas en sí, sino acciones para la revisión y control de los recursos, especialmente relacionados con la construcción y mantenimiento del auténtico capital social del Estado fiscal-naval, la armada de guerra y la marina mercante. Es un período que se caracteriza por el aumento de la gobernanza dedicada a la construcción naval y los recursos empleados, así como un mayor control de armadas y flotas organizadas en un solo puerto, pero entendido ahora como base naval. El conocimiento que estadistas y escritores político-económicos tenían de los antecedentes y polémicas contemporáneas sobre estos asuntos fue en gran medida deudora de una larga tradición legislativa, el trasvase intergeneracional de conocimientos prácticos conservados a través de los informes de las juntas especiales y de una enorme transmisión de información entre juristas, marinos, economistas y politólogos. Estas reformas afectaron a los ámbitos locales hispanos, y no solo a Cádiz, convertida ahora en la sede teórica oficial de la Carrera de Indias, sino también a otros enclaves geográficos situados en las costas españolas y también americanas. Los discursos políticos y económicos de la segunda mitad del siglo xvii y las primeras décadas del siglo xviii encuentran un espejo importante en las obras de José de Veitia Linaje y de Gerónimo de Uztáriz, que, como el resto de sus contemporáneos, alumbran visiones sobre la percepción que se tenía en la época sobre el comercio marítimo y el mantenimiento del poder imperial. Los documentos legados resaltan cómo la interrelación entre comercio y defensa era vital para la prosperidad del imperio español, y ejemplo de la estrecha vinculación entre economía y estrategia militar en la historia marítima. Como trasfondo a este cambiante escenario, los grandes galeones serían aún protagonistas de las guerras de la monarquía en la primera mitad del siglo xviii, sobre todo en su escenario mediterráneo. Poco a poco, nuevos modelos de barcos se convertirían en la imagen del nuevo estado naval-militar a partir de la década de 1750. El resto es historia.

6 Referencias bibliográficas

APESTEGUI, Cruz (s.f.): «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa» [texto online, consultado el 12 de mayo de 2022: <https://3decks.pbworks.com/f/Arq+Naval+1660+a+1754+Guipuzcoa++Apestegui.pdf>].

- BALTAR RODRÍGUEZ, Juan Francisco (1998): *Las Juntas de Gobierno en la Monarquía Hispánica siglos XVI-XVII*, Madrid, Centro de Estudios Políticos e Institucionales.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2017): «El traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de Indias y sus efectos en el contexto de la nueva planta de la Marina y del comercio americano», *Studia historica. Historia moderna*, 39/2, pp. 115-152.
- (2020): «Una alternativa frustrada al monopolio comercial español con América: la compañía privilegiada para el Comercio Universal con las Indias de 1738», *Studia historica. Historia moderna*, 42/1, pp. 125-164.
- CASALS COSTA, Vicente (2005): «Conocimiento científico, innovación técnica y fomento de los montes durante el siglo XVIII», en Manuel Silva Suárez (eds.), *Técnica e ingeniería en España, III. El siglo de las Luces. De la industria al ámbito agroforestal*, Zaragoza, Real Academia de Ingeniería, Institución Fernando el católico y Prensas Universitarias de Zaragoza, pp. 454-500.
- CASTRO, Filipe (2003): «In search of unique Iberian ship design concepts», *International Journal of Nautical Archaeology* 32/1, pp. 6-23.
- Cedulario Indiano o Cedulario de Diego de Encinas*, Estudio e índices por Alfonso García Gallo. Edición de 1945-1946, 5 tomos, Colección: Leyes Históricas de España, Madrid, BOE y Academia de la Historia [recurso online: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/publicacion.php?id=PUBLH-2018-56]
- CRESPO SOLANA, Ana (1996): *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina en Cádiz, 1717-1730*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- (2017): «La Intendencia de Marina y el gobierno de la Contratación: el sueño naval de José Patiño y Rosales (1717-1736)», *Studia Historica, Historia Moderna*, 39/2, pp. 75-114.
- (2018): «Cooperación y competencia político-económica en la larga duración: Holanda en la ruta del Mediterráneo (1621-1702)», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 38, pp. 19-49.
- (2025): «The Organization of the Armadas of War and Commerce in the Writings of Gerónimo de Uztáriz (1717-1725): Polemics during the Transfer of the Casa de la Contratación», en Jesús Astigarraga y Niccolò Guasti (eds.), *Gerónimo de Uztáriz and his Economic Work. New Politics and the Origins of the Science of Commerce in 18th Century Europe*, Palgrave Studies in the History of Economic Thought. Cham, Palgrave Macmillan, pp. 137-161.
- CUESTA DOMINGO, Mariano (2012): «Colección Documental “Juan Bautista Muñoz” de la Real Academia de la Historia», *Revista Complutense de Historia de América*, 37, pp. 336-337.

- DÍAZ BLANCO, José Manuel (2022): «The Reader's Information and Norte de la Contratación: The Translation and Circulation of Commercial Information Between Seville and London Around 1700», en Bartolomé Yun Casalilla, Pedro Miguel Omar Svriz Wucherer, Ilaria Berti (eds.), *American Globalization, 1492-1850. Trans-Cultural Consumption in Spanish Latin America*, New York, Routledge, Taylor & Francis.
- (2024): *El Norte de la contratación y la tradición veitiana. Un itinerario del Siglo de Oro al pensamiento histórico moderno*, Sevilla, Diputación de Sevilla/ Editorial Universidad de Sevilla.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio (1947): «El Almirantazgo de los Países Bajos septentrionales y la política económica de Felipe IV», *Hispania*, 7, pp. 272-290.
- DOMÍNGUEZ-DELMÁS, Marta; RICH, Sara A.; NAYLING, Nigel (2022): «Dendroarchaeology of shipwrecks in the Iberian Peninsula: 10 years of research and advances», en Ana Crespo Solana, Filipe Castro, Nigel Nayling (eds.), *Heritage and the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian world (15th-18th centuries)*, Cham, Springer, 2 vols. Vol. 2, pp. 1-59.
- DUBET, Anne (2015): *La Hacienda Real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno. El caso Verdes Montenegro*, Madrid, Fondo de Cultura Económica.
- ELLIOT, John H., DE LA PEÑA, José Francisco (1978): *Cartas y memoriales del Conde Duque de Olivares*, 2 tomos, Alfaguara, Madrid.
- FERNÁNDEZ CONTI, Santiago (1998): *Los Consejos de Estado y Guerra de la monarquía hispana en tiempos de Felipe II (1548-1598)*, Valladolid, Consejería de Educación y Cultura.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1825): *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, Madrid, Imprenta Real, 5 vols.
- FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes (1999): *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732): Una política económica para Felipe V*, Madrid, Minerva Ediciones.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1876-1881): *Disquisiciones náuticas*, Madrid, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y Compañía.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo (1992): «Aspectos de las relaciones económicas entre Huelva y América a principios del siglo XVII», *Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, La Rábida, pp. 90-103.
- GIRARD, Albert (2006): *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Madrid, Renacimiento.
- HORMAECHEA ARENAZA, Cayetano; RIVERA VAQUERO, Isidro y DERQUI CIVERA, Manuel J. (2012): *Los galeones españoles del siglo XVII*, Barcelona, Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, 2 tomos.

- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2015): *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748)*, Valencia, Tirant Lo Blanch.
- MIRA CABALLOS, Esteban (2003): «Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de don Bernardino de Mendoza (1548)», *Revista de Historia Naval*, 83, pp. 7-20.
- MOLAS RIBALTA, Pere (1978): «La Junta General del comercio y moneda. La institución y los hombres», *Hispania*, 38/9, pp. 1-38.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio (2007): «Generales y almirantes de la Carrera de Indias, Una investigación pendiente», *Chronica Nova*, 33, pp. 285-332.
- RAVINA MARTÍN, Manuel (1984): *El Pleito Cádiz-Sevilla por la casa de la Contratación. Memorial de Fco. Manuel Herrera 1726*, Cádiz, Diputación Provincial.
- Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias* (1680). Edición facsímil, Madrid, Centro de Estudios Políticos y constitucionales; BOE, 1998 [https://www.boe.es/biblioteca_juridica/publicacion.php?id=PUB-LH-1998-62]
- RUBIO SERRANO, José Luis (1989): «Métodos de arqueo en el siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, 6/24, pp. 29-70.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín (1889): *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*, Madrid, Imprenta de los Hijos de M.G. Hernández.
- SCHWINDINGER, Patricia; Castro, Filipe; y Crespo Solana, Ana (2022): «Iberian documents and treatises on shipbuilding», en Ana Crespo Solana, Castro, Nayling (eds.), *Heritage and the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian world (15th-18th centuries)*, Cham, Springer, 2 vols. vol. 1: 277-311.
- SERRANO MANGAS, Fernando (1992): *Función y evolución del galeón en la carrera de Indias*, Madrid, Fundación Mapfre, 1992.
- STORRS, Christopher (2006): *The Resilience of the Spanish Monarchy 1665-1700*, Oxford University Press, 2006.
- (2017): *El resurgir español, 1713-1748*, Madrid, Desperta Ferro.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2018): «El estado fiscal-naval de Carlos III. Los dineros de la Armada en el contexto de las finanzas de la monarquía», en Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito (eds.), *Vientos de guerra: apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, 3 vols., Madrid, Doce Calles, Vol. 1, pp. 329-436.
- TRINDADE, Ana Rita (2023): *Forests, war and reforms: management and exploitation of Andalusian timber resources for the Spanish Navy in the Early Bourbon period (Cádiz, 1717-1759)*, tesis doctoral inédita, Universidad Pablo de Olavide y CSIC.
- UZTÁRIZ, Geronimo de (1742): *Theorica y práctica de comercio y de marina [segunda impresión corregida y enmendada por el autor]*, en la Imprenta de Antonio Sanz, Impresor del Rey N. Señor, y de fu Real Consejo.

- VALDÉZ-BUBNOV, Iván (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas.
- VAN HOLK, André (2021): «Innovation, institutions and migration: transfer of technology in Dutch shipbuilding, 500-1700», *Archaeonautica* [En ligne], 21 [consultado el 30 diciembre de 2024] <http://journals.openedition.org/archaeonautica/754>.
- VEITIA LINAJE, José (1672): *Norte de la Contratación de las Indias occidentales*, Sevilla, Impresor Juan Francisco de Blas.