



GOBIERNO BORBÓNICO, INFLUENCIA FRANCESA Y COMERCIO INDIANO DURANTE LA GUERRA DE SUCESIÓN. LA FLOTA DE NUEVA ESPAÑA QUE ARRIBÓ EN GUIPÚZCOA EN 1708*

Bourbon Rule, French Influence, and Indian Trade during the War of Succession. The fleet of New Spain that Arrived in Guipúzcoa in 1708

Rafael Guerrero Elecalde
Universidad de Granada

<https://orcid.org/0000-0003-4271-897X> | rgelecalde@ugr.es

Fecha de recepción: 13/10/2023

Fecha de aceptación: 11/03/2024

Acceso anticipado: 30/04/2024

Resumen: La Guerra de Sucesión española se convirtió en un conflicto de carácter europeo, donde las Coronas más poderosas encontraron una posibilidad para acceder legalmente, y con privilegios, a los valiosos bienes comerciales de las Indias. Este trabajo indaga sobre estas cuestiones a través de la consulta de las cartas, y otra documentación, conservada en el Archivo Histórico Nacional, en Madrid, sobre el arribo en 1708 de la flota de Nueva España a Guipúzcoa. Más concretamente, se trata de diferentes cartas y papeles que intercambiaron Pedro de Navarrete, capitán general de esta provincia, y José Grimaldo, recientemente designado secretario del Despacho de Guerra y Hacienda. Desde un enfoque de microanálisis, se parte del estudio de la acción de los protagonistas como un excelente complemento para aprehender la Historia en su integridad y, de este modo, alcanzar los diversos matices de una realidad muy compleja y poliédrica. A través de este trabajo, se contempla

* Este trabajo se enmarca en el proyecto de investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España PID2020-114496RB-100 «Disrupciones y continuidades en el proceso de la modernidad, siglos XVI-XIX. Un análisis multidisciplinar (Historia, Arte, Literatura)», 2021-2025 (Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea).

el poder que ejerció la corte de Versalles en el gobierno de la Monarquía española, cómo se marginó al Consulado de Sevilla y la Casa de Contratación, tradicionales órganos de control del comercio y transporte indianos, a favor de otros agentes reales, elegidos entre los colaboradores afines, que fueron de gran valor para hacer efectivos los deseos de Felipe V.

Palabras clave: Flota de Nueva España; Guerra de Sucesión; Historia Moderna; comercio indiano.

Abstract: The War of the Spanish Succession became a conflict of European dimension in which the most powerful Crowns found a possibility to access, legally and with privileges, the valuable commercial goods of the Indies. This paper investigates these matters through the consultation of the letters, and other documentation, preserved in the National Historical Archive, in Madrid, on the arrival in 1708 of the fleet from New Spain in Guipúzcoa. More specifically, several letters and papers exchanged between Pedro de Navarrete, captain general of this province, and José Grimaldo, recently appointed secretary of the War and Finance Office. Developing a microanalysis approach, the paper begins with the study of the protagonists' initiatives, as one of the means through which a comprehensive understanding of History can be attained, aiming to reach in this manner the various sides of a very complex and multifaceted reality. This research considers the power exercised by the court of Versailles in the government of the Spanish Monarchy, and analyses how the Consulate of Seville and the *Casa de Contratación*, which were the bodies that had traditionally controlled Indian trade and transport, were marginalized in favour of other royal agents, chosen among close collaborators who were instrumental to make the wishes of Felipe V effective.

Keywords: New Spain Fleet; War of Succession; Modern History; Indian trade.

Sumario: 1. El poder de la corona francesa en los asuntos vinculados con el comercio de indias; 2. La Junta de Restablecimiento del Comercio: un arma para el control del comercio indiano; 3. La junta de cuentas neutraliza al consulado de Sevilla; 4. Diferentes propuestas para las reformas: apoyos y contrariedades; 5. La crisis de las flotas de indias (1702-1706): entre la amenaza aliada y los intereses franceses; 6. Las flotas de tierra firme y de Nueva España de 1706. Un recorrido difícil hasta el regreso; 7. La flota de Nueva España arribó en pasajes en 1708. El gobierno francés y el reparto de caudales; 8. Conclusiones; 9. Referencias bibliográficas.

1. EL PODER DE LA CORONA FRANCESA EN LOS ASUNTOS VINCULADOS CON EL COMERCIO DE INDIAS

Teóricamente, prácticamente desde sus inicios, el transporte marítimo con los territorios españoles en América estuvo fuertemente controlado. Por decreto de Carlos I, fue Sevilla el único puerto español habilitado para embarcar tanto bienes como personas hacia las Indias, supervisado en todo momento por la Casa de Contratación y el Real Consulado de Cargadores. Este poder se concretó principalmente por parte del gremio de comerciantes en la preservación del régimen de puerto único en beneficio del comercio andaluz, aunque no se aseguraba a la Corona y a sus súbditos el pleno control del comercio americano, así como el tráfico regular entre

la Península y los Reinos de Indias (Crespo-Solana, 2016; Rodríguez García, 2005 y García-Baquero, 1992). Es por eso por lo que, desde el siglo xvii, se sentía la necesidad, por parte de las autoridades de la Corte, de introducir cambios importantes en el funcionamiento del control comercial indiano (Vila Vilar, 1999 y Kuethe, 1999). En un momento, además, en la última década del siglo xvii, en el que las flotas de galeones prácticamente no viajaron —dos a Tierra Firme y cuatro para Nueva España— (Castillo Mathieu, 1990).

Tras el comienzo de la Guerra de Sucesión, el envío de navíos a Indias no fue en aumento. De este modo, entre 1702 y 1713 solo hubo una expedición a Tierra Firme, en 1706, y no pudo regresar a España por un ataque inglés. Por otra parte, en ese periodo también se despacharon cuatro flotas a Nueva España y dos expediciones de azogues —que no fueron interceptados—. También, la capitana de la Armada de Barlovento realizó tres viajes en solitario con cierto éxito —1705, 1707 y 1711— (Baudot Monroy, 2019; García-Baquero, 1992).

En este tiempo, y con la aquiescencia de Felipe V, el gobierno español quiso resaltar en todos los territorios de la Monarquía los importantes intereses comunes de ambas coronas, con lo que, por ejemplo, se permitía la entrada de los barcos franceses a los puertos de Indias con la obligación de las autoridades españolas de asistencia y abastecimiento. Pérez-Mallaína (1982) argumenta que, durante un tiempo, no se consideraron como extranjeros

Desde estas posiciones, Francia intentó que la Corona española cambiase el sistema de comunicaciones con América (Hanotin, 2014). De hecho, uno de los primeros éxitos de los agentes del rey Sol, y quizás el más sonado, fue la firma del asiento, el 14 de septiembre de 1701, con la Real Compañía Francesa de Guinea —vinculada económicamente a Luis XIV— para introducir en América unos 42000 esclavos a lo largo de diez años —hasta 1712— (Delgado Barrado, 2015; Reyes Fernández Durán, 2011).

Estas actuaciones están dentro de una política general de intromisión en el gobierno de España por parte de Luis XIV, quien puso especial interés en dirigir las políticas de gobierno de la corte de Madrid y envió desde Francia, para asesorar a su nieto, varios agentes para que, en colaboración con los miembros del partido profrancés, que habían sido clave para la implantación de la dinastía borbónica en España, rodearan al nuevo soberano y le aconsejasen en los negocios de la Monarquía (Desos, 2009). Pronto, desde 1701, este grupo de decisión se institucionalizó, denominándose Consejo de Gabinete —o de Despacho—, donde el embajador francés cobró un gran ascendiente (Gómez Mesas, 2023; Guerrero Elecalde, 2012; López-Cordón, 2000 y Dedieu, 2000).

Desde este espacio de gobierno se intentó influir en el joven monarca para que determinara el nombramiento de personas afines en cargos de mando en diferentes administraciones y espacios, como las plazas americanas vinculadas con el comercio, para que fueran sensibles a los intereses de los mercaderes y navíos franceses (Castro, 2004).

Asimismo, este equipo de gobierno tuvo la misión de impulsar unas intensas reformas en la Monarquía, que se caracterizaron por la constitución de nuevas instituciones de gobierno, como fue la secretaría del Despacho —reestructurada en un nuevo concepto—. Agentes de Versalles protagonistas de estos cambios fueron Jean Orry y la princesa de los Ursinos (López Anguita, 2021 y 2020; Guerrero Elecalde, 2012; Hanotin, 2009; Dedieu, 2000 y Martínez Cardós, 1972).

Desde estas políticas, para promulgar mayores transformaciones a su favor en la legislación española sobre el comercio a Indias, Luis XIV envió a la corte de Madrid, en 1702, a dos especialistas en asuntos navales y comerciales: Nicolas Mesnager y Ambrosio Daubenton (Lloret, 2022). Teóricamente, estos agentes se encontraban bajo la autoridad del embajador, pero estaban habitualmente en contacto con Jerome de Pontchartrain, secretario de Marina y Comercio (1700-1715), de quien recibían órdenes directas.

En este sentido, no debemos olvidar que los vínculos personales influían directamente sobre las legítimas reglas internas de cada corporación —es decir, en su gobierno—; una dinámica esta que hacía que lo político se confundiera con todos los actos de la vida social (Imízcoz Beunza, 1996; Hespanha, 1993 y Clavero, 1991).

Por eso mismo, las relaciones personales son esenciales en las actividades comerciales relacionadas con las flotas a Indias, tanto para recabar información sobre precios como sobre las andanzas de otros comerciantes deudores, los cuales podían tener vínculos tanto con comerciantes con intereses en los galeones como con vecinos del virreinato. De todo ello se comprende que, incluso un «sistema monopolístico» como el comercio colonial español, tan reglado y restringido, dejaba un amplio margen a la informalidad en su organización y funcionamiento (Lamikiz, 2021 y Moutoukias, 2002).

El proyecto principal de este último era conseguir que los tratos y comercio con Indias se hiciera en buques franceses, así como que las manufacturas transportadas a las Indias fueran mayoritariamente francesas (Bordejé y Morencos, 1992). por este motivo, en febrero de 1704, Daubenton presentó un plan para restablecer el comercio y la navegación a Indias uno de cuyos puntos básicos fue la desaparición del Consulado de Sevilla (Lloret, 2021). Una de sus medidas más importantes, a instancia de Michel-Jean Amelot, embajador francés desde 1705 (Hanotin, 2018), quien ejerció una gran influencia en el gobierno de la Monarquía¹, fue la constitución de la Junta de Restablecimiento del Comercio, supuestamente con el encargo de impulsar el comercio indiano, pero que tuvo como cometido tanto intentar conseguir de España la potestad de enviar mercancías a nombre de los comerciantes franceses, siempre y cuando el tráfico se hiciera en barcos españoles, como suprimir, finalmente, las flotas y habilitar nuevos puertos (Hrodej, 2006). Dicha Junta desarrolló sus primeras reuniones en junio de 1705 y, desde su fundación, los consulados de

¹ Archivo Histórico Nacional (AHN) Estado, 2307. Correspondencia entre Grimaldo y Amelot.

Cádiz, Sevilla y demás puertos españoles quedaron sujetos a las decisiones de este organismo (Crespo-Solana, 2016). Lamentablemente, no se ha conservado mucha documentación sobre ella, aunque se conoce que se reunía en una sala del Consejo de Castilla tres veces a la semana.

2. LA JUNTA DE RESTABLECIMIENTO DEL COMERCIO: UN ARMA PARA EL CONTROL DEL COMERCIO INDIANO

Esta Junta comenzó a funcionar con dos consejeros y un fiscal del Consejo de Castilla —entre los cuales el rey escogía al presidente—, cuatro consejeros y un fiscal del Consejo de Indias, dos consejeros del Consejo de Hacienda, el fiscal de la Casa de Contratación, el comisario de Francia, el intendente de marina, once diputados del comercio de varios puertos españoles, y un secretario. Al margen de los agentes franceses, sus componentes fueron escogidos previamente, siendo eminentemente, en sus tendencias políticas, profranceses (Bordejé y Morencos, 1992 y Pérez-Mallaína, 1982).

En este sentido, se pueden tomar como ejemplo entre todos ellos a Francisco de Hermosa Revilla y de Juan de Vizarrón Aranibar. Francisco de Hermosa, nació 1657 en Pámanes, una población perteneciente a Liérganes, en las Montañas de Santander y, a partir de 1702, empezó a aprovisionar al ejército de Felipe V para defender Andalucía de la amenaza aliada. Estos y otros muchos méritos le hicieron merecedor del condado de Torrehermosa el 12 de enero de 1706 (Hoz Teja, 1957). Su familia estuvo muy implicada en la causa de Felipe V durante la guerra, teniendo a grandes personalidades entre sus miembros. El más destacado fue Antonio Ibáñez de la Riva Herrera, uno de los hombres fuertes del régimen, que patrocinó a buena parte de su familia. Fue Obispo de Ceuta, arzobispo de Zaragoza y electo de Toledo, Patriarca de las Indias, inquisidor general del Consejo de S. M., presidente del Supremo de Castilla y virrey de Aragón (1703), en plena guerra².

Asimismo, y no menos importante, este grupo familiar estuvo muy vinculado con las Reales Fábricas de Liérganes y La Cavada. Por una parte, el empleo de teniente de la Artillería de la Costa de la Mar de Castilla —que a lo largo del tiempo tuvo variados nombres— fue sucediéndose, por lo menos desde 1656 hasta 1780, en la cabeza de la familia Ibáñez Riva Herrera. Así, por ejemplo, se tiene constancia de que Francisco Javier Ibáñez Camus, segundo marqués de Valbuena de Duero, envió desde las fábricas de Liérganes y La Cavada por mar a Pasajes, a manos del

² Biblioteca Municipal de Santander, Fondos Modernos, Mss. 595 y 636. Noticias genealógicas del lic. D. Antonio Ibáñez, natural del lugar de Solares y Noticias genealógicas de la casa Riva-Agüero.

capitán general de Guipúzcoa, Pedro Fernández de Navarrete, «dos mil bombas y veinte mil balas mandadas»³.

También, la vinculación con dicha fábrica estuvo ligada a los asientos firmados con el monarca para la elaboración de artillería y municiones en dichas fábricas reales. Desde 1709 estuvo al frente del contrato, junto a Nicolás Javier de Olivares, Agustín de Hermosa Revilla, hermano de Francisco. En 1715 hubo una nueva renovación de dicho asiento con los mismos hombres de negocios⁴.

Evidentemente, en esta primera década del siglo XVIII, estos asentistas debieron entregar la producción elaborada en las fábricas en poder de su pariente Valbuena, teniente capitán general de la Artillería de las Cuatro Villas de la Costa, que en la primera década del XVIII ejercía este empleo. Después, probablemente, el marqués de Valbuena de Duero pudo dirigir las municiones y el armamento a su tío, el virrey de Aragón, para ser utilizadas en el frente militar de ese territorio.

Por su parte, D. Juan de Vizarrón Aranibar perteneció a una de las familias más importantes de cargadores a Indias. Había nacido en Ituren, en valle norteño de Bertizarana (Navarra). Descendía de importantes familias de comerciantes con Indias que se habían afincado en el Puerto de Santa María. Su tío, Pablo Vizarrón Alzueta, importante comerciante a Indias, junto a su cuñado, Juan de Aranibar, también de Ituren, le introdujo en la carrera y promocionó en su casa de comercio — como su agente en Nueva España—, heredando finalmente sus negocios y su red de relaciones (Tellechea Idígoras, 1971). Su fidelidad al rey Borbón fue evidente. Unos años después, en 1710, adelantó dos millones y medio de reales al Consulado de la Carrera de Indias, colaborando así poderosamente a la recuperación del sistema comercial transatlántico después de la crisis de la Guerra de Sucesión⁵.

Vizarrón mantuvo importantes relaciones en la corte madrileña, entre las que podemos citar a diferentes miembros de las familias navarras y guipuzcoanas situadas junto a Felipe V y sus servidores. Entre todos ellos habría que destacar a los Goyeneche y a la familia Idiáquez, la cual era «capaz de movilizar a toda la provincia de Guipúzcoa» (Guerrero Elecalde, 2012 y Hermida Suárez, 1986).

Por todo ello, fue un hombre de extrema confianza de los agentes de Luis XIV. Así se comprueba cuando Mesnager, tras su comisión en Holanda, y ante la necesidad de

regular en relación con los derechos que el rey de España hará impone, tanto en Cádiz como en las Indias, sobre todas las mercancías y su producto [...] es mucho más oportuno que el rey, mi nieto, envíe a París un hombre instruido en estas materias

³ Archivo Municipal de Medio Cudeyo, Tomo de Parroquia de Santa María de Cudeyo. Carta de Antonio Ibáñez Prieto, marqués de Valbuena, a su tío Antonio Ibáñez de la Riva Herrera, arzobispo de Zaragoza, Solares, 12 de mayo de 1703.

⁴ Archivo General de Simancas (AGS) Secretaría de Marina, leg. 676.

⁵ AHN, Estado, leg. 503.

y el señor Mesnager propone para este efecto al mismo Juan Vizarrón, que ha sido empleado con él en este mismo trabajo. Se ocupará de alojarlo y mantenerlo en su casa durante la corta estancia que este español deberá realizar en París, de manera que él no tendrá otra carga que el viaje. [...] Es bueno, no obstante, que aquel a quien el rey de España designe para trabajar en este proyecto se halle suficientemente instruido para encontrar expedientes capaces de satisfacer a los ingleses y a los holandeses sin causar un perjuicio esencial a los intereses del Rey Católico (Iñurrítegui y Viejo, 2012).

Evidentemente, se trató de un instrumento de la política francesa, cuya actividad condujeron Nicolas Mesnager y Ambrosio Daubenton, que además tenían derecho a voto (Lloret, 2018). Aparentemente se muestran desinteresados, pero trabajan para el ministro de Marina y Comercio francés, quien nunca quedó del todo satisfecho con las decisiones tomadas porque siempre, en su opinión, eran insuficientes para los intereses de Luis XIV (Pérez-Mallaína, 1982).

Las intenciones finales de estos asesores franceses se cifraron en ir retrasando la partida de una futura flota para Indias para, de este modo, seguir privilegiando el contrabando de los navíos franceses en los puertos americanos (Hrodej, 2006). Ya para antes de finales de junio de 1705, la Junta resolvió que los hechos más graves del comercio y la navegación española a Indias tenían su origen en los abusos del Consulado de Sevilla (Crespo-Solana, 2016). De este modo, pronto dicha Junta decidió extinguir el asiento de averías, lo cual supuso un gran golpe para los comerciantes, ya que proporcionaba seguridad a los navíos mercantes a través de una escolta armada de buques (Hierro Anibarro, 2005).

Las noticias corrían rápidamente entre los hombres de negocios y otros interesados en el comercio de Indias. De este modo, Alonso de Monteagudo, agente de comercio en la corte de Madrid, se hacía eco, en julio de 1705, de que la Junta de Comercio había considerado la posibilidad de «dejar libre el Comercio y fuera de las uñas del Consulado de Sevilla», a lo que añadía que los «consejeros de Indias querrán mantener el Consulado, pero no les vale» (Moreno Cebrián y Sala i Vila, 2004).

Seguidamente, en agosto de 1705, elevaron al monarca la recomendación de la constitución de una comisión, dentro de la propia Junta, para la fiscalización de cuentas del Consulado de Sevilla, medida que suponía la anulación efectiva del asiento de averías. En otoño de 1705, como medida de presión, la Junta de Restablecimiento del Comercio solicitó una relación jurada de las cantidades de las que aquel era deudor y acreedor (Lloret, 2022). El Consulado decidió remitirlas a través del Consejo de Indias, como respuesta a lo que ya entendía que iba a ser una fuerte investigación hacia sus actuaciones. Por este motivo, amenazado por las intenciones de los franceses, adoptó una postura de fuerza y se negó a adelantar el dinero necesario para despachar las flotas que iban a preparar al mando de José y Diego Fernández de Santillán (Pérez-Mallaína, 1982).

En respuesta, la Junta se reunió de forma extraordinaria para discutir sobre la postura del consulado, que fue condenada por la mayoría de los componentes. En esa reunión, los comerciantes miembros de la Junta propusieron que sus consulados se hicieran cargo del envío de una Flota de Nueva España, mediante un empréstito de la real Hacienda de 70 000 pesos al 8 %, con la garantía de los 200 000 pesos de plata que se esperaban de Indias (Castañeda Delgado y Arenas Frutos, 1998). Finalmente, los hombres de negocios que solicitaron abonar dichas cantidades fueron Juan de Vizarrón, vecino de Puerto de Santa María, Diego de Murga y Francisco de Hermosa, vecino de Sevilla.

Ante esta situación, Felipe V fue resolutivo y ordenó la publicación de un decreto, el día 15 de diciembre de 1705, que aprobaba el ofrecimiento de los antedichos hombres de negocios y ordenaba la suspensión de los miembros del Consulado y la formación de una junta especial para someter a investigación las actividades de los priores y cónsules que habían ejercido el cargo desde 1689 a 1705. Fue desde mediados de 1705 cuando la Junta de Cuentas comenzó a funcionar paralelamente a la Junta de Restablecimiento del Comercio (Pérez-Mallaína, 1982).

3. LA JUNTA DE CUENTAS NEUTRALIZA AL CONSULADO DE SEVILLA

Para ejercer mucha más presión, y como medida preventiva, todos los implicados fueron detenidos, exigiéndoles fianzas para no ser encarcelados y procediéndose al embargo de sus bienes. Además, en 1706, los libros y papeles secuestrados fueron llevados a Madrid y un nuevo prior y dos nuevos cónsules fueron nombrados directamente por el rey.

Asimismo, en agosto de 1705, se hizo una consulta al rey para fiscalizar las cuentas del Consulado a través de la creación de una comisión, que finalmente fue compuesta por Juan Sotomayor, Francisco Hermosa, Juan de Vizarrón, Manuel de Arce y Bernardo de Tinajero, en calidad de fiscal de la Corona. Dicha comisión contó únicamente con un miembro de la Casa de Contratación —Juan Sotomayor— y se denegó la entrada a cualquier representante del Consulado de Sevilla (Bordejé y Morencos, 1992).

La elección de los componentes de la nueva Junta la realizó una comisión presidida por el embajador Gramont, y en la que participaron Daubenton —quien recomendó a Tinajero— y otros consejeros franceses. El hombre principal de la misma fue Bernardo Tinajero de la Escalera, comerciante de la carrera de Indias, que ejerció como fiscal de la Corona. Este personaje, uno de los más beligerantes contra el consulado, representaba la importante animadversión que había entre los cargadores y comerciantes de la carrera de Indias contra las autoridades del consulado sevillano, ya que llevaba varios años denunciando ante el Consejo de Indias sus arbitrariedades (Crespo-Solana, 2016; Pérez-Mallaína, 1982 y Bernard, 1976).

Finalmente, Tinajero tardó año y medio en llegar a una conclusión respecto a los cargos contra los antiguos dirigentes del consulado, en la que planteaba los delitos de corrupción, dolo y mala fe (Bernard, 1976). Por esta razón, concluyó — el decreto de 27 de julio 1707— que había que eliminar la autoridad consular como acción necesaria para el restablecimiento de la navegación a Indias. Desde entonces, se estableció un sistema de elección favorable a sus intereses, para que fueran elegidos personas muy afines a su causa (García-Baquero, 1992).

Como resultado, se ordenó la salida de los miembros del consulado y su posterior encarcelamiento, lo que fue el primer paso de una serie de medidas destinadas a reducir su posible intromisión en la política regia. Para facilitar el proceso, se llevó a cabo una renovación de los miembros del Consejo de Indias, eliminando a los componentes que se mostraron más receptivos durante la ocupación de Madrid por los austracistas. A principios de ese mismo año, se eliminó a los miembros menos favorables a los intereses franceses de la Junta de Restablecimiento del Comercio. Daubenton admitió a Pontchartrain que gran parte de los logros de la política francesa no habrían sido posibles sin las depuraciones realizadas en varios organismos (Lloret, 2021).

Como ya se ha dicho, en 1706, el monarca designó personalmente al prior y los cónsules del Consulado de Sevilla, seleccionando claramente a aquellos que estaban más cercanos a sus ideas. En consulta realizada el 14 de diciembre de ese mismo año, la Junta de Restablecimiento informó que el nuevo consulado elegido a principios de ese año había despachado sin problemas los avisos que el rey les ordenó enviar a Tierra Firme y Nueva España. Asimismo, se dejó de lado a la Casa de Contratación, que tradicionalmente tenía competencias en el envío de los convoyes, y el rey nombró a una persona ajena totalmente a dicha institución para dirigir las flotas: Pedro Fernández de Navarrete, también un hombre del régimen, que posteriormente, en 1707, fue nombrado capitán general y gobernador de armas de Guipúzcoa (Pérez-Mallaína, 1982).

Estas políticas ideadas en la Junta de Restablecimiento del Comercio para apartar completamente al Consulado de Sevilla y a la Casa de Contratación de la organización y control del comercio indiano conllevaron que, en 1706, se aprobara un plan por el cual la flota de Nueva España estaría compuesta por primera vez por buques franceses, poniendo al frente al vizcaíno Andrés de Pez. Este fue un fiel servidor de Felipe V, y uno de los pocos que apoyó, años después, el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz. Su labor secundando la política regia le llevaría a ser elegido consejero de Guerra, superintendente General de Azogues y gobernador del Consejo de Indias. Igualmente, y sin cesar en este último empleo, el 14 de enero de 1721, sería designado secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina (Castro, 1879).

Como puede apreciarse, Luis XIV, a través de sus agentes en España, manejó en la medida que pudo los asuntos relacionados con el comercio de Indias. Sin

embargo, ya entrado el año 1708, el monarca francés empezaba a tener dudas sobre su papel en España y, dada la coyuntura bélica, comenzó a trabajar, «como es necesario [para] emplear todos los medios que puedan conducir a la paz» (Iñurritegui y Viejo, 2012). Este cambio de postura de Luis XIV se produjo por las últimas derrotas que habían sufrido sus ejércitos y, más aún porque Francia atravesaba una grave crisis económica y financiera que hacía muy difícil que pudiera continuar combatiendo (Hanotin, 2014). De este modo, envió a Mesnager a Holanda, con el objetivo de «poner en conocimiento de los principales de esta república el hecho de que se alarman sin razón por el miedo de perder el comercio de España y de las Indias, si el rey, mi nieto, se mantiene en el trono». Una vez allí, según palabras del mismo rey, su agente les hizo comprender que el plan trazado por la Junta celebrada en Madrid el 6 de febrero de 1706 sobre el comercio y la navegación de las Indias occidentales resultaba ventajoso para todas las naciones de Europa. Además, manifestó que la ejecución de este proyecto tendría un muy buen efecto en Holanda e Inglaterra y que contribuiría a disipar las inquietudes que tienen los ingleses y los holandeses, al igual que sus aliados, de ver el comercio de América repartido únicamente entre los franceses y españoles (Iñurritegui y Viejo, 2012).

4. DIFERENTES PROPUESTAS PARA LAS REFORMAS: APOYOS Y CONTRARIEDADES

Al igual que sucedió para otros departamentos o administraciones, incluso los colaboradores más fieles a la causa borbónica, en ocasiones sintieron dudas sobre la conveniencia de llevar a cabo las reformas que pretendían implantar los agentes de Versalles. Así ocurrió, por ejemplo, con la creación de las guardias reales, la renovación de la Secretaría del Despacho Universal o la pérdida de poder de los consejos de Castilla y de Indias (Dedieu, 2000). En esta línea, muchos de los miembros del Gabinete de Felipe V y del Consejo de Indias entendieron que era mucho más conveniente habilitar cuanto antes la salida de los galeones y flotas para Indias, ya que la pérdida económica de los comerciantes con los evidentes retrasos era cada vez mayor.

Así mostraba Luis XIV a su embajador la incertidumbre por las decisiones que se estaban tomando en la corte de Madrid:

Me informó por su carta del 13 de la oposición que había encontrado por parte de los ministros que componen el Despacho a la proposición que había hecho de retrasar la partida de los galeones hasta el próximo mes de septiembre y de hacer partir, entretanto, dos de mis navíos para trasladar a las Indias al virrey [del Perú, Castellodorusius] y a los demás oficiales que el rey de España destine para ello. He podido ver, por la misma carta, que el rey católico había eliminado la primera dificultad ordenando secretamente

al general de los galeones de no partir sin orden expresa firmada de su mano. Permitir izar las velas en unos momentos en los que los enemigos, que tienen tantas naves, no encontrarían nada más fácil que capturar los galeones de España, sería exponerlos a una pérdida segura. Aunque las representaciones realizadas sobre este asunto por los Consejos exponen con claridad las pérdidas que este retraso causa a los comerciantes y el trastorno que reporta al menor que el de perder absolutamente todas las mercancías que se enviarían a Indias (Iñurrategui y Viejo, 2012).

Sin embargo, a pesar de defender todos ellos la causa borbónica, los miembros de la Junta de Restablecimiento del Comercio presentaron diferentes propuestas, algunas muy dispares, para el restablecimiento del comercio americano. Algunas de ellas fueron contradictorias y fundamentadas más en los intereses particulares que en el servicio al rey (López Anguita, 2020 y Luzzi Traficante, 2014). Y es que cada uno de los planes expuestos estaba respaldado por un amplio número de personas y grupos familiares que entendían, de uno u otro modo, la importancia de la reforma del comercio americano para el saneamiento de las arcas del rey, pero también para su propia conveniencia, ya que venían invirtiendo en este sector desde hacía tiempo (Pérez-Mallaína, 1982).

Es claro que, en esos momentos, existía una importante tendencia en la corte de Versalles que abogaba por el desmantelamiento completo del tradicional sistema de flotas y galeones para instaurar, de uno u otro modo, el libre comercio con las Indias. En este sentido, tanto Mesnager como Daubenton propusieron el proyecto más radical para el restablecimiento de comercio con Indias: tras la eliminación de las flotas, permitir la salida de navíos sueltos desde cualquier puerto de España, en cualquier momento y a su conveniencia. Evidentemente, muchos de los defensores de esta corriente responden a un seguimiento fiel de las directrices de los más estrechos asesores franceses de Felipe V (Lloret, 2022). Así lo defendió, hacia 1706, Juan de Elizondo y Echenique, que era titular de la Secretaría Única del Consejo de Guerra (1706), miembro del grupo de poder de los baztaneses, quien conocía bien los intereses económicos en Indias de sus familiares y paisanos (Guerrero Elecalde, 2012; Moreno Cebrián y Sala i Vila, 2004).

Sin embargo, además de la fidelidad a la causa borbónica y el servicio al rey, pudieron existir intereses comerciales particulares, fundamentados en liberarse del control del Consulado de Sevilla y de la Casa de Contratación para el traslado de mercancías a los puertos de las Indias.

De este modo, Juan de Olazábal lo defendía, algunos meses antes de su incorporación a la Junta de Restablecimiento del Comercio como diputado del comercio de Guipúzcoa, el 28 de enero de 1705:

Estimo a v. m. el cuidado de la remisión del pliego del amigo Don Francisco de Berrotarán que procuraré responderle para el correo que viene que supongo llegará

a tiempo y antes que salgan los avisos, los de Gaztañeta están prontos que según se figura han de ser muy veleros y la prueba que hicieron de aquí a los Pasajes y creo que no han de creer ahí cuando los vean son fabricados acá, que harto mayor fuera de aquí en derecha a Indias con sus pliegos que de esa bahía y sin tantos riegos, pero los señores andaluces quieren abarcar mucho pero aprietan poco, harto mejor fuera que el rey diese libre comercio a todos sus vasallos según la opinión general de todos⁶.

Dueño de la torre de Artalecu, en Irún, Olazábal pasó de joven a Roma, donde recibió el hábito de caballero de la orden de Alcántara. Posteriormente, se instaló en la corte de Madrid, en la que debió residir hasta 1693, momento en el que regresó definitivamente a Guipúzcoa para ponerse al frente de la gestión del patrimonio familiar. En su trayectoria manejó importantes negocios comerciales con las principales plazas de la Península e Indias (Guerrero Elecalde, 2012). Así se observa en su correspondencia, en la que se tratan asuntos relacionados con el envío de productos a América —principalmente a Buenos Aires— como telas, lanas, sedas de Nápoles y hierro⁷.

Asimismo, tuvo una importante relación con las más influyentes familias vascas que actuaron en favor de la causa borbónica, como los Villareal de Bériz y, como no, con los Idiáquez. En este sentido, también tuvo tratos estrechos con el antedicho Gaztañeta. Con este tono de familiaridad escribía Gaztañeta a Olazábal a inicios de 1706: «viva mil años por los buenos oficios que me hace con el señor [Juan de] Idiáquez y espero merecerle en adelante para que siguiera consigo algún aliño en tan miserable estado en que me hallo sin un consuelo»⁸.

Por todo ello, la opinión de Juan de Olazábal representaba a muchas de las familias guipuzcoanas de entonces y tiene un especial significado porque se trataba de una de las más importantes personalidades de la Provincia desde la segunda mitad del XVII, manejando tanto asuntos mercantiles como políticos. Así, se puede comprobar cómo preparaba sus intervenciones en la junta con la ayuda de Antonio de Gaztañeta, reconocido almirante de la Armada y constructor naval, que tras su nombramiento por Felipe V —en 1702— fue superintendente general de Fábricas y Plantíos de Cantabria: «Amigo y señor mío: Hallaba ese discurso de donde podrá v. m. tomar lo que le pareciere conveniente y me holgará con esos caballeros echar un

⁶ Irargi-Centro de Patrimonio Documental de Euskadi (ICPDE). Archivo de la Casa de Laureaga, sección Berroa-Berrotarán, legajo 37. Carta de Juan de Olazábal a Miguel Antonio de Berrotarán, San Sebastián, 28 de enero de 1705.

⁷ ICPDE. Archivo de la Casa Olazábal, leg. 5, núm. 1.

⁸ ICPDE. Archivo de la Casa Olazábal, leg. 7, núm. 1. Carta de Antonio de Gaztañeta a Juan de Olazábal, Motrico, 30 enero de 1706.

par de manos en tabla de trucos a ver cómo nos habíamos de atener, de su viva ello está de Dios, que ninguno quiere desinteresadamente hablar la verdad»⁹.

Como miembro de la Junta del Restablecimiento del Comercio, Olazábal, y como se comprueba en su correspondencia con el apoyo de amigos y colaboradores, resaltó en sus reuniones que la debilidad de la Armada real provocaba los mayores males en la carrera de Indias. Por eso mismo, propuso la construcción de una flota de 20 fragatas ligeras de 50 a 60 cañones, divididas en escuadrillas de 5 unidades, que periódicamente recorrieran las costas americanas y volvieran a España cada tres meses. Los navíos mercantes podrían, de este modo, unirse a estas fragatas, haciendo el viaje bajo su protección (Pérez-Mallaína, 1982).

Gaztañeta se lo plantea claramente a su amigo Olazábal:

Es evidentemente tan conveniente el que v. m. apriete sobre las fragatas y su establecimiento como el que el rey, que Dios guarde, sea dueño absoluto de las Indias y si ellos continúen sus ideas es por el particular suyo y si el bien universal, pues de la manera de su planta de v. m. es para todos y para el rey y de otra suerte sólo es para ellos y para los extranjeros que al teatro de Cádiz acuden todos y son ellos árbitros de todo. Yo no soy mercader más sé muy bien como son los mercaderes, no he comerciado, más sé cómo comercian no he ido dueño de navío, pero sé cómo son ellos y cómo deben ser¹⁰.

Juan de Vizarrón apoyó esta propuesta, pero indicando que lo más propicio era que dichas fragatas se construyeran íntegramente en las Indias, ya que entendía que los materiales de «Cantabria» —refiriéndose a Vizcaya y Guipúzcoa— eran de tan mala calidad que apenas servían para la realización de dos viajes por parte de los bajeles que con ellos se fabricaban. De este modo, se inició así un intenso debate entre ambos y, para refutar lo expuesto por el comerciante navarro, Olazábal contó con la experiencia e inestimable ayuda de Antonio de Gaztañeta, con quién se carteo durante el periodo de reuniones de la Junta de Restablecimiento del Comercio.

El superintendente general de Fábricas y Plantíos calificó como una «escandalosa proposición la que hace (pues no merece se siga de otra suerte) que en Cantabria» había madera de mala calidad, cuando en Europa es conocido todo lo contrario. Felicitó asimismo a Olazábal, al tiempo que rebatió las afirmaciones de Vizarrón:

⁹ ICPDE. Archivo de la Casa Olazábal, leg. 7, núm. 1. Carta de Antonio de Gaztañeta a Juan de Olazábal, Motrico, 30 enero de 1706.

¹⁰ ICPDE. Archivo de la Casa Olazábal, leg. 7, núm. 1. Carta de Antonio de Gaztañeta a Juan de Olazábal, Motrico, 7 de diciembre de 1705.

Doy a v. m. mil enhorabuenas del papel que me ha remitido en que con tanto acierto ha concluido el señor D. Juan Vizarrón, pues con evidencia le ha reargüido v. m. que no bastan los dos millones y medio que propone se hallasen en la América sólo para la fábrica de las 20 fragatas, como asimismo imposible el que se fabriquen ni en diez años.

En sus argumentos sostenía que no había la madera, el hierro, las lonas, las jarcias, la brea y los alquitranes que se requerían para la construcción de ese número de fragatas, que era menester llevarlo todo desde España, con los altos gastos que entrañaría para el real erario. Y remataba afirmando: «Para el caso es razón asentada e innegable que los que en la América fabrican bajeles se valen de cascos viejos para valerse de sus pertrechos y clavazón y herraje».

En realidad, Gaztañeta no contradijo lo afirmado por el hombre de negocios de Ituren respecto al poco rendimiento de los navíos, pero todo se debe al maltrato que estos sufrían de los comerciantes indianos, provocando que el rey fuera «damnificado considerablemente». Sin embargo, sí insinúa que le mueven más sus intereses comerciales que el propio servicio al rey: «y le quisiera yo preguntar si llevase el señor D. Juan Vizarrón empleo de almacén a la América» o cuántos pesos escudos, en tiempo que las fragatas se estuvieran fabricando, pediría por cada quintal como asimismo de lonas, jarcias, brea y alquitranes y otros productos¹¹.

Estas cartas de Juan de Olazábal son realmente interesantes, ya que se puede conocer desde dentro, siguiendo puntualmente la cronología de los acontecimientos, cómo se fueron construyendo las opiniones que llevarán a la toma de decisiones. Al margen del «conducto oficial», estas fuentes de carácter personal nos muestran cómo se gobernaba la Monarquía y, en este caso, también son relevantes por la falta de documentación de la Junta de Restablecimiento del Comercio.

5. LA CRISIS DE LAS FLOTAS DE INDIAS (1702-1706): ENTRE LA AMENAZA ALIADA Y LOS INTERESES FRANCESES

Desde comienzos del siglo XVIII, los envíos de las flotas a Indias sufrieron retrasos considerables, causados por las circunstancias bélicas, debido al acecho de las flotas aliadas por las costas andaluzas, los avances de los austracistas en diversos territorios de la Península (Albareda, 2010 y Kamen, 1974), y, especialmente, por la falta de entendimiento entre los asesores de Felipe V y los comerciantes de la carrera para prepararla. En este sentido, en agosto de 1702, recién declarada la guerra, se presentó una flota anglo-neerlandesa en la bahía gaditana para atacar este

¹¹ ICPDE. Archivo de la Casa Olazábal, leg. 7, núm. 1. Carta de Antonio de Gaztañaga a Juan de Olazábal, Motrico, 7 de diciembre de 1705.

territorio proborbónico, por lo que saquearon El Puerto de Santa María y Puerto Real, aunque no pudieron derrotar a los fuertes de Matagorda y Puntales, que defendían Cádiz, por lo que estas operaciones militares supusieron un cierto fracaso (Pérez-Mallaína, 1982).

Además, fueron momentos en los que apenas había barcos disponibles, tanto mercantes como de guerra, y era necesario apoyarse en la ayuda de buques franceses para continuar con el tráfico de mercancías entre los dos continentes.

Durante el período de 1699 a 1713 se despacharon cinco flotas a Nueva España y cuatro pares de navíos para azogues. Respecto a la flota de Tierra Firme, entre 1702 y 1713, solo se envió una expedición de galeones al mando del general José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre, que partió de Cádiz en marzo de 1706 y no regresó a consecuencia de un ataque inglés. En relación con la ruta de Nueva España, y en este mismo periodo, se enviaron cuatro flotas, dos expediciones de azogue, más tres viajes de la capitana de la Armada de Barlovento —1703, 1707 y 1711—, la mayoría de las cuales consiguieron cumplir con sus objetivos, excepto la de Manuel de Velasco —con salida en 1699—, que fue destrozada en Vigo después de atracar en dicho puerto. Con todo, las demoras de los viajes fueron frecuentes y grandes, retardando notablemente la llegada de la ansiada plata a las arcas de la Hacienda real. Así, por ejemplo, la flota de Nueva España, encabezada por Diego Fernández de Santillán, tenía previsto cumplir con su viaje en 14 meses, pero se vio obligado a invernar en Veracruz, tardando finalmente un total de 29 (Tapias Herrero, 2017).

Por otra parte, en los 13 primeros años del siglo partieron 26 navíos de registro con 4800 toneladas de mercancías, así como 36 buques de avisos con destino a Veracruz y Cartagena de Indias. De los navíos de registro, cinco tuvieron pérdidas por ataques enemigos y dos de ellos fueron capturados con toda la carga (Pérez-Mallaína, 1982).

En estos primeros años del reinado de Felipe V había un indudable propósito por parte de los agentes de Luis XIV de acrecentar, a través de las reformas de las leyes españolas para el tráfico de Indias, las ganancias que décadas atrás ya eran cuantiosas gracias al contrabando. Ante las resistencias encontradas para las transformaciones más extremas, los franceses prefirieron trabajar desde una doble perspectiva: desde la constitución de la Junta de Restablecimiento del Comercio suscitaban la colaboración económica entre las dos Coronas, a la vez que hacían todo lo posible por impedir una pronta salida de una nueva flota (Crespo-Solana, 1996).

Evidentemente, en este doble juego se benefició el importante tráfico ilegal de los comerciantes franceses en las plazas americanas, bajo el amparo de las armadas de Luis XIV (Escamilla González, 2011; Walker, 1979 y Kamen, 1974). De este modo, si tenemos en cuenta las protestas provenientes el Consulado de Sevilla —que elevaron al Consejo de Indias y que siempre encontraron como respuesta el silencio administrativo— los barcos franceses aprovecharon el conflicto para realizar un intenso contrabando en las costas indianas. Según los datos que aportaron hasta

diciembre de 1706, habían entrado en Veracruz y Campeche 36 buques franceses y, según «voz pública», pasaban de 186 los fondeados en Tierra Firme (Pérez-Mallaína, 1982).

Esta práctica también se vio favorecida con los nuevos nombramientos llevados a cabo en las administraciones americanas, servidores, pero también «amigos» de la causa francesa. Un ejemplo claro fue el nombramiento como virrey del Perú del marqués de Castellidosrius, que tuvo una actitud muy poco rigurosa hacia el contrabando francés. Recordemos que el catalán había sido anteriormente representante del rey en la corte de París y que tuvo un papel muy importante en la aceptación del testamento de Carlos II. Incluso Saint-Simon afirmó que el Rey Sol le ayudó mucho, siendo el propio monarca quien aconsejó su designación como virrey. De hecho, fue el primer virrey del Perú nombrado por Felipe V, y por tanto podríamos considerarlo como el iniciador de la política borbónica en ese territorio (Moreno Cebrián y Sala i Vila, 2004).

Y es que Luis XIV insistió ante Amelot la importancia de convencer en el Despacho el envío inmediato de dos navíos franceses para trasladar a Indias al virrey del Perú y los demás oficiales destinados a América, aunque presuponía que el Consejo de Indias se opondría a ello: «Las razones que tenía para proponerlo están fundadas en la imperiosa necesidad de cambiar al gobernador de Panamá, al de Cartagena y a los demás oficiales cuyas intenciones resultan sospechosas, así como en la importancia de traer de manera segura los fondos que el rey de España tanto necesita para atender a los gastos de la guerra» (Iñurrategui y Viejo, 2012). Era de imperiosa necesidad tener, en las plazas importantes, personas afines a Felipe V y a los intereses franceses.

Un hecho destacado fue el acaecido con la escuadra del tesoro de Indias de 1702, la cual, custodiada por los navíos galos del conde de Châteaurenault, en su retorno de las Indias, hubo de cambiar su rumbo hacia las costas gallegas, concretamente al puerto de Vigo, tras ser informado del bloqueo del puerto de Cádiz por los barcos de Rooke y Almonde. Allí, unas semanas después de su llegada, la flota mercante española fue destruida o incendiada por los ingleses, salvándose los metales preciosos de la Corona (Abilleira Crespo, 2005; Juega Puig, 2001 y Tourón Yebra, 1995).

Otro de los puertos que acogieron a otras escuadras del tesoro fue el de Pasajes, en Guipúzcoa, que en agosto de 1708 recibió a la Flota de Nueva España de Diego Fernández de Santillán, que había zarpado de Cádiz el 10 de marzo de 1706. Ya el 28 de mayo de 1708, el propio Luis XIV escribió a Amelot sobre los puertos más adecuados para la llegada a la Península:

He procedido a la lectura de la instrucción y las órdenes que ha hado el rey en los lugares en los que la flota que retorna de las Indias podría atracar. Aunque los socorros que obtendrá no sean tan grandes como cabría desear en relación con las necesidades

de la monarquía, la prudencia impone moderar las demandas antes que exponerse a no obtener nada llevándolas demasiado lejos (Iñurrategui, y Viejo, 2012).

En realidad, Pasajes, desde la segunda mitad del siglo XVI, se había convertido en un puerto muypreciado para la Corona. Los intereses varios que confluían en él generaron una multiplicidad de funciones, donde se solapaban las actividades pesqueras a larga distancia, principalmente a las costas de Terranova y bahía del río San Lorenzo para la pesca de la ballena y el bacalao, con la gran aportación que representaba en la construcción naval para la Real Armada, y el tráfico comercial. Asimismo, la participación naval de los guipuzcoanos tuvo una importancia particular en el marco de la construcción económica de la Monarquía (Imízcoz Beunza, 2000 y Azpiazu Elorza, 1990). En efecto, los hierros de las provincias vascas encontraron en las Indias un excelente mercado, ya que la minería del hierro no se desarrolló en América durante el Antiguo Régimen y sus mercados fueron dependientes del abastecimiento externo (García Fuentes, 1991).

Por otro lado, desde 1691 existía en Guipúzcoa la figura de juez de Arribadas de Indias, cargo que desde ese año ocupó Ventura de Landaeta¹², íntimamente relacionado con familias inversoras en el comercio americano, como los Veroiz¹³. Poco trabajado aún, este puesto fue creado, sin duda, para ser justicia del conocimiento de todos los casos de los que vinieren de los puertos de las Indias y tierra firme del Mar océano a los puertos guipuzcoanos, con pretexto de temporal y otros motivos, sustanciando sus causas conforme a derecho y otorgando sus apelaciones solo ante el Consejo de Indias. Su jurisdicción se extendería también a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas a partir de su creación en 1728 (Gómez Rivero, 1984).

6. LAS FLOTAS DE TIERRA FIRME Y DE NUEVA ESPAÑA DE 1706. UN RECORRIDO DIFÍCIL HASTA EL REGRESO

Después de una larga espera de varios años, tanto la flota de Tierra Firme como la escuadra del tesoro de Nueva España se fueron preparando en Cádiz con la intención de que partieran juntas hacia las Indias. Se trató de la primera que se enviaba con Felipe V, ya que desde 1699, siete años antes, no se había podido organizar un convoy significativo (Pérez-Mallaína, 1982).

Respecto a la primera, tuvo por general al mando a José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre y estuvo compuesta por diez mercantes con la escolta

¹² Archivo General de Gipuzkoa (AGG) JDIM1/7/55. Copias de los títulos de Juez de arribadas de Indias en San Sebastián, expedidos a favor de D. Ventura de Landaeta.

¹³ ICPDE, Archivo de la Casa Olazábal, Sección 2, leg. 2, núm. 6. Contrato matrimonial de Don Ventura de Landaeta y Horna y Doña María Bautista de Veroiz y Aguirre.

del San José (capitana), insignia del general conde de Casa Alegre y el San Joaquín (almiranta), que estaba a cargo del almirante Miguel Agustín de Villanueva. En esta flota viajaría el nuevo virrey del Perú, marqués de Castelfdosrius (Moreno Cebrián y Sala i Vila, 2004).

Por su parte, la flota de Nueva España estuvo conformada por trece mercantes y tres de guerra y estuvo dirigida por el general Diego Fernández de Santillán, sobrino del mencionado conde de Casa Alegre, y por el almirante Juan Antonio de Eguilaz. Asimismo, Miguel López Pintado fue pagador y maestre de plata en la capitana, que tenía por nombre Nuestra Señora de Begoña (Tapias Herrero, 2017).

Finalmente, ambas flotas partieron del puerto de Cádiz el 9 de marzo de 1706. De este modo salió publicado en la *Gaceta de Madrid* de unos días después: «Se ha sabido de Cádiz que el día 9 se hicieron a la vela la flota y galeones que van escoltadas de siete fragatas francesas, hasta pasar las Islas Canarias»¹⁴. Ambas expediciones tenían el cometido de recoger los caudales más cuantiosos posibles para el rey y regresar cuanto antes, dadas tanto las terribles urgencias que experimentaba la Corona en ese momento como la amenaza enemiga en el Caribe (Walker, 1979 y Kamen, 1974).

Como medida de precaución, el consulado de comercio decidió contratar unos navíos galos, que navegaban al corso, para que dieran protección a los galeones hasta el meridiano de Madeira, ya que entendían que suponía mucho riesgo mandar una flota tan numerosa sin casi defensa. Asimismo, ante la sospecha de un posible ataque enemigo, pues se tenía constancia de la presencia de una escuadra anglo-neerlandesa en Lisboa, se tomó una derrota diferente, muy próxima a las Islas Salvajes (Tapias Herrero, 2017).

Cuando llegaron a las Antillas, el 26 de marzo de 1706, cada flota cambió de rumbo hacia su destino: la de Nueva España se dirigió hacia la isla de Puerto Rico, mientras que la de Tierra Firme puso proa hacia la ciudad de Cartagena, donde llegaron el 19 de abril de ese año (Pérez-Malláina, 1982).

La flota de Tierra Firme tuvo que permanecer dos años en América, a la espera de que el virrey del Perú, Castelfdosrius, organizara la Feria de Portobelo. Finalmente, el 2 de febrero de 1708 salieron de Cartagena, atracando en el puerto de Portobelo 10 días después. La feria, que se desarrolló no sin problemas, concluyó en abril y mayo de ese año y Casa Alegre se dispuso a zarpar de Portobelo a Cartagena, donde debía reparar las naves antes de dirigirse a La Habana; portaba embarcados 22 millones de monedas de a ocho escudos. Para Entonces, existía un gran peligro en esas aguas por la amenaza de una escuadra inglesa, la del comodoro Charles Wager, que estaba patrullando entre las islas del Rosario y los bajos de Salmedina para asaltar a los buques españoles y hacerse con el tesoro que llevaban a bordo.

¹⁴ *Gazeta de Madrid*, 16 de marzo de 1706.

Con todo, el 28 de mayo de 1708 la flota de Tierra Firme partió de Portobelo con rumbo a Cartagena. A pesar del riesgo patente, Casa Alegre decidió que era lo más oportuno porque se acercaba el tiempo de los huracanes en el Caribe y en La Habana aguardaba la escuadra francesa de Ducasse y no deseaba que, por su retraso, esta partiera sin ellos hacia España. Sin embargo, los peores presagios se cumplieron y la flota de Tierra Firme tuvo un encuentro trágico con la escuadra de Wager, cerca de las Islas del Rosario, provocando el hundimiento de la capitana, el San José (Pérez-Mallaína, 1982).

Por su parte, la flota de Nueva España, con sus diez navíos, más cuatro navíos de registro agregados para Campeche, Tabasco y La Habana, junto a la capitana de Barlovento, comandada por el general Andrés de Arriola, arribó el 5 de abril a Puerto Rico. El gobernador les informó que se rumoreaba la existencia de una flota inglesa en Jamaica por lo que, por precaución, se decidió tomar una derrota inusual por el norte de La Española para luego bordear el sur de Cuba. Finalmente, la flota llegó a Veracruz el 29 de mayo de 1706. Los escoltas transportaban 10 000 quintales de azogue, bulas y papel sellado (Pérez-Mallaína, 1982).

Durante su estancia en puerto, se iniciaron los preparativos de carenas y el virrey, duque de Alburquerque, facilitó una reunión de los diputados de la flota, con los que nombrar el consulado local para llegar a un acuerdo en los precios que permitiera la celebración de una feria en Veracruz. Desgraciadamente, no se llegó a acuerdo alguno, dados los precios desorbitados de los flotistas. De esa manera la proyectada feria de Veracruz hubo de cancelarse y se tuvieron que conducir sus mercancías a la capital para conseguir la recuperación de sus caudales, lo que los dejaba a merced de los almaceneros de México (Valle Pavón, 2004 y Escamilla González, 2003).

El virrey había decidido la salida de la flota para el veintiséis de septiembre, pero en ese verano de 1706 llegó a Veracruz, procedente de la Habana, la noticia de que una armada británica de dieciocho buques se había concentrada en Jamaica con el propósito de interceptar la flota del general Fernández de Santillán. En vista de la situación y tras reunir una Junta de Capitanes, el virrey ordenó que la flota invernase en Veracruz y a continuación envió un navío de aviso, en conserva con la capitana de la Flota de Barlovento, comandada por el general Andrés de Pez, para informar a la Corona de lo sucedido. Los dos buques transportaron la mitad de los salarios de los ministros del Consejo de Indias, que debían ser enviados con la flota (Tapias Herrero, 2017 y Pérez-Mallaína, 1982).

El año siguiente se ocupó en preparativos militares ante un posible ataque inglés y la salida a la mar se demoró hasta el 1 de mayo de 1708. La flota de Diego Fernández de Santillán, compuesta por la capitana, la almiranta y seis mercantes, acompañados por tres fragatas francesas de la escuadra de Ducasse, salió en la fecha señalada para La Habana para encontrarse allí con el resto de la armada del general francés (Lang, 1998).

Desde su llegada en 1706 hasta su partida en 1708 se gastaron, entre la capitana y la almiranta para manutención, pagas de tripulación y carenas, 251 910 pesos, que fueron entregados por los oficiales reales de Veracruz por orden del virrey. Un retardo de esta magnitud suponía un desastre económico para armadores, mercaderes y, desde luego, para la Corona, pues había que continuar pagando los salarios de las tripulaciones y el mantenimiento de los navíos (Valle Pavón, 2004 y Escamilla González, 2003).

Finalmente, la flota de Nueva España entró en La Habana el 28 de mayo, partiendo para España el cinco de julio escoltada, como se ha dicho, por la flota de Ducasse, que acababa de regresar de Brest para darles protección en su regreso. Su arribo al puerto de Pasajes se produjo el 27 de agosto de 1708 (Lang, 1998).

7. LA FLOTA DE NUEVA ESPAÑA ARRIBÓ EN PASAJES EN 1708. EL GOBIERNO FRANCÉS Y EL REPARTO DE CAUDALES

La flota de Nueva España, encabezada por el almirante Diego Fernández de Santillán, entró en Pasajes el 27 de agosto de 1708. Unos días después, el 1 de septiembre, el Consejo de Indias felicitó al monarca por la llegada del convoy a dicho puerto y, como sucedía tradicionalmente, propuso la celebración de dos mil misas para alivio y sufragio de las ánimas entre los conventos y santuarios de mayor devoción (Lang, 1998).

A través de la correspondencia que intercambiaron Pedro Fernández de Navarrete, entonces gobernador de Guipúzcoa, y José Grimaldo, secretario del Despacho de Guerra y Hacienda, se puede conocer cómo se realizó el procedimiento de desembarco, custodia y reparto de los caudales americanos que llegaron a España en estos navíos.

Del análisis de este corpus de cartas, conservado en la sección Estado del Archivo Histórico Nacional, se puede comprobar que fue resultado de una estrategia organizada por Amelot, quien supervisó directamente las operaciones. Para ello, Grimaldo le reenvió toda la documentación llegada desde Guipúzcoa con el objetivo de recibir las órdenes oportunas para el gobierno de los caudales. Así, por ejemplo, se expresó el secretario del Despacho de Guerra y Hacienda en carta de 15 de noviembre de 1708, remitida al embajador francés, con la que iba adjunta una de Pedro Fernández Navarrete, con una relación de cargo del caudal perteneciente a la real hacienda llegado en la flota: «para que v. e. en su vista me prevenga lo que tuviere por conveniente»¹⁵.

Por otro lado, de su lectura se puede colegir a dónde fue destinado el dinero, que es una cuestión de la que, en general, se tiene menos constancia, conociendo así cómo distribuía el rey los caudales aportados por las flotas de Indias. Es cierto

¹⁵ Carta de José Grimaldo a Amelot, Palacio, 15 de noviembre de 1708. AHN, leg. 357.

que se trata de una flota muy especial, la primera después de muchos años, pero muestra la nueva tendencia que estaba tomando el reinado de Felipe V y la debilidad de su posición frente a los designios de los agentes de Luis XIV instalados en la corte madrileña, obedientes a las órdenes llegadas desde Versalles.

La urgencia era máxima, por lo que Amelot ordenó a Grimaldo que escribiera esa misma noche a Pedro Fernández de Navarrete, «para que remita de Madrid todo el dinero y plata de la flota que pertenezca a S. M.»¹⁶. En este sentido, según lo argumentado por los diputados del comercio de dicha flota, se había repartido el caudal que quedó líquido de ella, viniendo en realidad a Pasajes solamente el tercio de su importe,

pues el uno se ha conducido a la Europa en el intermedio en diferentes navíos de Francia y en la capitana de Barlovento y bajeles de su conserva, otro queda en la Nueva España, reservado con órdenes de los dueños de este comercio para no arriesgarlo todo por el evidente peligro de enemigos a que venía expuesta, habiendo sucedido lo mismo a las remisiones y negociaciones de encomiendas y pretensiones que ordinariamente corrían de aquel reino para este que aumentaban el tesoro para cualquier repartimiento”, por lo que “todas estas reflexiones, que son notorias, y se manifiestan realidades ha constituido el que sea muy corto el caudal que trae esta flota¹⁷.

Los capitales llegados fueron divididos en dos grandes partidas. Por una parte, se dio cuenta de la razón de los caudales de la Real Hacienda, venidos en la partida de registro, sin incluirse 389 397 pesos, «que también trajeron para su majestad ministros del consejo de Indias y otros ramos», para ser recogidos por un miembro del Consejo de Indias. Todo ello hizo un total de 775 591 pesos y medio. En la Tabla I se puede comprobar de dónde procedía dichos caudales.

Por otro lado, y en concepto de donativo, Felipe V recibió un total de 1 217 943 pesos y 6 reales originarios

de los caudales del comercio y particulares: Un millón de pesos y más lo que importaren los remates de la gente de mar y guerra de capitana y almiranta de flota, quedando a cargo de su majestad pagar con el referido millón cuatrocientos y trece mil quinientos veinte y seis pesos y ciento sesenta y ocho mil seiscientos cincuenta y siete libras tres sueldos y seis dineros, que se liquidó el importe de los gastos de la escuadra de Monsiur Ducase, en nueve meses, y que según el tiempo que excediese de ellos ha de contribuir dicho comercio la cantidad que más importare a este respecto como también la corta porción que se necesitare para los gastos de esta misma dependencia,

¹⁶ Carta de Amelot a Grimaldo, Madrid, 10 de febrero de 1708. AHN, leg. 357.

¹⁷ Carta de José de Olaizola y Baltasar Fernández Franco a Pedro Fernández de Navarrete, Puerto de los pasajes, a bordo de la capitana de flota 27 de agosto de 1708. AHN, leg. 357.

exceptuando solo las bolsas fiscales porque todos los demás caudales de comercio y particulares de cualquier estado calidad o privilegio que se han de pagar¹⁸.

Razón de cargo y data de todos los caudales que de cuenta de la real Hacienda han venido en partidas de registro en los bajeles capitana y almiranta de flota del mando del general D. Diego Fernández de Santillán que arribó de los puertos de Nueva España al de los pasajes el día 27 de agosto de este año, a cargo de los maestros de plata de los mismos bajeles

	CAUDALES
<p>En la capitana:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 350 242 pesos 4 rs en reales, plata en pasta y labrada, oro y perlas de cuya cantidad se bajan 21.787 pesos y $\frac{3}{4}$ de real, los 20 980 pesos y 6 reales que se convirtieron en tabaco en La Habana para S.M. <p>Se bajan 875 pesos 6 reales por el cuartillo de uno por 100 que pertenece a Manuel López Pintado por el todo de dicha cantidad y 20 pesos 4 reales $\frac{3}{4}$ restantes por el gasto de la que condujeron desde los pasajes a San Sebastián donde entregó líquidos los 328 455 pesos 3 reales $\frac{1}{4}$ restantes.</p> <p>Comprobada por el registro se halló el yerro de 18 pesos menos, lo que se abonaron a la real Hacienda...).</p>	328 473 pesos y 3 reales $\frac{1}{4}$
<p>En la almiranta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un cofrecillo cerrado y lacrado de perlas para S.M. • 351 429 pesos 6 reales de cuya cantidad se bajan 21 791 pesos 2 reales $\frac{3}{4}$, los 20 890 pesos 6 reales $\frac{3}{4}$ que se convirtieron en tabaco en La Habana para S.M. y 878 pesos y 4 reales de un cuartillo de un por 100 que ha de haber Juan Gamón y corresponde al todo de la referida cantidad y los 22 pesos restantes por el costo de la que condujo desde los Pasajes a esta ciudad, donde entregó los 329.638 pesos 3 reales $\frac{1}{4}$ que quedaron líquidos. 	329 638 pesos y 3 reales $\frac{1}{4}$
<ul style="list-style-type: none"> • 7183 pesos y 2 reales que el general Ducase entregó por recibidos del gobernador de La Habana, procedidos del servicio que hicieron a S.M. los vecinos de aquella ciudad. 	7183 pesos y 2 reales
<ul style="list-style-type: none"> • 110 314 pesos confiscados al duque de Monteleón, que venían a cargo de D. José de Leiza, a quien se le pagaron los 2299 pesos cumplimiento a 112 613 pesos por la mitad de la encomienda de su conducción. 	110 314 pesos
TOTAL	775 591 pesos y medio

Tabla I: Razón de cargo y data de todos los caudales que, de cuenta de la real Hacienda, han venido en partidas de registro de la flota de Nueva España. 1708. AHN, leg. 357.

¹⁸ AHN, leg. 357. Carta de Navarrete a Grimaldo, en el Puerto de los Pasajes a 28 de agosto de 1708.

Todo ello fue repartido en dos partes iguales en los bajeles capitana y almiranta para, de este modo, intentar minimizar los riesgos de pérdida. No sin lamentos, y a modo de petición de clemencia al rey —«de dignar de minorar la contribución en lo que fuere servido para consolar al comercio alentarlo y fomentarlo»—, dichos hombres de negocios hubieron de aportar el montante exigido por el monarca.

Asimismo, los diputados del comercio de la flota arguyeron que ya se había resuelto con la Corona cómo ajustar la contribución de derechos de los efectos que conducía dicho convoy y de sus retornos, «asegurando y empeñando su real palabra que asintiendo a ello el comercio (como lo hizo y pagó su importe) inviolablemente quedaría este exento en el recibo de la flota con ningún motivo de otra alguna contribución como parece de la real cédula de que hacemos demostración a v. e.».

Todo ello se había resuelto así, según las palabras de estos diputados, por ser notorias las graves dificultades que hubo en Cádiz para el apresto y carguío de esta flota, y por la casi total pérdida del caudal del comercio experimentada en el antecedente de 1702, dirigida por D. Manuel de Velasco, de la que estiman que se sacaron seis millones y medio, «que del tesoro que se salvó».

Los comerciantes se reivindicaron indicando claramente que practicaron «cuantos medios dictó la prudencia de los más expertos y acreditados ministros» porque conocían «cuánto importaba el fomento, manutención y curso de esta negociación de flotas y galeones, por ser la única alhaja de sustancia que pudiera producir interés al real erario». De este modo, su esfuerzo en la inversión en las mercaderías a Indias, en condiciones bien complicadas, y que conllevaba el pago de los impuestos a la Real Hacienda, era su servicio al rey. Y es que hubo «insuperables dificultades e inconvenientes que ocurrieron para lograr su carguío [...] pero tan corto y disminuido por estos motivos, como fue patente entonces y lo habrá manifestado en México lo que produjeron los derechos reales de la entrada en la Veracruz».

Una vez en Nueva España, los diputados del comercio le expusieron a Grimaldo que, no habiendo salido la flota del puerto mexicano en el tiempo regular, demorándose más de un año, se vieron necesitados «los individuos del comercio volver de hacer empleos de sus caudales, y de los ajenos, en efectos que sucesivamente llegaron de la Europa a la Veracruz, con el fin de volverlos a vender en el intermedio con algún avance que este les alimentase sin que saliese del principal». Estas compras se realizaron a precios excesivos, siendo en definitiva «la pérdida de más de la mitad del valor principal de su compra, cuya fatalidad trajo consigo esta flota»¹⁹.

El convoy de Nueva España vino acompañada por bajeles galos, siendo ocho de ellos los que se apartaron de la flota a la altura del cabo de Machichaco, en la costa vizcaína, que pusieron rumbo a puertos franceses²⁰. De este modo, no sufrieron la

¹⁹ AHN, leg. 357. Carta de José de Olaizola y Baltasar Fernández Franco a Pedro Fernández de Navarrete, Puerto de los Pasajes, a bordo de la capitana de flota 27 de agosto de 1708.

²⁰ AHN, leg. 357.

fiscalización de las autoridades españolas ni tuvieron que abonar los consecuentes impuestos establecidos por el rey. Por eso mismo, los comerciantes españoles llegados a Pasajes con la expedición procedente de México se lamentaban y denunciaban que, «por esta causa [por partir libremente a Francia], no se puede practicar la orden de Su Majestad de que contribuyan igualmente como los españoles» con el donativo²¹.

Por otra parte, se hubo de abonar a Ambrosio Daubenton, señor de Villebois, «del Consejo de Su Majestad Cristianísima, caballero del orden de San Miguel e Intendente de la Marina de Francia» y «ministro diputado para el recobro de los caudales pertenecientes al gasto de la escuadra de Francia del cargo del general Ducasse», la escolta que se realizó «de la flota de Nueva España, que arribó al puerto de los Pasajes a cargo de su general D. Diego Fernández de Santillán, caballero del orden de Santiago»²².

Por una parte, el monarca abonó 375 456 pesos «por otra carta de pago de 9 de dicho octubre», que recibió el Intendente de la Marina de Francia, «que importaron los gastos de la escuadra de S.M. cristianísima que escoltó la flota en los nueve meses primeros».

Sin embargo, este importe se amplió notablemente, ya que como «se excedió nueve meses respecto a lo que se consideraba se emplearía la escuadra en el viaje», que ejecutó al mando de Ducasse en la escolta de la flota de Nueva España. Todo esto se calculó en 304 176 pesos escudos y, para cumplimentar dicho importe, Felipe V fue servido de expedir un decreto el 20 de octubre de 1708. Para su abono, separó una partida de 110 000 pesos del servicio que el comercio de la flota le había donado, mientras que el resto de los caudales restantes decidió que salieran de la Real Hacienda, tal y como se comunicó a Navarrete.

Para este fin,

se ordenó a José de Olaizola y Baltasar Fernández Franco, diputados del comercio de dicha flota, que los ciento y diez mil pesos del servicio expresado los entreguen al señor D. Ambrosio Daubenton, a cuenta de los trescientos cuatro mil ciento y setenta y seis pesos mencionados. Y los ciento y noventa y cuatro mil ciento y setenta y seis pesos, a su cumplimiento, los pagará a dicho señor D. Ambrosio Daubenton D. Juan de Gamon, maestre de plata de la almiranta de la referida flota, de los caudales que viniere a su cargo de cuenta de S. M. en consecuencia de las reales órdenes con que me hallo por el todo de esta satisfacción²³.

²¹ AHN, leg. 357. Carta de José de Olaizola y Baltasar Fernández Franco, Puerto de los Pasajes, a bordo de la capitana de flota, 27 de agosto de 1708.

²² AHN, leg. 357.

²³ AHN, leg. 357. Ante el escribano Ángel de Echeverría, San Sebastián, 21 de octubre de 1708.

Todo parece un plan perfectamente urdido, contando con el puerto de Pasajes —y San Sebastián— como sede principal. Y es que, el día diez de septiembre de 1708, se ordenó que por precaución se llevase el oro y la plata a San Sebastián, a un lugar más seguro, a pesar de que Pasajes no se consideraba especialmente vulnerable. En esta labor colaboraron diversas «falucas y pilotos que, de los Pasajes y otros lugres de su cercanía, salieron en demanda de los bajeles de flota para remolcarlos y entrar los en el puerto». Asimismo,

en diferentes parajes estuvieron de guardia desde que dieron fondo los bajeles hasta su descarga, prevención de dos navíos que se pudieron en la boca del puerto para echar a fondo en caso de intentar enemigos entrar en él, a cuyo fin se deslastraron de piedra y lastraron de arena, calafetaron y abrieron grueras y se mantuvieron en aquel paraje hasta fenecida la descarga.

Por toda esta labor se abonaron de los caudales correspondientes a la Real Hacienda, llegados de México, 1805 pesos y 6 reales²⁴.

Por lo tanto, se trató de un espacio muy ligado a las familias guipuzcoanas fieles a la causa borbónica. Así se puede entender cuando se designó, el 17 de julio de 1707, como capitán general y gobernador de armas de Guipúzcoa —al año siguiente de la salida de la flota de Nueva España desde el puerto de Cádiz— a la misma persona que fue elegida para dirigir la organización y composición de las flotas antes de su partida: el riojano Pedro Fernández de Navarrete y Ayala (Pérez-Mallaína, 1982).

De este modo, se contó con la colaboración de un experto en el comercio americano (Sáenz-Díez, 1992 y Pavía, 1873), que había mostrado su fidelidad al régimen borbónico —no sin alguna polémica con los asesores franceses—, al que se le otorgó el empleo con la máxima autoridad y representación del rey en Guipúzcoa.

Como tal, recibió directamente las órdenes de Grimaldo —es decir, de Amelot y de Luis XIV— para la custodia, mejor gestión y reparto de los caudales llegados. Fue su agente principal allí.

Es cierto que, desde Nueva España, el almirante Santillán tenía orden de partir para España antes de que Navarrete obtuviera su empleo en Guipúzcoa, y que el peligro de ataque enemigo provocó que se retrasara, pero es evidente que, definitivamente, todo encajó para los intereses franceses. Esto permite reflexionar sobre la elección del puerto de Pasajes como destino final. No parece casualidad este destino, tan importante para los intereses de la Corona —tan ligado a familias de la provincia tan fieles a la causa borbónica— y tan próximo a la frontera con Francia.

Con la noticia del próximo arribo de la flota, el capitán general de Guipúzcoa, y según las órdenes llegadas desde la corte, se acercó al puerto para llamar a Don José de Olaizola y D. Baltasar Fernández Franco, caballero del orden de Santiago,

²⁴ AHN, leg. 357.

diputados del comercio de la flota «e hizo convocar en la capitana todos los individuos del comercio que vienen embarcados en ella al fin de hacerles saber hallarse con reales órdenes para el recibo y despacho de la flota».

Felipe V había resuelto que se sacase de los caudales del comercio y particularmente un millón de pesos

y más lo que importaren los remates de la gente de mar y guerra de capitana y almiranta de flota, quedando a cargo de su majestad pagar con el referido millón cuatrocientos y trece mil quinientos veinte y seis pesos y ciento sesenta y ocho mil seiscientos cincuenta y siete libras tres sueldos y seis dineros que se liquidó el importe de los gastos de la escuadra de Monsiur Ducase en nueve meses [y que], según el tiempo que excediese de ellos, ha de contribuir dicho comercio la cantidad que más importare a este respecto, como también la corta porción que se necesitare para los gastos de esta misma dependencia, exceptuando sólo las bolsas fiscales.²⁵

Una buena parte de los caudales llegados de la flota de Nueva España sirvieron para sufragar los gastos de guerra, que fueron recogidos tanto del donativo como de las cuentas de la Real Hacienda. Por eso, no llama la atención la llegada a Pasajes de Francisco Javier de Goyeneche, teniente de tesorero del Consejo de Indias para recibir, por real orden, «a cargo de los maestros de plata de los mismos bajeles», una partida que no fue incluida en el registro de la flota, «389 397 pesos que también trajeron para su majestad, ministros del Consejo de Indias y otros ramos». Los 194 700 pesos de ellos en la capitana y, los 194 697 pesos restantes, en la almiranta²⁶.

Francisco Javier de Goyeneche y Balanza, futuro marqués de Belzunce y primogénito de don Juan, había obtenido con solamente once años el hábito de Santiago por merced de la reina Mariana de Neoburgo. Dentro de una política amplia, en octubre de 1707, Juan de Goyeneche había comprado por 40 000 ducados al marqués de Fuente Hermosa la propiedad de la tesorería del Consejo de Indias para su hijo Francisco Javier, cuando solamente contaba con 17 años. Por este motivo, no desempeñó el empleo de forma efectiva y Juan ejerció dicho cargo durante su minoría de edad, hasta 1715. Sin embargo, en mayo de 1708 el rey ordenó que asistiese dos veces por semana a las reuniones del Consejo de Indias para que se fuese enterando de los asuntos que trataba este organismo (Andújar Castillo, 2007 y Aquerreta González, 2001).

En 1716 nombraron por su teniente —teniente de tesorero del Consejo de Indias— a un primo mayor, Miguel Gastón de Iriarte, uno de los hombres de confianza de Juan (Imízcoz Beunza y Guerrero Elecalde, 2004).

²⁵ AHN, leg. 357. Carta de José de Olaizola y Baltasar Fernández Franco, Puerto de los Pasajes, a bordo de la capitana de flota, 27 de agosto de 1708.

²⁶ AHN, leg. 357.

Es por eso por lo que se comprende que Francisco Javier se desplazara a Pasajes (¿junto con su primo Gastón de Iriarte?) en calidad de tesorero del Consejo de Indias: para recoger la cantidad correspondiente de los caudales llegados con la flota de Nueva España. En este sentido, quizás fue esta una de las razones por las que Goyeneche quiso comprar dicho empleo para su hijo, ya que le otorgaba la capacidad de manejar una buena parte del capital venido de América.

Y es que Juan de Goyeneche fue el principal financiero de Felipe V, realizando, además, otras múltiples funciones para servirlo: durante la guerra fue el tesorero de María Luisa de Saboya, administrando los caudales necesarios para el buen funcionamiento de la Casa de la reina; y, en una labor íntimamente relacionada con las actividades anteriores y que a la vez trascendió todas ellas, el rey le confió la venta de diferentes cargos y el dinero que estas transacciones generó, a las órdenes del propio soberano y en colaboración de la Secretaría del Despacho de Guerra y Hacienda. Estos tratos también le ayudaron a consolidar y ampliar su red de colaboradores, allegados y clientes ya que, desde su privilegiada posición, intercedió ante José Grimaldo, y por extensión ante el rey, para la colocación de sus miembros en dichos empleos, actuando también para el establecimiento de los mejores precios y concediendo a los suyos préstamos para facilitar su designación (Andújar Castillo, 2007; Aquerreta González, 2001 y Caro Baroja, 1969).

Además, una buena parte fue para abonar a distintos particulares que firmaron contratos con el rey para abastecer a los ejércitos borbónicos, así como otros servicios de guerra. De este modo, el 6 de septiembre de 1708 llegó a Pasajes Huberto Hubrechth, que entregó a Fernández de Navarrete una carta de José Grimaldo, secretario del Despacho de Guerra y Hacienda —de 3 de ese mismo mes—: «en que se sirve decirme de orden de S. M. le entregue quinientos mil pesos del caudal de esta flota en cuenta de lo que ha de haber la compañía del asiento de víveres». Por esta provisión, «de cuya cantidad ha de otorgar carta de pago para que se ha de hacer de ella para que traiga poder de los directores». Estas cantidades se entregaron sin dilación -500 000 pesos—²⁷. Por estas fechas, dicho hombre de negocios holandés había estado adelantando dinero para la administración de la provisión de víveres del ejército y, seguramente, estos caudales sirvieron para liquidar total o parcialmente las deudas que la Corona había adquirido por este préstamo (Sanz Ayán, 2002).

Asimismo, se acercó a Pasajes Santiago Claessens, vecino de la ciudad de San Sebastián y poderhabiente de Juan Bautista de Duplessis, residente en Madrid, proveedor de la pólvora de España, para recibir «veinte y ocho mil pesos escudos de plata que se le debe del asiento de provisión y fábrica de la pólvora que está a su cargo y su excelencia [...] librando la dicha cantidad en Don Juan de Gamón, maestro de plata del galeón almiranta de dicha flota». Para poder recibir estas cantida-

²⁷ AHN, leg. 357. Carta de Navarrete a Grimaldo, Pasajes, 9 de septiembre de 1708.

des llevó consigo una orden real participada por José de Grimaldo para el «excmo. Señor D. Pedro Fernández de Navarrete, caballero del orden de Santiago, capitán general gobernador de las armas en esta provincia, en carta de doce del mismo mes septiembre».

A la par, por carta de pago de 19 de octubre de 1708 recibió Juan de Mimbrelli, residente en San Sebastián, 60 pesos escudos librados a Leon Rol, hombre de negocios en Bayona, «para una dependencia del real servicio». Asimismo, Baltasar Remírez, vecino de San Sebastián y poderhabiente de D. Jacome Girdaldely y del duque de Atri, recibió 5 000 pesos librados «de orden de S.M..».

Igualmente, hubo una gran cantidad de caudales que fueron destinados directamente al marqués de Campoflorido, tesorero Mayor de Guerra, ya que urgía disponer de dinero para poder continuar con los pagos de los abastecimientos de las tropas (León y Sánchez Belén, 1998). En septiembre de 1708, se recogieron «500 pesos escudos en que se comprendieron los 110 314 pesos pertenecientes al duque de Monteleón, declarado austracista, en 100 barras de plata y lo demás en reales» y «7183 pesos escudos y 2 reales para conducir a Madrid en la misma forma que la partida antecedente». En noviembre de ese mismo año, en otro envío diferente para Campoflorido, se trasladó a la corte 28 455 pesos y 3 reales $\frac{1}{4}$ en reales plata, oro en pasta y labrado y 970 pesos y 5 reales de plata²⁸.

También fueron conducidos a la Tesorería Mayor de Guerra el cofrecillo de perlas sellado y lacrado que se trajo en la almiranta de la flota de Nueva España (Andújar Castillo, 2008).

En este ámbito, y para facilitar los pagos por los medios más convenientes, se establecieron en diferentes territorios de la Península diversos tesoreros que dependieron directamente del tesorero Mayor de Guerra y, por lo tanto, del secretario del Despacho de Guerra y Hacienda. En su persona se reunirá el recaudo de los impuestos, así como los diversos pagos de carácter militar en esos espacios, que incorporaba a su jurisdicción (Dubet, 2007).

De este modo, Amelot, desde inicios de 1708, escribió a Grimaldo con órdenes para que «envíe cuanto antes otra porción de sesenta mil pesos con toda seguridad a Zaragoza a disposición del tesorero [del ejército de Aragón], [Nicolás de] Hinojosa, que será en todo ciento y veinte mil, para el ejército de su alteza real»²⁹. Y es que, anteriormente, en 22 de septiembre de ese mismo año, el embajador francés había ordenado el envío de otra partida con las mismas características y cantidades³⁰. Junto a estos importes hubo que añadir 900 pesos escudos de plata por el pago a Agustín de Leiza de las dos conducciones «del total de los 120 000

²⁸ AHN, leg. 357.

²⁹ AHN, leg. 357. Carta de Amelot a Grimaldo, Madrid, 10 de febrero de 1708.

³⁰ AHN, leg. 357.

pesos que expresan las dos partidas antecedentes, al respecto de tres cuartillas de escudo por ciento».

Por carta de pago de 6 de diciembre de 1708 se pagaron a Juan Ángel de Echeverría, vecino de la ciudad de San Sebastián, apoderado en ella del tesorero de Guerra de Navarra, José de Soraburu, hombre de confianza de Juan de Goyeneche y de Grimaldo (Guerrero Elecalde, 2009), 18 405 pesos y 3 reales y medio de plata, «que paraban en poder de los diputados del comercio de resto de los caudales con que sirvió a S. M. de que copia autorizada va con esta»³¹.

Por otra parte, la flota también transportó aquellos caudales provenientes de las confiscaciones de los réditos de las posesiones en México de aquellas personas desleales a la causa del Borbón:

También quedo entendiendo en la averiguación de si vienen caudales de las encomiendas y estados que gozaban en Indias el duque de Monteleón, como el marqués del Valle, conde de Oropesa, conde de Haro, conde de Cifuentes y conde de las Amayuelas, consignados a sus personas o a otras que les pertenezca para retenerlo y dar cuenta a S. M. para que delibere lo que hubiese de ejecutar³².

En lo que respecta a Monteleón fueron confiscados 110 314 pesos, «no estando estos incluidos en la relación de los caudales de la real Hacienda»³³.

Además, finalmente, por certificación de 27 de octubre de 1708 del veedor y contador de la flota, consta haberse distribuido y pagado en los remates de la gente de mar y guerra y artillería de ella 81 979 pesos escudos y 2 reales de plata corriente³⁴.

En este proceso, la Casa de Contratación quedó al margen de la administración de la flota de Nueva España desembarcada en Pasajes o, por lo menos, en una posición muy marginal. Desde sus inicios, este organismo se encargó del registro, control y administración de todas las remesas de metales preciosos que llegaban a sus dependencias. Todos los libramientos sobre la Real Hacienda, al igual que otros caudales que administraba la Casa, se despachaban por la Sala de Gobierno, comisionada además de ordenar el beneficio de los metales preciosos, esto es, de ponerlos a la ley necesaria para su amonedación (Crespo-Solana, 1996). Igualmente, existía un oficial de registros, encargado de formar los registros de mercancías de los navíos, sacar certificaciones de ellos, armar cuenta con los maestros de todas las partidas que cargaban en sus barcos, y acompañar al contador cuando hubiera de ir a visitar las embarcaciones que iban y venían de las Indias. Siendo escribano

³¹ AHN, leg. 357.

³² AHN, leg. 357. Carta de Navarrete a Grimaldo, Pasajes a 28 de agosto de 1708.

³³ AHN, leg. 357.

³⁴ AHN, leg. 357.

real, podía corregir los registros y dar fe de la cancelación de las partidas (Fernández López, 2015).

Por una parte, Grimaldo ordenó al tribunal de Sevilla que remitiera

a manos del rey todos los inventarios y obligaciones que así general, almirante, capitanes, maestros y demás personas firmaron de todos los pertrechos armas municiones dotación y lo demás que conforme estilo llevan las naos que han de cuenta de s.m. a las Indias, por el específico de la capitana y almiranta de la presente flota para que, llegadas estas, se haga el cotejo con el inventario que remitiese D. Pedro Navarrete y se venga en conocimiento de lo que faltase para pedirlo a quien se deba³⁵.

En ese tiempo, Navarrete advirtió a Grimaldo de la necesidad de nombrar un visitador, para que inspeccionara los navíos llegados³⁶. Sin embargo, el secretario del Despacho indicó que no era necesario remitir la carta del capitán general de Guipúzcoa al «consejo respectivo», ya que «inmediatamente que se recibió la noticia de haber entrado la flota en los Pasajes nombró para esta visita a D. Agustín de Cevallos, relator antiguo en el consejo y muy inteligente en este género de negocios»³⁷. Se entiende, por lo expresado por Grimaldo, que se designó a una persona de su confianza.

Otro aspecto que denota el vacío de poder que las autoridades francesas intentaron establecer en el papel de la Casa de Contratación en lo concerniente de la administración de la flota tiene que ver con los salarios de los ministros de este tribunal, a quienes en cada arribo de los convoyes se les consignó 10 000 pesos.

En un principio, y en lo que respecta al convoy llegado a Guipúzcoa en 1708, se produjo un primer cambio en la forma del abono:

En las ocasiones antecedentes a esta se sacaba este dinero de la cantidad de real hacienda que se separaba para satisfacer la gente de mar y guerra. Ahora se ha sacado de los caudales del comercio considerando esta partida como gasto de los mismos remanentes que se mandó parase el comercio demás del millón de pesos³⁸.

Sin embargo, poco después, en acuerdo del Consejo de Indias, «que a su consulta se sirvió s.m. resolver que el caudal que viene en la presente flota y pertenece a los salarios de los ministros del tribunal de la casa de la contratación de Sevilla no se incluyan en el repartimiento que se ha hecho»³⁹. En las listas de la distribución

³⁵ AHN, leg. 357. Borrador de órdenes de Pedro de Navarrete.

³⁶ AHN, leg. 357. Carta de Navarrete a Grimaldo, Pasajes, 5 de septiembre de 1708.

³⁷ AHN, leg. 357. Borrador de órdenes de Pedro de Navarrete.

³⁸ AHN, leg. 357. Carta de Navarrete a Grimaldo. San Sebastián, 2 de octubre de 1708.

³⁹ AHN, leg. 357. Carta de Navarrete a Grimaldo, San Sebastián, 4 de noviembre de 1708.

de los caudales, tanto del donativo como de la recaudación de la Real Hacienda, no aparece una partida destinada a los sueldos de los ministros. Por su parte, en lo que respecta al Consulado y Comercio de la ciudad de Sevilla, el rey había reservado 270 161 pesos y 3 reales.

8. CONCLUSIONES

El conflicto dinástico en los reinos de España se convirtió en una guerra de carácter europeo donde las Coronas más poderosas encontraron una posibilidad para acceder legalmente, y con privilegios, a la plata y a otros valiosos bienes comerciales de las Indias.

De este modo, Luis XIV, quien evidentemente ejercía un gran ascendiente sobre su nieto, Felipe V, influyó para que se implementara una política general de reformas en la Monarquía hispana que, además de fortalecer la autoridad del joven monarca, sirviera para privilegiar sus intereses económicos. Se trató de una política general que estuvo dirigida a todos los ámbitos de la vida política y social de la Monarquía: corte, administración y Hacienda real, ejército y, cómo no, comercio indiano. Por este motivo, se hace necesario trabajar con una mirada amplia, que obliga a superar cualquier departamento.

Esto ayudará a comprender, en toda su complejidad, tanto las medidas emprendidas en cada momento como la propia creación, constitución y desarrollo de las normativas específicas. En este sentido, un estudio de la acción de los protagonistas es un excelente complemento para aprehender la Historia en su integridad, entendiendo los diversos lados de una realidad muy compleja y poliédrica.

Así se contempla tras el análisis de documentación relacionada con el arribo de la flota de Nueva España al puerto de Pasajes, en Guipúzcoa, en 1708. Se trata de diferentes cartas y papeles que intercambiaron Pedro de Navarrete, capitán general de esta provincia, y José Grimaldo, recientemente designado secretario del Despacho de Guerra y Hacienda. Una documentación que se conserva en el Archivo Histórico Nacional, en Madrid, lo que hace reflexionar sobre la necesidad de trabajar, por parte de los investigadores, con perspectivas mucho más complejas y adecuadas. En este caso, son papeles sobre la flota de Nueva España al margen de la casa de contratación y el consulado sevillano.

Por una parte, en la propia organización para la custodia y el reparto de los caudales se observa la importante influencia francesa, en esos momentos, sobre el gobierno de España. Asimismo, para el conveniente cumplimiento de dichos mandatos, y en un contexto de guerra, estos agentes requirieron de un total compromiso de las autoridades reales, entre los que destacan colaboradores afines, para hacer efectivos los deseos de los más altos gobernantes. Para ello, también se constituyeron órganos de decisión, como la Junta de Restablecimiento del Comer-

cio. Es importante resaltar que estos fieles seguidores de Felipe V, y grandes colaboradores de los asesores franceses, como Tinajero o Andrés de Pez, acabaron siendo nombrados poco después secretarios del Despacho de Marina e Indias. También, la presencia del hijo de Juan de Goyeneche en Pasajes para recibir una partida de caudales no incluida en el registro de la flota nos acerca a los modos habituales de gobierno, donde las lealtades y los fuertes vínculos personales, junto al servicio al rey y los intereses particulares, siempre estuvieron presentes.

En este caso, se trata de una cuestión que está perfectamente organizada por los asesores de Luis XIV desde antes de su salida, de la que sacaron importantes beneficios por la custodia de la flota y las mercancías sin declarar ante las autoridades españolas. Igualmente, esta flota sería el preludeo a otra expedición posterior, la que dirigió el encartado Andrés de Pez, con salida en 1706, en la que el control francés fue mucho mayor, ya que buques galos fueron los encargados de transportar las mercaderías. No parece casualidad que el mismo personaje que organiza la salida de la flota fuera nombrado poco después capitán general de Guipúzcoa. Navarrete fue un fiel servidor de la causa borbónica, se dedicó a fiscalizar la flota y sus caudales según las órdenes de Grimaldo, es decir del embajador francés, Amelot. Igualmente, fue informando correspondientemente de todas las novedades acaecidas allá.

Tampoco Pasajes parece un destino imprevisto. Está bien elegido porque en ese territorio se encontraban grandes defensores de la causa borbónica, destacando entre ellos el liderazgo de Juan de Idiáquez y su familia. También porque era un puerto muy ligado a las Indias.

En esos momentos, las necesidades económicas de Felipe V derivadas de la guerra eran imperiosas, por lo que los caudales llegados de Indias a Pasajes, a través de la flota de Nueva España, se dirigieron a los representantes de los asentistas y a los tesoreros de guerra de diferentes territorios, para que cumplieran con el abono de los diferentes servicios de abastecimiento de las tropas borbónicas.

La guerra ahogaba fuertemente y el dinero de Indias era muy valioso. Para su recepción y reparto se alteró todo el protocolo de actuación, dejando por completo al margen de las diligencias relacionadas con la flota al Consulado de Sevilla y a la Casa de Contratación. Medidas que se venían trabajando desde hacía tiempo tanto desde el seno de la Junta de Restablecimiento del Comercio, y la Junta de Cuentas, como en el Despacho, que en esos momentos se acopió de buena parte del poder del Consejo de Indias. Sin embargo, entre los defensores de la causa borbónica hubo importantes divergencias políticas, originadas especialmente por el establecimiento de límites a las reformas. Por este motivo, efectivamente, los agentes de Versalles establecidos en la corte madrileña no lograron su objetivo último de liberalizar el comercio indiano, aunque es cierto que hasta el fin del apoyo en el conflicto bélico de Luis XIV, en 1709, los franceses consiguieron grandes privilegios económicos en él.

Esta marginación del Consulado de Sevilla y la Casa de Contratación, hasta el momento tradicionales órganos de gobierno del comercio y transporte indianos, debe hacernos reflexionar sobre los límites del llamado monopolio y de la posibilidad de continuados viajes desde las Indias de navíos con mercancías y caudales americanos a diferentes puertos de la Península.

En este sentido, familias guipuzcoanas ya mostraron su deseo de una reforma sustancial en el comercio indiano y en el sistema de flotas. Querían liberarse del control de Sevilla porque contaban con un gran puerto —el de Pasajes—, tenían los barcos —que llevaban construyendo desde mediados del siglo xvii—, elaboraban las mercaderías más cotizadas —llevaban exportando hierro a los centros mineros americanos y sus derivados, desde el siglo xvi—, así como cargos de gobierno en las principales plazas americanas, que servían de base a sus redes de comercio transatlánticas. Además, gozaban con la influencia en la corte para que se pudiera llevar a cabo.

De hecho, en las propias reuniones de la Junta de Restablecimiento del Comercio, entre 1705 y 1706, se plantea la constitución de compañías privilegiadas de comercio por acciones al estilo de las ya constituidas en Francia o los Países Bajos. Y en este sentido, las familias guipuzcoanas —aliadas con las navarras— fueron las que cumplieron con todas las características necesarias para ello, y gracias al poder de Juan de Idiáquez, fundaron en 1728 la primera compañía privilegiada de comercio, la Compañía Guipuzcoana de Caracas.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abilleira Crespo, Y. (2005). *Los galeones de Vigo*. Vigo: RP Edicions.
- Albareda, J. (2010). *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Barcelona: Crítica.
- Andújar Castillo, F. (2007). Juan de Goyeneche. Financiero, tesorero de la reina y mediador en la venta de cargos (pp. 61-88). En A. González Enciso (ed.), *Navarros en la Monarquía española en el siglo XVIII*. Pamplona: EUNSA.
- Andújar Castillo, F. (2008). *Necesidad y venalidad. España e Indias, 1704-1711*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Aquerreta González, S. (2001). *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*. Pamplona: EUNSA.
- Azpiazu Elorza, J. A. (1990). *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI: mercaderes guipuzcoanos, vol I*. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa.

- Baudot Monroy, M. (2019). La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía. *Tempus Revista en Historia General*, 9, pp. 1-50. doi: <https://doi.org/10.17533/udea.tempus.n9a01>.
- Bernard, G. (1976). *Le Secrétariat d'État et le Conseil espagnol des Indes, (1700-1808)*. Genève-París: Droz.
- Bordejé y Morencos, F. (1992). *Tráfico de Indias y política oceánica*. Madrid: Editorial MAPFRE.
- Caro Baroja, J. (1969). *La hora navarra del XVIII (Personas, familias, negocios e ideas)*. Pamplona: Diputación de Navarra.
- Castañeda Delgado, P. y Arenas Frutos, I. (1998). *Un portuense en México, don Juan Antonio Vizarrón, arzobispo y virrey*. Puerto de Santa María: Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.
- Castillo Mathieu, N. (1990). Las 18 flotas de galeones a Tierra Firme (1650-1700). *Suplemento de Anuario de Estudios Americanos, Sección Historiografía y Bibliografía*, 47(2), pp. 83-129.
- Castro, A. (1879). *Vida del almirante D. Andrés de Pes, ministro de Marina*. Cádiz: Imprenta de la Revista Médica de D. Federico Joly.
- Castro, C. de (2004). *A la sombra de Felipe V. José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*. Madrid: Marcial Pons.
- Clavero, B. (1991). *Razón de Estado, razón de individuo, razón de Historia*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales.
- Crespo-Solana, A. (1996). *La Casa de la Contratación y la Intendencia de Marina en Cádiz (1717-1730)*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Crespo-Solana, A. (2016). Cádiz y el comercio de las Indias: Un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI-XVIII). *e-Spania*, 25. <https://doi.org/10.4000/e-spania.26016>
- Dedieu, J. P. (2000). La Nueva Planta en su contexto. Las reformas del aparato del Estado en el reinado de Felipe V. *Manuscrits: Revista d'història moderna*, 18, pp. 113-139.

- Delgado Barrado, J. M. (2015). En torno a Utrecht y Aquisgrán: el pensamiento político-económico español sobre asiento de negros y navío de permiso (1701-1750). *Anuario de Estudios Americanos*, 72(1), pp. 57-96. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2015.1.03>
- Desos, C. (2009). *Les Français de Philippe V. Un modèle nouveau pour gouverner l'Espagne (1700-1724)*. Estrasburgo: Presses Universitaires. <https://doi.org/10.4000/books.pus.13470>
- Dubet, A. (2007). ¿La importación de un modelo francés?: acerca de algunas reformas de la administración española a principios del siglo XVIII. *Revista de historia moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 25, pp. 207-234. <https://doi.org/10.14198/RHM2007.25.08>
- Escamilla González, F. I. (2003). La nueva alianza. El Consulado de México y la monarquía borbónica durante la guerra de sucesión. En G. Valle Pavón (coord.), *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII* (pp. 41-66). España: Instituto Mora.
- Escamilla González, I. (2011). *Los intereses malentendidos. El Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Fernández Durán, R. (2011). *La Corona Española y el Tráfico de Negros. Del monopolio al libre comercio*. Madrid: Ecobook.
- Fernández López, F (2015). La Casa de la Contratación de Indias: gestión, expedición y control documental (siglos XVI-XVII). *Relaciones: Estudios de historia y sociedad*, 36(144), pp. 169-193. <https://doi.org/10.24901/rehs.v36i144.48>
- García Fuentes, L. (1991). *Sevilla, los vascos y América. (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*. Bilbao: Fundación BBVA.
- García-Baquero, A. (1992). *La Carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios*. Sevilla: Sociedad Estatal para la Expo 92.
- Gómez Mesas, J. (2023). Una aproximación al estudio de las relaciones internacionales en los albores del siglo XVIII: la contienda sucesoria y los embajadores hispánicos en Versalles (1700-1714). *Revista Historia Autónoma*, 22, pp. 43-57. <https://doi.org/10.15366/rha2023.22.003>

- Gómez Rivero, R. (1984). Análisis histórico-jurídico del pase foral en Guipúzcoa. *Azpilcueta: cuadernos de derecho*, 1, pp. 55-74.
- Guerrero Elecalde, R. (2009). Los hombres del rey. Redes, poder y surgimiento de nuevas elites gobernantes durante la guerra de sucesión española (1700-1714). *Prohistoria*, 13(13), pp. 81-101.
- Guerrero Elecalde, R. (2012). *Las élites vascas en el gobierno de la monarquía borbónica: redes sociales, carreras y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Hanotin, G. (2018). *Ambassadeur des Deux Couronnes. Amelot et les Bourbons, entre commerce et diplomatie*. Madrid: Bibliothèque de la Casa de Velázquez. <https://doi.org/10.4000/books.cvz.5159>
- Hanotin, G. (2014). Défendre l'Amérique espagnole au temps de l'Union des couronnes (1701-1709). En *Défense et colonies dans le monde atlantique (XVe-XXe siècle)* (pp. 69-79). Rennes: Presses Universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.61883>
- Hanotin, G. (2009). *Jean Orry. Un homme des finances royales entre France et Espagne*. Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba-Caja Sur Publicaciones.
- Hermida Suárez, F. J. (1986). Don Tomás de Idiáquez benefactor del Puerto de Santa María. *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 42(12), pp. 229-231.
- Hespanha, A. M. (1993). *La gracia del derecho: economía de la cultura en la edad moderna*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales.
- Hierro Anibarro, S. (2005). El asiento de avería y el origen de la compañía privilegiada en España. *Revista de Historia Económica*, 23, pp. 181-211. <https://doi.org/10.1017/S0212610900012283>
- Hoz Teja, J. (1957). Don Francisco de Hermosa y Revilla. Primer conde de Torre Hermosa. En *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña* (pp. 682-690). Santander: Centro de Estudios Montañeses.

- Hrodej, P. (2006). *Marine et diplomatie: les vaisseaux français, un outil au service du Bourbon de Madrid*. En *La mer, la France et l'Amérique Latine* (pp. 27-43). París: PUPS.
- Imízcoz Beunza, J. M. (1996). De la comunidad a la nación: élites locales, carreras y redes sociales en la España Moderna (siglos XVII-XIX). En J. M. Imízcoz Beunza (coord.), *Élites, poder y red social: las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna (estado de la cuestión y perspectivas)* (pp. 193-210). Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Imízcoz Beunza, J. M. (2000). Hacia nuevos horizontes (1516-1700). En M. Artola (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián* (pp. 87-180). San Sebastián Ed. Nerea-Fundación BBVA.
- Imízcoz Beunza, J. M. y Guerrero Elecalde, R. (2004). Familias en la Monarquía. La política familiar de las elites vascas y navarras en el Imperio de los Borbones. En J. M. Imízcoz Beunza (dir.), *Casa, Familia y Sociedad (País Vasco, España y América, siglos XV-XIX)* (pp. 177- 238). Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Iñurritegui, J. M. y Viejo, J. (eds.). (2012). *Correspondencia de Luis XIV con M. Amelot, su embajador en España, 1705-1709. Publicada por el señor barón de Girardot*. Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante.
- Juega Puig, J. (2001). *La flota de Nueva España en Vigo, 1702*. La Coruña: Edición do Castro.
- Kamen, H. (1974). *La guerra de Sucesión en España, 1700-1715*. Barcelona: Ediciones Grijalbo.
- Kuethé, A. (1999). El fin del monopolio: los Borbones y el consulado andaluz. En E. Vila y A. Kuethé (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial* (pp.35-66). Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Lamikiz, X. (2021). Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII. *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 25(2), pp. 231-258. <https://doi.org/10.1017/S0212610900000124>
- Lang, M. F. (1998). *Las flotas de Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla Bogotá: Muñoz Moya Editor.

- León, V. y Sánchez Belén, J. A. (1998). Confiscación de bienes y represión borbónica en la Corona de Castilla a comienzos del siglo XVIII. *Cuadernos de Historia Moderna*, 21(IV), pp. 127-175.
- Lloret, S. (2022). Une présence en négociation: les marchands français face à l'Amérique hispanique au temps de l'union des Couronnes. En *La négociation ou l'art de construire un empire (XVIe-XVIIIe siècle)* (pp. 227-240). París: Éditions Hispaniques
- Lloret, S. (2021). Entre coopération, intégration et défiance réciproque. Les marchands français et la monarchie de Philippe V. En *La reconstrucción de la política internacional española: el reinado de Felipe V* (pp. 243-256). Madrid: Casa de Velázquez. <https://doi.org/10.4000/books.cvz.27755>
- Lloret, S. (2018). Dans l'ombre des négociations: art de la dissimulation et diplomatie commerciale franco-espagnole au XVIIIe siècle. En *Arcana imperii: gouverner par le secret à l'époque moderne (France, Espagne, Italie)* (pp. 47-61). París: Les Indes savantes.
- López Anguita, J. A. (2020). Surviving Dynastic Change: The High Nobility during the War of the Spanish Succession (1701-1715). *Renaissance and Reformation/Renaissance et Réforme*, 44(2), pp. 125-147. doi : <https://doi.org/10.33137/rr.v43i4.36385>
- López Anguita, J. A. (2021). On ne peut souffrir ici que les femmes se mêlent d'affaires. La Princesse des Ursins à la cour d'Espagne pendant la guerre de Succession (1701-1714). *Cahiers Saint-Simon*, 49, pp. 27-41.
- López-Cordón, M. V. (2000). Instauración dinástica y reformismo administrativo. *Manuscripts: Revista d'història moderna*, 18, pp. 93-111.
- Luzzi Traficante, M. (2014). Entre la prudencia del rey y la fidelidad a su persona y dinastía: los grupos de poder en la corte de Felipe V durante la Guerra de Sucesión. *Cuadernos Dieciochistas*, 15, pp. 135-163. <https://doi.org/10.14201/cuadieci201415135163>
- Martínez Cardós, J. (1972). *Primera Secretaría de Estado. Ministerio de Estado. Disposiciones Orgánicas (1705-1936)*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores.

- Moreno Cebrián, A. y Sala i Vila, N. (2004). *El "premio" de ser virrey: los intereses públicos y privados del gobierno virreinal en el Perú de Felipe V*. Madrid: Biblioteca Historia de América-CSIC.
- Moutoukias, Z. (2002). Las formas complejas de la acción política: justicia corporativa, faccionalismo y redes sociales (Buenos Aires, 1750-1760). *Jahrbuch Für Geschichte Lateinsamerikas*, 39, pp. 69-102. <https://doi.org/10.7767/jbla.2002.39.1.69>
- Pavía, F. de P. (1873). *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación de 1700 a 1868*, vol. II, Madrid.
- Pérez-Mallaína, P. E. (1982). *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Rodríguez García, M. E. (2005). *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio política (1706-1765)*. Madrid: Banco de España.
- Sáenz-Díez, J. I. (1992). *Los riojanos en América*, Madrid: MAPFRE.
- Sanz Ayán, C. (2002). Financieros holandeses de Felipe V en la Guerra de Sucesión: Huberto Hubrecht. En *España y las 17 provincias de los Países Bajos: una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, vol. 2 (pp. 563-582). Córdoba: Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba.
- Tapias Herrero, E. (2017). *El Almirante López Pintado: el duro camino del éxito en la carrera de Indias*, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla. <https://doi.org/10.12795/9788447219117>
- Tellechea Idígoras, J. I. (1971). Los Vizarrón. Una estirpe vasconavarra insertada en Andalucía y México. *Revista de Indias*, 21(123-124), pp. 329-350.
- Tourón Yebra, M. (1995). *La Guerra de Sucesión en Galicia (1702-1712)*. Lugo: Diputación de Lugo.
- Valle Pavón, G. (2004). El respaldo económico del Consulado de México para la Guerra de Sucesión Dinástica. En E. Vila Vilar, A. Acosta Rodríguez y A. L. González Rodríguez (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias* (pp. 941-964). Sevilla: CSIC- Universidad de Sevilla.

Vila Vilar, E. (1999). El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio del siglo XVII: una aproximación. En E. Vila y A. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial* (pp. 275-336). Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Walker, G. J. (1979). *Política española y comercio colonial 1700-1789*. Barcelona: Ariel.