

# LOS BENEFICIOS DEL MAR: NEGOCIOS E INVERSIONES ECONÓMICAS DE LA OFICIALIDAD NAVAL EN EL SIGLO XVIII\*

*Pablo Ortega-del-Cerro*

Instituto de Ciencias Sociales de la Universidad  
de Lisboa / Universidad de Murcia

*Resumen:* A lo largo del siglo XVIII, la Marina de guerra española fue ampliamente reformada y potenciada como consecuencia del nuevo modelo de Monarquía que los Borbones implantaron. Entre las medidas adoptadas destaca el desarrollo de un cuerpo de oficiales acorde a las necesidades y obligaciones de la guerra marítima del setecientos. Conforme avanza la centuria, este grupo se convirtió en el paradigma de las nuevas corrientes profesionalizadoras y formativas, y sus integrantes acapararon gran relevancia debido a su enorme movilidad alrededor del Imperio y por el poder de la institución naval. Esto significa que parte de los oficiales navales se situaron en posiciones privilegiadas y en la intersección de diversas redes políticas, sociales y económicas. Este trabajo pretende indagar este hecho a través de los negocios y las inversiones económicas que estos individuos emprendieron a lo largo del siglo XVIII, especialmente su participación en el comercio gaditano. Se puede concluir que los oficiales navales del setecientos constituyeron un grupo bastante activo económicamente que buscó formas complementarias de beneficio, más allá de su salario como servidores del rey, y se convirtieron en nodos esenciales del entramado económico atlántico.

*Palabras clave:* beneficios económicos, inversiones, redes económicas, oficiales navales, siglo XVIII.

*Abstract:* Throughout the eighteenth century, the Spanish navy was extensively reformed and enhanced as a consequence of the new model of Monarchy that the Bourbons introduced. Among the measures adopted, it is remarkable the erection of the naval officers corps according to the needs and obligations that maritime war had in this century. This group becomes the paradigm of the new professionalization and new training approach, and its members had great relevance due to its great mobility around the empire and the power of the naval institution. This means that a part of the naval officers were placed in privileged positions and at the intersection of diverse political, social and economic networks. This work aims to research this fact through the business and economic investments that these individuals undertook throughout the eighteenth century, especially their participation in the Cadiz trade. It can be concluded that the naval officers of the eighteenth century constituted a quite active economic group that looked for complementary forms of benefit beyond their salary as servants of the King and became essential nodes of the Atlantic economic framework of Spain.

*Key words:* economic benefits, investments, economic networks, naval officers, 18th century.

---

\* Proyecto de investigación HAR2017-84226-C6-1-P, Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. Programa de Formación Postdoctoral Fundación Séneca-Agencia de Ciencia y Tecnología de la Región de Murcia, 20703/PD/18.

## INTRODUCCIÓN

UNA de las obras más costosas y sobresalientes que llevó a cabo la Monarquía española a lo largo del siglo XVIII fue la construcción y desarrollo de la denominada *Real Armada*.<sup>1</sup> Todos los monarcas de esta centuria y sus principales ministros –desde Alberoni hasta Godoy, pasando por Ensenada y Floridablanca– tuvieron como preocupación, casi obsesiva, la emergencia y consolidación de una potente marina de guerra. La famosa afirmación que hizo el marqués de la Ensenada en 1747 lo ejemplifica a la perfección: “no hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios de América que le pertenecen; y mientras España no tenga una marina competente, no será considerada de Francia e Inglaterra sus émulas más inmediatas”.<sup>2</sup> La cuestión se ratifica en otra aseveración que hizo este mismo ministro un año más tarde: “sin marina no puede ser respetada la monarquía, conservar el dominio de sus vastos estados ni florecer esta península, centro y corazón de todo”.<sup>3</sup> En definitiva, aunque la institución naval había gozado de gran importancia en los siglos precedentes, durante el setecientos adquirió una centralidad incontestable; pasó a ser la proa de un nuevo modelo de imperio, mucho más volcado a las colonias americanas, decidido a contrarrestar a sus enemigos internacionales en el Atlántico y el Pacífico.

El reto fue mayúsculo. Era necesario producir y contar con suficientes barcos, arsenales equipados, grandes cantidades de madera, armas, una marinería entrenada y, además, un cuerpo de oficiales que estuviera realmente

---

<sup>1</sup> J. P. Merino, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981; M. D. Higuera Rodríguez, “Desarrollo de la Armada española en el siglo XVIII: institucionalización de las ciencias náuticas”, *Revista de Historia Naval*, 21, 1988, pp. 19-36; H. O'Donnell, “Nacimiento y desarrollo de la Armada naval”, en E. Serrano Martín (coord.), *Felipe V y su tiempo: congreso internacional*, Madrid, Instituto Fernando el Católico, 2004, pp. 683-700; J. J. Sánchez Baena, C. Chaín Navarro y L. Martínez Solís (coords.), *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid y Murcia, Ministerio de Defensa y Editum, 2011; I. Valdez. Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española*, Madrid, Iberoamericana, 2011; M. R. García Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencias hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012; R. Torres Sánchez, “La política de abastecimiento de cañamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 116, 2012, pp. 47-72; J. M. Blanco Núñez, “Nacimiento y desarrollo de la Real Armada borbónica, las ordenanzas de marina del siglo XVIII”, en E. Martínez Ruiz, J. Cantera Montenegro, M. P. Pi Corrales, L. Sánchez Lázaro (coord.), *La organización de los ejércitos*, Madrid, Ministerio de Defensa y Universidad Complutense, 2010, 731-760; A. Guimerá y O. Chaline, *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle*, París, PUS, 2018.

<sup>2</sup> Citado en J. A. Granados, *Breve historia de los Borbones españoles*, Madrid, Nowtilus, 2010, p. 59.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

capacitado para gobernar la institución y acometer las funciones que la institución tenía asignada –defensa de las costas, protección del imperio atlántico y pacífico, asegurar el comercio, misiones políticas y diplomáticas, expediciones científicas–. A lo largo de todo el siglo XVIII se produjo la constitución y consolidación del Cuerpo General de la Armada,<sup>4</sup> quizá uno de los grupos más notables y eminentes del periodo por la confluencia de estatus social, poder y profesionalización.<sup>5</sup> Como militares, se ocuparon de la defensa de un extensísimo imperio que abarcaba los océanos atlántico y pacífico, del comercio colonial y de las costas peninsulares; como miembros muy destacados de las emergentes élites estatales, no solo se ocuparon de la política naval, sino de otros muchos cargos políticos y militares en la Península y América;<sup>6</sup> como profesionales, conformaron el cuerpo que se instruyó con los planes formativos y las metodologías más innovadoras a través de la Real Academia de Guardias Marinas; como científicos, se encargaron de numerosas misiones cartográficas, astronómicas, hidrográficas e, incluso, como eruditos en humanidades; y finalmente, tanto por sus orígenes –pertenecían a la hidalguía– como por los atributos sociales adquiridos, tuvieron un estatus social nada desdeñable.

Todo ello provocó que a lo largo de este siglo los oficiales navales se situaran en una sugerente y única confluencia de redes y estructuras de tipo político, social, económico y cultural.<sup>7</sup> Eran parte de las nuevas élites de la Monarquía borbónica y estuvieron en contacto con otros servidores reales y

---

<sup>4</sup> H. O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, “La formación del oficial en el siglo XVIII. El marino ilustrado”, en *De la Paz de París a Trafalgar (1763-1805), Génesis de la España Contemporánea: VII Jornadas de Historia Militar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, pp. 43-68; “Los cuerpos militares de la Armada en el siglo XVIII. La formación de sus mandos y tropa”, en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América, 1750-1800*, vol. I, Madrid, Deimos, 2003, pp. 534-556; M. D. Herrero Fernández-Quesada, “La formación de la oficialidad en el siglo XVIII”, en E. Martínez Ruiz, M. P. Pi Corrales y J. Torrejón Chaves (coord.), *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Madrid, Ediciones Puertollano, 2001, pp. 235-262.

<sup>5</sup> P. Ortega del Cerro, *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios XVIII-finales XIX)*, Madrid Sílex, 2018. Una visión comparativa en P. Ortega del Cerro y J. Hernández Franco, “Towards a definition of naval elites: reconsidering social change in Britain, France and Spain, c.1670-1810”, *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 25-6, 2018, pp. 977-998.

<sup>6</sup> B. Torres Ramírez, *La Marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992; A. Alberola Romá y R. Die Maculet, “De ciencia y saberes a ambos lados del Atlántico: Jorge Juan Santacilia, Antonio de Ulloa y la primera expedición científica a la América española, en G.A. Franco Rubio y N. González Heras y E. de Lorenzo Álvarez (coord.), *España y el continente americano en el siglo XVIII*, Madrid, Trea, 2017, pp. 71-94. Comparativamente con el ejército, véase F. Andújar Castillo, “Capitanes generales y capitánías generales en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna*, 22, 2004, pp. 291-320.

<sup>7</sup> Véase como ilustración a través de un caso concreto: A. Alberola Romá, C. Mas Galvañ, R. Die Maculet (coord.), *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*, Alicante, Universidad de Alicante, 2015.

funcionarios, lo que les permitió acceder a conductos, información y mecanismos de poder muy destacables;<sup>8</sup> eran profesionales, científicos, e incluso eruditos, que fueron generadores y consumidores privilegiados de conocimientos muy diversos;<sup>9</sup> y eran parte de las élites sociales, tanto en las ciudades navales como en sus lugares de origen, estuvieron en contacto con los estratos medios-altos y altos de la sociedad.<sup>10</sup> En esta intersección había que sumar otro elemento: la relación de la oficialidad naval con las redes económicas y mercantiles de la España del siglo XVIII. Se trata de un tema bastante desconocido y poco tratado,<sup>11</sup> pero esencial para llegar a ensamblar las diversas dimensiones que conformaron este grupo en el setecientos.<sup>12</sup> Por tanto, este trabajo pretende abordar dos cuestiones esenciales: por un lado, la forma en que los oficiales de la Armada se vincularon con la economía y, sobre todo, cómo se relacionaron con los principales comerciantes del momento; y por otro lado, indagar sobre el modo en que los oficiales consiguieron sacar beneficio de esta privilegiada posición entre redes a través de diversas inversiones económicas.

Aunque la geografía y los sectores analizados son variados, el comercio gaditano destaca sobre cualquier otro caso. No es de extrañar. Una de las funciones de la oficialidad naval fue la protección del comercio con Indias, lo cual les obligó a tener un intenso contacto con comerciantes gaditanos.<sup>13</sup>

<sup>8</sup> J. M. Imízcoz Beunza, “Militares ilustrados, parentesco, amistad y afinidades políticas en la formación de élites estatales del siglo XVIII”, en Manuel Reyes García Hurtado (ed.), *Soldados de la ilustración. El Ejército español en el siglo XVIII*, Universidade da Coruña, A Coruña, 2012, p. 165-214; “Élites administrativas, redes cortesanías y captación de recursos en la construcción social del Estado Moderna”, *Trocadero*, 19, 2007, pp. 11-30.

<sup>9</sup> G. Franco Rubio, “Militares ilustrados y prácticas de sociabilidad”, *Revista de Historia Moderna*, 22, 2004, pp. 369-402; M. R. García Hurtado, *El arma de la palabra: los militares españoles y la cultura escrita en el siglo XVIII*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2002.

<sup>10</sup> Un buen caso estudiado es A. Martín García, “La oficialidad de la Armada en el Departamento de Ferrol, 1780-1857”, *Revista de Historia Naval*, 75, 2001, pp. 67-82.

<sup>11</sup> A nivel internacional y en términos comparativos tampoco es una temática abordada en exceso. Algunas referencias son: J. Mcleer y Ch. Petley (eds.), *The Royal Navy and the British Atlantic World, c. 1750-1820*, Londres, Palgrave Macmillan, 2016.

<sup>12</sup> X. Lamikiz, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and Their Overseas Networks*, Woodbridge, Boydell Press, 2010; G. Pérez Sarrion, *La península comercial: mercado, redes sociales y Estado en España en el siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2012; N. Böttcher, B. Hausberger y A. Ibarra (coord.), *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Madrid, Iberoamericana, 2011.

<sup>13</sup> Aunque poco a poco vamos teniendo más información sobre esta relación en el siglo XVII, aún queda profundizar y desarrollar trabajos monográficos. F. Andújar Castillo, “Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el último tercio del siglo XVII. Préstamos y venalidad”, J. J. Iglesias Rodríguez y J. J. García Bernal (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: agentes y escenarios*, Madrid, Sílex, 2016, pp. 265-286; P. Pérez-Mallaína Bueno, “Generales y almirantes de la Carrera de Indias: una investigación pendiente”, *Chronica Nova*, 33, 2007, pp. 285-332; E. Tapias Herrero, *El Almirante López: Pintado (1677-1745): el duro camino del éxito en la carrera de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2017.

Además, la base principal de la Armada fue la bahía de Cádiz, sede a su vez del comercio colonial y de la más importante élite mercantil española. Para abordar esta problemática se ha privilegiado el punto de vista individual de los actores, esto es, de los oficiales de la Armada, y no tanto desde una perspectiva institucional o normativa de la Armada y la Secretaría de Marina. La documentación esencial consultada se conforma por las escrituras notariales de los oficiales –principalmente testamentos y poderes de diverso tipo– que hacen referencia explícita y directa a sus negocios e inversiones. La búsqueda se ha realizado en varios archivos de Cádiz, Galicia, Murcia y Madrid.<sup>14</sup> No obstante, existe una dificultad, tal y como señalaba M. Bertrand,<sup>15</sup> porque las menciones a estas relaciones y dependencias en los poderes notariales y testamentos tienen un carácter eminentemente referencial, es decir, pretenden dejar constancia de ello para que los albaceas y herederos pudieran liquidarlo o hacer cualquier otro tipo de gestión. Eso significa que los vínculos económicos que nosotros analizamos están condicionados por aquella información que los oficiales quisieron plasmar y dejar por escrito. Cabe señalar, también, que por la naturaleza de muchas de estas inversiones, como veremos a continuación, no siempre hubo un documento legalizado y protocolizado pero, en cualquier caso, el detalle con que generalmente se hacen las referencias y la expresividad que usualmente utilizan constituyen un material muy sugerente para el análisis.

#### LA CONFORMACIÓN DE LA ARMADA E INTERVENCIÓN DE LOS OFICIALES EN EL COMERCIO INDIANO

En el periodo que transcurre desde la creación de la Real Armada, en 1717, hasta la definitiva profesionalización y consolidación del Cuerpo General, en las décadas de 1760 y 1770 aproximadamente, los oficiales mostraron un relativo interés por el comercio indiano y por las ventajas económicas que este proporcionaba. No se puede olvidar que una parte del sistema naval

---

<sup>14</sup> La lista de archivos consultados es: Archivo Histórico de Protocolos de Madrid [AHPM], Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán [AGMAB], Archivo Naval de Ferrol [ANF], Archivo del Colegio de Notarios de Galicia [ACNG], Archivo Histórico Provincial de Murcia [AHPMU], Archivo Naval de Cartagena [ANC] y Archivo Histórico Provincial de Cádiz [AHPC].

<sup>15</sup> “entre ellos donde se sitúa a todos aquellos con los que mantiene relaciones comerciales o financieras, acreedores y deudores, cuya lista suele establecer con una gran precisión en su testamento; corresponsables o intermediarios que residen en un puerto, una ciudad del virreinato o en otra parte. Unos y otros son mencionados uno por otro, con la cantidad correspondiente al intercambio realizado. No obstante, desafortunadamente no es raro que el funcionario se contente con recordar la existencia de estas relaciones financieras de una manera global remitiendo a los diversos papeles personas a los que no tenemos acceso y que precisan la naturaleza de los asuntos que mantienen”, Michel Bertrand, “De la familia a la red de sociabilidad”, *Páginas. Revista digital de la Escuela de Historia*, 6, 2012, p. 75.

de los Habsburgo, compuesto por múltiples y diferentes flotas, tenía una fuerte conexión con el intercambio económico con América.<sup>16</sup> Sin embargo, esta relación era, en cierto modo, lógica y consecuente de un sistema naval en el que no había una separación clara entre la marina mercante y la marina de guerra. Es más, varios autores afirman que la profesionalización de la Armada inglesa y francesa en el último tercio del siglo xvii, y en España a principios del siglo xviii, tenía como uno de sus objetivos principales dotar a ambos brazos de autonomía e independencia.<sup>17</sup> La primera generación de los oficiales del Cuerpo General de la Armada –creado en 1717– experimentó una separación teórica entre la actividad comercial y su labor profesional militar. En las denominadas Ordenanzas de Patiño, en las que se ponían las bases de la nueva institución, se hacía declaración expresa a este hecho: “[los oficiales] no podrán, bajo pretexto alguno, recibir mercaderías a su bordo, ni mezclarse en comercio alguno; pues además de ser indecente a su grado, es contra el Real Servicio”.<sup>18</sup> No obstante, hay muestras evidentes de que los oficiales de la Armada tuvieron una participación más o menos indirecta en el comercio indiano con el objetivo de enriquecerse y complementar los ingresos recibidos como oficial. En cualquier caso, el comercio indiano se levantaba sobre un complejísimo sistema con multitud de recovecos<sup>19</sup> que quedó perfectamente reflejado en la diversidad de lazos que los oficiales navales tuvieron con él. *Grosso modo*, se puede hablar de cuatro grandes tipos de relaciones y situaciones:

- a) El oficial no se involucraba en el intercambio mercantil pero actuaba como acreedor o prestamista de cierta cantidad de dinero para que el comerciante tuviera liquidez y ejerciera la actividad.
- b) El oficial participaba indirectamente en el comercio a través del “giro”, es decir, la cesión directa de cierta cantidad de dinero a un comerciante para que este le sacara rédito en su actividad, pactando previamente el margen de beneficio.<sup>20</sup>

<sup>16</sup> D. Goodman, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo xvii*, Barcelona, Península, 2001; M. P. Pi Corrales, “La Armada de los Austrias”, *Estudis: Revista de Historia Moderna*, 26, 2001, pp. 207-212.

<sup>17</sup> Esta es una de las ideas principales de la tesis de la profesionalización naval de N. Elias, *The Genesis of the Naval Profession*, Dublin, University College Dublin Press, 2007. Véase también G. Teitler, *The Genesis of The Professional Officers’ Corps*, Bervely Hills y Londres, Sage Publications, 1977.

<sup>18</sup> *Ordenanzas e Instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*, Reimpresas en Cádiz, Gerónimo Peralta, Impresor Mayor, 1717. Biblioteca Central de la Marina, P.23 (V.26-0025) o P.21 (Ord.172), f. 9.

<sup>19</sup> A. García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial bajo el monopolio gaditano*, Cádiz, Diputación Provincial, 1988; M. Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.

<sup>20</sup> M. Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico...*, op. cit., pp. 387-391.

- c) El oficial colabora en las Compañías Comerciales privilegiadas a través de la inversión en acciones, aunque muy minoritariamente por el pequeño número de estas.
- d) El oficial ejercía el comercio directamente durante los viajes que hacía a América por motivos militares y profesionales, consiguiendo un beneficio entre el importe de la compra y la venta, aunque sin poder transportar grandes cantidades.

Es necesario recalcar que la oficialidad naval era un grupo plenamente inserto en la sociedad gaditana, siendo ésta una muy dinámica configuración social, llena de constantemente movimientos, trasiegos y cambios de pequeña, mediana y gran escala.<sup>21</sup> El comercio era lo que movía toda la ciudad y ello provocaba que “la función de muchos comerciantes y de otros que, en pluralidad, no lo eran, consistió precisamente en suministrar a quienes lo necesitaran dinero contante y sonante, para que, de esta forma, pudieran adquirir las preciadas mercancías, protegerlas mediante seguro y fletar el barco necesario para su envío”.<sup>22</sup> Dentro de este grupo, que Manuel Bustos no califica de comerciante en el sentido estricto de la palabra, pues únicamente suministraban dinero para el intercambio, estaban los oficiales. Durante la primera mitad del siglo, la oficialidad naval todavía era un grupo bastante reducido pero fue acaparando poder y relevancia conforme avanzaron las décadas. Su papel como proveedores de capital y liquidez para los comerciantes se atestigua desde comienzos de siglo, especialmente en aquellos que provenían de destacadas familia y tenían recursos suficientes. Un ejemplo de ello lo proporciona el comerciante Santiago Irisarri, quien tuvo varias cuentas con algunos oficiales de la Armada, tal como atestigua el capitán de navío Pedro Mandineta, quien en 1747 señalaba “tengo una corta cuenta con Santiago Irisarri, de esta ciudad, e ignoro si de ella resulta”.<sup>23</sup> El lazo que unía a estas dos personas trascendía del simple negocio o préstamo de capital: eran dos individuos que tenían una amplia confianza entre sí, puesto que Irisarri se convertirá en uno de los albaceas de este oficial. Francisco Aguirre también señalaba que “en poder de Santiago Irisarri, vecino de Cádiz, poseo algún dinero”,<sup>24</sup> pero en este caso con la particularidad de que se trataba de su suegro.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> Una de las obras que mejor plasma esta problemática, desde una perspectiva y estudio micro es María D. Herrero Gil, *El mundo de los negocios de Indias: las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII*, Madrid, Universidad de Sevilla y CSIC, 2013. Véase P. Ortega del Cerro, “Aproximación a la inserción social de la oficialidad naval en el espacio gaditano, 1725-1900”, *Memoria y civilización: anuario de Historia*, 21, 2018, pp. 575-610.

<sup>22</sup> M. Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico...*, op. cit., p. 355.

<sup>23</sup> AHPC, Cádiz, 3626, ff. 26-27.

<sup>24</sup> ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 2.

<sup>25</sup> AHPC, San Fernando, 29, ff. 36-43. Sobre la política matrimonial de los comerciantes es una referencia obligada P. Fernández Pérez, *El rostro familiar de la metrópoli: redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, Siglo XXI, 1997.

La complejidad y variedad de inversiones y negocios que emprendieron los oficiales navales se atestigua extraordinariamente en uno de los primeros ejemplos encontrados. El capitán Gabriel Pérez Alderete, el futuro marqués de Casinas,<sup>26</sup> retrata una realidad muy sugerente a través de su testamento de 1726 porque se muestra con claridad el abigarrado cruce de intereses, inversiones y favores que los oficiales, comerciantes y otros individuos entrelazaron a lo largo de este periodo. Un año antes, en 1725, este oficial había recibido el encargo de tomar el mando del nuevo navío *San Luis* –construido en Guarnizo– y llevarlo hasta la bahía gaditana. Una vez allí, ya en la primavera de 1726, suma la comandancia del navío *San Fernando* y la fragata *Nuestra Señora de África* con el objetivo de marchar a América, concretamente a Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana.<sup>27</sup> Antes de dicho viaje, el oficial decide protocolizar su última voluntad y estima oportuno aclarar algunos de sus negocios:

Así mismo tengo por mis bienes los efectos siguientes: una factura de don Pedro Celaya de 7.300 pesos de principal y derecho, pagados en esta ciudad; 4.000 pesos escudos que llevó a riesgo don Marcos de Agesta, como consta en papel de la escritura sobre ello otorgada, con más 2.000 pesos del interés del riesgo, de cuya escritura se hizo cargo don Pedro Celaya (...); un crédito de 2.200 pesos del Mariscal de Campo don Antonio Mareto que por mano de don Agustín de Visera lo lleva a cobrar don Alonso Rubio (...); 2.000 pesos que me debía el castellano del castillo de San Juan (...); 9.395 reales y medio de plata que el teniente de infantería don Sebastián de Chabarría llevó empleados de cuenta mitad entre mí y don José de Hinojosa, mi compradre, en esos 1.000 reales de plata, valor de un espadín que toca a dicho don José; y se advierte que habiendo llevado orden el dicho don Sebastián de reducir y traer en oro el importe de dicha cuenta, por sus cartas avisó haber hecho venta a la llegada del señor virrey a Portobello, con el aumento de 64%, y con esta regla, se debe liquidar dicha cuenta (...); 200 pesos que dicho don Sebastián de Chabarría me debe por un vale por otros tantos que le presté sin interés alguno (...); y 200 pesos que también sin interés presté al alférez de fragata don fray Félix Sedrán que hizo viaje en la fragata de Galeones de cuya cuenta firmó a mi favor un papel.<sup>28</sup>

Una fórmula también frecuente entre la oficialidad naval y los comerciantes fue el “giro”, es decir, los primeros daban cierta cantidad de dinero a los comerciantes, quienes se encargaban de sacar beneficio –el cual quedaba estipulado bajo una escritura o contrato oral– al tiempo que conseguían liquidez. Lo que se conoce como “girar”, o “giro”, no es otra cosa que el “tránsito de dinero, o letras, de unas manos a otras para los comercios” o “remitir las

<sup>26</sup> M. M. Felices de la Fuente, *La nobleza titulada en el reinado de Felipe V. Formas de acceso y caracterización*, Almería, Universidad de Almería, pp. 410-411.

<sup>27</sup> F. P. Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imprenta J. López, 1873, p. 299.

<sup>28</sup> AHPC, Cádiz, 1444, ff. 98-112.



letras de unas partes a otras, y ajustando sus cambios”.<sup>29</sup> Póngase como ejemplo ilustrativo al capitán de navío Simón Herrera, quien en 1757 dice: “declaro que en poder de José Lasqueti y Juan Béhic, vecinos y del comercio de esta ciudad, tengo ciertas cantidades de pesos para que con ellos se giren, y constarán en sus libros de cajas que producen intereses”. Si bien es cierto que la mayor parte de estas actividades se hacían en Cádiz, la verdadera dimensión de las operaciones se desplegaba en torno al Atlántico. Así lo demuestra Norberto Marrón en 1762 cuando señalaba que “en poder de don Clemente Arnaez de Rivas, natural de Sotes y vecino de Cádiz, tengo 20.000 reales míos propios de que no tengo resguardo” y añadía que “en el puerto de Buenos Aires, en Indias, se me deben remitir o traer por mi compadre don Manuel Antonio Guarnes, como cosa de 80 o 100 pesos”.<sup>30</sup>

Hay evidencias suficientes para pensar que esta variedad de lazos y dependencias económicas fueron comunes y frecuentes entre los oficiales que tenían suficiente capital para invertir y sacar beneficio. Como muestra representativa de este hecho podemos mencionar la última voluntad de Juan José Navarro, marqués de la Victoria y primer Capitán General y Director General de la Armada. En su testamento, realizado en 1760, hizo varias menciones relevantes: debía al conde de Villamiranda 1.000 pesos y al corredor del comercio Pedro Pablo Apóstol 200 pesos, aunque él también había prestado varias cantidades de dinero. Sin embargo, el episodio más interesante que narra es una especie de engaño o timo que él vivió dentro de ese dinámico mundo de inversiones económicas:

Declaro que todas las escrituras firmadas por mí, en primer lugar, y en segundo lugar por el maestre de plata del navío *San Fernando* que yo mandaba, don José de Landa, las firmé a persuasión del susodicho que unidamente con el capellán del dicho navío, el padre Capinely, me instaron a ejecutarlo prometiéndome ambos considerables productos, y creyendo firmemente de un hombre como un maestre de plata tan recomendado, estando yo con la Corte en Sevilla, por don Simón Mozo de la Torre, no pudiera haber engaño por adquirir el lucro prometido, no tuve advertencia para no firmar por no haber en mi vida tratado de comercio en cuyos términos juro, digo y declaro que todo el importe de todas las escrituras firmadas en primer lugar de mi nombre, todas quedaron en poder del referido maestre de plata don José de Landa, por razón de haber salido orden general de los diputados del comercio de aquellos galeones para que no se pagasen escritura y debiendo yo hacer regreso a España, se quedó como segundo en la firma para satisfacerlas del mismo modo como si yo hubiese fallecido, y que de todo el importe de ella no he sabido nada de lo que ha hecho ni he visto ni tratado un solo maravedí, como consta de dos certificaciones que están en manos de mi amada mujer.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española*, Madrid, Joaquín Ibarra, 1780, p. 500.

<sup>30</sup> ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 3.

<sup>31</sup> AHPC, Cádiz, 2183, ff. 38-46.

Por otro lado, a lo largo del siglo XVIII los Borbones pusieron en marcha ciertas propuestas para mejorar el comercio americano y colonial, entre las que destacan las compañías privilegiadas de comercio.<sup>32</sup> Aunque tuvieron un desarrollo muy desigual, se pueden desatacar la Guipuzcoana de Caracas (1728-1785), la de La Habana (1740), la de Barcelona (1755) y la de Filipinas (1785).<sup>33</sup> Todas ellas fueron instrumentos de descentralización del comercio gaditano aunque, en numerosas ocasiones, los responsables de dichas compañías compartían negocios con el puerto de Cádiz. La oficialidad naval no estuvo ajena a estos proyectos y su papel basculó entre un rol oficial, como protectores de la actividad comercial, y un carácter privado, ya que algunos oficiales invirtieron de manera personal en dichas compañías. Por ejemplo, los estudios de Carlos Martínez Shaw han permitido conocer que los oficiales navales tuvieron un papel destacado en el comercio con Filipinas, puesto que a ellos se les encomendó dicha actividad durante las décadas de 1760 y 1770.<sup>34</sup> En la presente investigación se puede destacar la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,<sup>35</sup> en la que se interesaron varios oficiales de la Armada. Por ejemplo, el capitán Agustín Iturriaga Aguirre declaraba en el testamento que hizo en Cartagena en 1744 que “tengo en la Compañía Real Guipuzcoana, que reside en la ciudad de San Sebastián, el importe de doce acciones de a quinientos pesos cada una, aunque hoy se hallan aumentadas”.<sup>36</sup> Esto significa que este oficial había invertido la considerable cifra de 120.000 reales de vellón y que en ese momento le constaba que había tenido beneficios. Por otro lado, en 1755 el alférez de navío José Calvo Irazábal declaraba en su testamento cuáles eran los bienes propios de su esposa, destacando entre ellos la participación en la Compañía Guipuzcoana:

Tengo recibido como caudal propio de la citada doña María Josefa de Castro Carvajal, mi mujer, las cantidades siguientes, a saber: la que quedó líquida (...), de los 6.000 pesos escudos de plata doble que el teniente coronel don Agustín de Torres, como mi apoderado y de la susodicha, remitió a mi consignación el día 3 de abril de 1753 en el navío nombrado *Santa Ana* que

<sup>32</sup> R. Rico Linahe, *Las reales compañías de comercio con América: los órganos de gobierno*, Sevilla, CSIC, 1983; J. L. Blanco Mozo y Monserrat Gárate Ojanguren, “Financiación de las compañías privilegiadas del comercio en la España del siglo XVIII”, en R. Torres Sánchez (coord.), *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2000, pp. 173-210.

<sup>33</sup> P. Molas Ribalta, “La compañía como proyecto (siglos XVII-XVIII)”, *Anuario de estudios atlánticos*, 50(1), 2004, pp. 607-623; J. M. Delgado Barrado, “América y el proyecto de compañías privilegiadas de José Carvajal (1745-1754)”, *Brocar*, 22, 1998, pp. 103-120.

<sup>34</sup> C. Martínez Shaw, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.

<sup>35</sup> M. Gárate Ojanguren, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Caracas, 1990; “Navarros y guipuzcoanos unidos en empresas económicas del siglo XVIII”, en *Revista internacional de los estudios vascos*, 37(1), 1992, pp. 25-42.

<sup>36</sup> AHPMU, Cartagena, 5727, ff. 124-130.

viajó hasta la bahía de la provincia de Caracas (...); también la cantidad líquida que resultó bajados dichos derechos, costos, gastos y contribuciones, que tampoco me acuerdo su importe de los 2.719 pesos dobles y 5 reales de plata efectiva que el referido don Agustín de Torres remitió a mi consignación en 8 de agosto del expresado año en el navío llamado *San José*, propio de la Real Compañía de Caracas; 1.900 pesos dobles que en virtud de carta orden del mismo don Agustín de Torres recibí de don Joaquín Pérez de Uzaba, tesorero de la Real Compañía de Caracas, parte saldo de los 2.000 pesos que remitió en el navío nombrado *San Sebastián* como se verifica en su cuenta que firmó en 30 de abril de 1755...<sup>37</sup>

El sistema comercial indiano se ha descrito y criticado ampliamente por la rigidez del monopolio<sup>38</sup> pero, sin embargo, resultan llamativas las experiencias que algunos oficiales narran sobre su participación en el comercio porque hacen plantearnos la posibilidad de que fueran actores de las múltiples formas de fraude que se registraron en el sistema comercial monopolístico.<sup>39</sup> La norma oficial establecía que las mercancías que se podían transportar en buques de guerra eran muy limitadas, debían pasar por un registro y tenían que satisfacer el pago proporcional de las contribuciones e impuestos.<sup>40</sup> No obstante, el fraude y contrabando fueron bastante habituales, tal y como se manifiesta en las numerosas órdenes que se dictaron desde la Secretaría de Marina a lo largo del siglo con el objetivo de suprimir esta práctica que era contraria al “honor” de la profesión militar. A través de la documentación consultada en este trabajo, podemos conocer cómo algunos oficiales llegaban a acuerdos con comerciantes para que estos transportaran mercancías o capitales en sus viajes oficiales. En algunos casos las referencias son un tanto equívocas, como por ejemplo el testamento de José de Córdoba hecho en 1757: “declaro que mis créditos y depósitos contraídos con motivo de dicho mi viaje constan en sus papeles”.<sup>41</sup> El propio José Calvo Irazábal, del que hemos hablado con anterioridad, decía en 1768 “que

<sup>37</sup> AHPC, Cádiz, 2449, ff. 717-719.

<sup>38</sup> “En el sistema de flotas y navíos de registros oficiales, una vez dispuesto a afrontar el reto de exportar mercancías, el encargado oficialmente de hacerlo, el cargador, debía solicitar ‘despacho de embarque’ expedido por el contador principal de la Contaduría de la Contratación, donde se hiciera constar haber pagados los derechos correspondientes (...). Sin embargo, las mercancías podían viajar en solitario (navíos sueltos y de registro) o en grupo, formando las llamadas flotas o galeones de Indias, que durante el periodo aquí contemplado salieron de Sevilla y Cádiz con bastante irregularidad. Su embarque, en este caso, no era fácil: las esperas se hacían con frecuencia inquietantes, por no decir desesperantes, para los interesados en los envíos”, M. Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico...*, *op. cit.*, pp. 379 y 381.

<sup>39</sup> M. García Garralón, “Contrabando y prácticas ilegales por miembros de la Armada en puertos y navegaciones a lo largo del siglo XVIII”, en A. M. Polónia da Silva y A. M. Rivera Medina (coord.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX: políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016, pp. 273-296.

<sup>40</sup> *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. Primera parte, que contiene los asuntos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada*, Madrid, Imprenta Juan de Zúñiga, 1748, pp. 388-389.

<sup>41</sup> AHPC, Cádiz, 3779, ff. 19-22.

mis bienes y caudal consiste al presente en la ropa de mi uso, y menaje de casa (...); y en lo que me puedan producir los negocios, dependencias y empleo de Mayor General que llevo en viaje”.<sup>42</sup> Sin embargo, la referencia más elocuente es la de Manuel Briseño Zúñiga, quien en 1764 decía “tiene cuentas pendientes con don Pedro Figueroa [comerciante y regidor de Cádiz], vecino de Isla de León, por razón de efectos y mercaderías que me entregó para su venta en los reinos de Indias”.<sup>43</sup>

Otros casos son más expresivos y nos permiten conocer con mayor detalle en qué consistía exactamente este tipo de operaciones. En el año de 1766 se protocoliza un testamento único por lo inusual de sus actores y su contenido: dos jovencísimos guardiamarinas, que estaban en fase de formación e instrucción práctica, llamados Sebastián Ruiz Apodaca<sup>44</sup> y Hermenegildo Barrera, hacen un testamento conjunto. Decían que estaban próximos a hacer un viaje a Indias, al puerto de Veracruz concretamente, y decían lo siguiente:

Declaro yo, dicho don Sebastián de Apodaca que don Juan Lasqueti, mi tío, canónigo de esta catedral, me ha suplido y prestado 1.000 pesos de 128 cuartos y la referida doña Eusebia María de Eliza, mi madre, 100 pesos, de la misma moneda que respectivamente he de satisfacerles en dicho puerto de Veracruz sin interés ni premio marítimo; y yo, el dicho don Hermenegildo, tome otra igual partida de 1.100 pesos de don Andrés de Loyo Treviño, caballero de Santiago, vecino de esta ciudad, con el interés y premio que se expresa en la escritura que otorgué (...) y la cantidad de ambos créditos de que respectivamente somos responsables de común acuerdo, la hemos empleado en los efectos mercaderías y demás cosas que hemos tenido por conveniente para hacer su venta en el Reino de Nueva España, tratando y capitulando que las utilidades y ganancias que produjeren las hemos de dividir y parte entre nos.<sup>45</sup>

Esta práctica no solo era habitual en el puerto gaditano sino que se extendió a todas las ciudades en donde la Armada tenía base. Encontramos casos en los que comerciantes y adinerados asentados en Ferrol entablan estrechas relaciones con oficiales por negocios y por afinidad. Por ejemplo, en 1759 Francisco Gazo, un vecino de Ferrol, prestó dinero sistemáticamente a varios oficiales navales que estaban a punto de embarcar hacia América –más de 100.000 reales de vellón entre Francisco Javier Rovira, Ignacio González, Fidel Eslava, José Valdespino y Francisco Valdecillas, todos ellos ofi-

<sup>42</sup> AHPC, Cádiz, 1475, ff. 896-899.

<sup>43</sup> AHPC, San Fernando, 29, ff. 129-132.

<sup>44</sup> Sebastián era hijo de Tomás Ruiz de Apodaca, un importantísimo comerciante de origen vasco que murió en un viaje comercial en 1767. Hay numerosos escritos al respecto: S. Jiménez Martínez de Lagrán, “Tomás Ruiz de Apodaca: ascenso social y red de relaciones en el comercio colonial”, en J. M. Imízcoz Beunza y O. Oliveri Korta (coords.), *Economía doméstica y redes sociales en el Antiguo Régimen*, Bilbao, Universidad País Vasco, 2010, pp. 335-365; José Garmendia Arruebarrena, *Tomás Ruiz de Apodaca, un comerciante alavés en Indias (1709-1767)*, Vitoria, Diputación Foral, 1990.

<sup>45</sup> AHPC, Cádiz, 2461, ff. 242-244.

ciales navales—. <sup>46</sup> Algo parecido ocurre en 1767 entre el teniente de fragata Pablo La Cosa Llatazo y el capitán de fragata Felipe González Haedo. El primero firma una obligación al segundo por valor de 27.000 reales, cantidad que le había prestado para invertir en el comercio de Ferrol y comprar barriles de aguardiente y otros baúles que transportaría en su inminente viaje a Buenos Aires. <sup>47</sup> En cualquier caso, no se debe presuponer que en todos estos casos se estuviera ejerciendo una actividad ilegal porque también se han localizado referencias de oficiales que dejan constancia de haber pagado los pertinentes derechos y haber cumplido con lo establecido en la normativa. El teniente de navío Gabriel Pérez Alderete, nieto del Pérez Alderete que anteriormente hemos mencionado, decía en 1768 que estaba próximo de hacer un viaje en la fragata *Astrea* con destino a Veracruz <sup>48</sup> y “para el presente viaje he emprendido algunos negocios de compra de barriles con aguardiente que he cargado y cargaré en la expresada fragata la *Astrea*, parte de ellos en orden de la generala que se me ha concedido para el viaje y los restantes con el correspondiente despacho pagando sus fletes, y sobre su valor he construido empeños”. <sup>49</sup>

#### PARTICIPACIÓN EN EL COMERCIO DEL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO Y NUEVAS FORMAS DE INVERSIÓN

La estrecha vinculación que se había forjado entre algunos comerciantes gaditanos y ciertos oficiales de la Armada ente 1730 y 1770 continuó siendo bastante fluida hasta principios del siglo XIX. No obstante, se fueron produciendo cambios reseñables en el último tercio del siglo y el más importante, sin duda, es que ya no hay referencias de esos oficiales que llevaron consigo mercancías para vender en América. Este hecho se puede poner en relación con las medidas que la Secretaría de Marina adoptó para erradicar esta práctica <sup>50</sup> y con el proceso de apertura comercial y liquidación del sistema monopolístico que se produjo en las décadas de 1760 y 1770. A partir de entonces no fue tan necesario valerse de los oficiales para vender los productos en América, puesto que la tramitación del viaje se simplificó y la cantidad a intercambiar se liberalizó. Además, el aumento de los intercambios propició un proceso de “profesionalización” entre los actores que participaban <sup>51</sup> y la liberalización comercial, lejos de perjudicar a

<sup>46</sup> ANF, Escribanía de Marina, caja 2, año 1759, *passim*.

<sup>47</sup> ACNG, Ferrol, protocolo 853, ff. 27-28.

<sup>48</sup> AGI, Contratación, leg. 1572.

<sup>49</sup> AHPC, Cádiz, 1636, ff. 265-267.

<sup>50</sup> M. García Garralón, *op. cit.*

<sup>51</sup> M. M. Barrientos, “Cádiz, su puerto y su bahía. La aplicación de las leyes de libre comercio”, *Trocadero*, 21, 2009-2010, pp. 233-246.

Cádiz, benefició enormemente a esta plaza, que consiguió cifras máximas de intercambio en las décadas de 1780 y primera mitad de 1790. Sin embargo, en los años finales de esta década, especialmente desde el asedio inglés de 1797, los negocios comenzaron a resentirse y a comienzos de 1800 ya había muestras manifiestas de crisis, aunque esto no debe entenderse como un colapso comercial ni tampoco como el final del fuerte vínculo entre Cádiz y América, que siguió siendo fortísimo.<sup>52</sup>

El papel que a partir de 1770 adoptará la oficialidad naval subraya su carácter inversionista, es decir, como agentes indirectos de la actividad comercial al proveer de crédito y liquidez a las casas comerciales. También se promovía la inversión de ciertas cantidades de dinero para que los comerciantes las “giraran”, obteniendo ambas partes amplios beneficios. Según Manuel Bustos, “el comercio de Indias exigía, como hemos visto, fuertes inversiones y para ello se necesitaban sólidas reservas financieras. El costo de las mercancías, fletes, impuestos, así como el pago de toda suerte de derramas, demandaban un capital elevado que solo los muy ricos podrían cubrir individualmente; el resto, es decir la mayoría, debía reunir el dinero en pequeños y medianos inversores para obtener la cantidad precisa con que llevar a cabo su operación (...) Esto explica también que Cádiz fuese un gran mercado de dinero”.<sup>53</sup> El retrato que este autor hace de estos medianos y pequeños inversores encaja a la perfección con la participación que algunos oficiales promovieron: “lo que, en un principio, comienza siendo una participación esporádica, pudo con el tiempo convertirse en una especialización sostenida para algunos inversores, particularmente de origen hispano, sobre todo desde los años sesenta del siglo XVIII”.<sup>54</sup>

La fórmula principal que utilizaron los oficiales navales fue la de los “riesgos marítimos”, esto es, “el anticipo de un capital por el tiempo más o menos indeterminado de un viaje a través del mar (de ida o ida y vuelta), con la promesa del reembolso en una localidad de América o Europa (Cádiz y su bahía generalmente) si se convenía en devolverlo al regreso. El reembolso incluía la cantidad adelantada más un interés, premio o prima, y se hacía depender casi siempre de la suerte experimentada durante la travesía del barco, las mercancías o el dinero producto de la venta de esta”,<sup>55</sup> aunque estos se podían combinar con otro tipo de negocios. Por ejemplo, en 1786 el capitán de navío Nicolás Torres Lión decía “tengo (...) en poder de don Juan Francisco de Lezeta, de su vecindario, giro de Indias, y uno de mis

<sup>52</sup> J. J. Tajonero García, *El movimiento portuario de Cádiz (1800-1815)*, tesis doctoral inédita, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2015.

<sup>53</sup> M. Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico...*, op. cit., p. 387.

<sup>54</sup> *Ibidem*, p. 388; Antonio M. Bernal Rodríguez, *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Tabapress, 1992.

<sup>55</sup> M. Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico...*, op. cit., p. 405.

albaceas, la cantidad de pesos en vales reales y dinero para que lo girase por mí que resultara de la cuenta que el susodicho diere (...) sin la más leve contradicción de persona alguna por la grande confianza y amistad que tengo de su notoria pureza, cristiano y arreglado proceder”. También señalaba que tenía 3.060 pesos “que me está debiendo don Manuel de Toro, presbítero capellán que fue de la Real Armada, importe de una escritura de riesgo que otorgó a mi favor como consta al expresado don Juan Francisco de Lezeta”.<sup>56</sup>

Hay diversos casos en los que los oficiales declaraban tener “cuentas” con comerciantes y otro tipo de negocios que tuvieron que efectuarse a través de la figura del “riesgo”, pero la crisis comercial que se desencadenó a partir de 1797 con el sitio de la ciudad de Cádiz provocó que muchas casas comerciales cayeran en quiebra.<sup>57</sup> Entre los individuos dedicados al comercio directamente, y entre aquellos que habían invertido grandes cantidades de dinero, comenzaron a generalizarse situaciones dramáticas. Una de ellas, sin duda, es la del oficial de la Armada Benito Lira Zúñiga, quien señalaba que había invertido hasta 29.000 pesos fuertes –esto es, la muy destacable cifra de 580.000 reales de vellón– en la casa del comercio de Gabriel Méndez –al que hemos citado anteriormente–, pero había declarado la quiebra y no los pudo cobrar. Por esa razón, abrió un pleito. Exactamente igual le ocurrió con los 16.000 pesos fuertes –320.000 reales de vellón– que invirtió en la casa comercial de Lorenzo Azunsolo Suela, con quien también emprendió un proceso judicial. El dramatismo de este oficial llega a su culmen cuando relata que tiene otro pleito para el cobro de 4.000 pesos que le debe José Llanos San Ginés, también comerciante.<sup>58</sup>

Junto a los “riesgos”, hubo otro tipo de fórmulas de inversión que pretendían dar mayor seguridad al beneficio, especialmente los denominados “seguros marítimos”.<sup>59</sup> Uno de los pocos ejemplos de esta fórmula entre los oficiales de la Armada lo proporciona Vicente Ruiz Apodaca, hermano del mencionado Sebastián. En 1785, siendo teniente de navío, iba a ser destinado a Cartagena de Indias y solo hacía un año que se había casado con Antonia Beranger, hija de Carlos Beranger, Teniente General del Ejército desti-

<sup>56</sup> AHPC, Cádiz, 2214, ff. 2460-2467.

<sup>57</sup> M. Guadalupe Carrasco González, “Comercio, negocio y comerciantes en Cádiz a finales del siglo XVIII”, en R. Torres Sánchez (coord.), *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2000, pp. 211-246.

<sup>58</sup> AHPC, San Fernando, 127, ff. 252-265.

<sup>59</sup> “El asegurado, personalmente o a través de apoderado, firmaba una póliza con el asegurador, ya fuera un particular o una compañía, por una determinada cantidad. En el caso de que los bienes asegurados (casi siempre el banco y sus partes o mercancías) sufriesen algún siniestro, el seguro tenía que indemnizar al primero. Si la pérdida era total, por un valor proporcional al de la póliza suscrita; si era parcial, según la valoración del daño y el valor del bien afectado” M. Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico...*, op. cit., p. 433-434. Véase M. G. Carrasco González, “El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII”, *Hispania*, 201, 1999, pp. 269-304.

nado en la Luisana. En un poder dado para testar decía “llevo en el viaje próximo que voy a hacer, perteneciente de la dote de mi mujer, la cantidad de 1.000 pesos de 128 cuartos, cada uno que van comprendidos en mi generala y equipaje, los que están asegurados por la compañía de seguros que corre en este comercio a la dirección de don Sebastián Lasqueti”.<sup>60</sup> La familia Lasqueti emerge como un agente muy presente en las inversiones económicas de la oficialidad naval porque, por un lado, era poseedora de una de las casas comerciales gaditanas más importantes del momento y, por otro lado, porque ingresó a varios de sus vástagos en el mismo Cuerpo General de la Armada.<sup>61</sup> Por ejemplo, el general de la Armada Nicolás de Rojas, que además era maestrante de Sevilla, caballero de Santiago, regidor de Cádiz y primer titular del condado de Casas Rojas, reconocía en todos sus testamentos que “he tenido varias cuentas con Sebastián Lasqueti, conde de Casa Lasqueti, regidor perpetuo, que resultan a mi favor”.<sup>62</sup>

Tampoco podemos olvidar el papel que tuvieron algunos individuos que actuaron como inversores medios o intermediarios “profesionales” dentro de la actividad comercial, tales como los corredores.<sup>63</sup> En el caso de la oficialidad naval hemos encontrado una pequeña y sugerente red cuyo vértice era Manuel González Miera. Este individuo estuvo dedicado al comercio indiano en exclusividad durante las décadas de 1760 y 1770,<sup>64</sup> pero a partir de 1780 aparece como “vista de Aduanas”, un cargo de tipo funcional y técnico que se encargaba de examinar y verificar la declaración de las mercancías.<sup>65</sup> Esa posición, entre lo institucional y lo privado, le tuvo que granjear una relevante posición en la sociedad gaditana y de cara a la Monarquía.<sup>66</sup> También se convirtió para algunos oficiales de la Armada en un inversor profesional o mediador entre ellos y las casas comerciales. Por ejemplo, el oficial Diego Mendoza Suárez de Toledo decía que había puesto en manos de Manuel González Miera la abultada cantidad de 181.766 reales,<sup>67</sup> mientras que el general Manuel Núñez Gaona repetía en 1789 y 1802

<sup>60</sup> AHPC, Cádiz, 2569, ff. 489-490.

<sup>61</sup> Pablo Ortega-del-Cerro, “Ennoblecimiento y elitización de los comerciantes gaditanos entre los siglos XVIII y XIX: análisis a partir de los ingresos en la Real Armada”, *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 8(30), 2015; “Los caminos de la honradez: trayectorias familiares de comerciantes gaditanos, 1750-1900”, *Mediterranea – Ricerche Storiche*, 38, 2016, pp. 593-624.

<sup>62</sup> AHPC, Cádiz, 4554, ff. 2034-2051.

<sup>63</sup> M. G. Carrasco González, “Los corredores de lonja de Cádiz y Jerez de la Frontera (siglos XVI-XVIII)”, *Trocadero*, 8-9, 1996-1997, pp. 71-88; A. Heredia Herrera, “Los corredores de lonja en Sevilla y Cádiz”, *Archivo Hispalense*, 159, 1970, pp. 183-198.

<sup>64</sup> AGI, Contratación, leg. 5511 y 5516.

<sup>65</sup> *Estado General de la Real Hacienda. Año de 1799*, Madrid, Imprenta Real, 1799, p. 32.

<sup>66</sup> De hecho, se convirtió en caballero de Carlos III y 1795 solicitó la intendencia de Caracas o La Habana, ofreciendo, al mismo tiempo, 300.000 reales al Erario. AHN, Estado-Carlos III, exp. 289; AGI, Ultramar, leg. 150.

<sup>67</sup> AHPC, San Fernando, 96, ff. 335-336.



que “algún dinero que tengo en poder de Manuel González de Miera, caballero de Carlos III y vista de la Real Aduana de la ciudad de Cádiz, y no sé positivamente cuál será la cantidad, porque siempre que he necesitado de algún dinero me lo ha entregado, pues tengo con él una grande y ciega confianza, fundada en su acreditada conducta, cristiandad, larga y estrecha amistad que entre nosotros ha mediado, por lo que quiero que por mi muerte no se le pidan cuentas”.<sup>68</sup>

A partir de 1760 y 1770, la Real Armada experimenta un indudable proceso de consolidación que no solo se puede ver en su creciente protagonismo como agente de la Monarquía, sino también en el desarrollo que adquiere su Cuerpo General y las dimensiones que alcanzan las ciudades navales –complejos industriales y militares compuestos por astilleros, grandes cuarteles, arsenales, escuelas, almacenes, talleres–. La institución funciona y recibe fondos en grandes cantidades y con fluidez,<sup>69</sup> lo cual permite a sus máximos protagonistas gozar de un indudable poder. Esta confianza también se muestra en la seguridad con la que los oficiales se mostraron a la hora de invertir en otros lugares y sectores, no solo en Cádiz y su comercio. Sorprende especialmente que uno de esos nuevos espacios de inversión sea Ferrol. La construcción, prácticamente *ex novo*, de una ciudad y del arsenal fue pareja a sugerentes negocios y beneficios.<sup>70</sup> La urbe, que no estará totalmente acabada hasta 1800, fue ocupada por tratantes, negociantes e inversores que podían ayudar a los oficiales a conseguir beneficios a cambio de inversiones en las empresas. Por ejemplo, el brigadier Joaquín Gutiérrez Varón tenía en casa de los comerciantes ferrolanos Juan Reguera y Ventura Tajonera hasta 12.000 reales invertidos.<sup>71</sup> Este último era el dueño de la casa comercial más importante de todo Ferrol.<sup>72</sup> Por otro lado, el oficial Silvestre Tocar Gasca, que era teniente de navío, también deja constancia en 1783 de tener relación económica con este rico comerciante ferrolano: “tengo por caudal y bienes propios 5.000 pesos fuertes impuestos a un 5% en la ciudad de Ferrol en casa y poder de Ventura Tajonera”.<sup>73</sup>

En otras ocasiones, las inversiones se localizarán en el lugar de origen de los propios oficiales –apoyándose para ello en sus familiares– o en ciu-

<sup>68</sup> AHPC, San Fernando, 93, ff. 679-684; 157, ff. 384-387.

<sup>69</sup> R. Torres Sánchez, “‘Las prioridades de un monarca ilustrado’ o las limitaciones del estado fiscal-militar de Carlos III”, *Hispania*, LXVIII, 229, 2008, pp. 407-436.

<sup>70</sup> O. Rey Castelao, “Las burguesías en la Galicia de fines del Antiguo Régimen”, en Francisco J. Aranda Pérez (coord.), *Burgueses o ciudadanos en la España moderna*, Toledo, Universidad de Castilla-La Mancha, 2003, pp. 201-256; “Franceses en el noroeste español, siglos XVII-XVIII: peregrinos, inmigrantes, refugiados”, en Anne Dubet y Stéphanie Urdician (coords.), *Exils, passages et transitions. Chemins d'une recherche sur les marges*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2008 p. 103.

<sup>71</sup> ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 8.

<sup>72</sup> O. Rey Castelao, “Las burguesías...”, *op. cit.*, p. 212.

<sup>73</sup> AHPM, Madrid, 18672, ff. 71-75.

dades donde hubiera más oportunidades de negocio. El Teniente General Antonio Real Lombardón invirtió en las últimas décadas del XVIII hasta 39.000 reales de plata en varias casas comerciales gaditanas –Manuel de Tejada, Juan Agustín Uztáriz y Juan José Luguzquieta– pero, una vez acabados estos negocios, decidió invertir en Madrid. Allí tuvo a premio 35.000 reales en poder del Juan Bautista Rossi, del comercio de la Corte,<sup>74</sup> pero por motivo de la Guerra con Francia la empresa quebró.<sup>75</sup> Por su parte, el general de la Armada y marqués de Castañar José Bustillo tenía cierta cantidad de dinero en manos de Antonio del Campo,<sup>76</sup> del comercio de Santander,<sup>77</sup> y el alférez de navío Julián Power había cedido a su apoderado, el comerciante bilbaíno Juan Bautista Echevarría,<sup>78</sup> la gestión de todos sus bienes para obtener algún rédito.<sup>79</sup> Pero el elemento más novedoso con respecto al periodo anterior es que los oficiales de la Armada se mostraron relativamente activos en el establecimiento de relaciones económicas con diferentes lugares del imperio en América y Asia, seguramente como consecuencia de los vínculos que ellos mismos forjaban en sus viajes y campañas militares. Algunos oficiales dejaron de ser meros intermediarios y se convirtieron en actores activos y relativamente autónomos en inversiones de diferentes puntos del Atlántico y Pacífico.

Se han localizado a varios oficiales que tuvieron una intensa participación en ciertas inversiones coloniales, aunque generalmente estas iban parejas a otras realizadas en la plaza gaditana. Por un lado, el Teniente General Miguel Gastón de Iriarte tenía en la década de 1790 varias inversiones hechas en Cádiz pero también tenía ciertos intereses en Cartagena de Indias, que eran gestionados a través del comerciante José Arana.<sup>80</sup> Por otro lado, el Teniente General Juan Bautista Bonet Arniaud tenía en 1786 dinero en Cádiz y haciendas en Cuba, y junto a ello “algunos créditos y partidas a mi favor en Lima, en poder de don Nicolás Sarmiento, el conde de Portillo, don Francisco Angulo y otros”.<sup>81</sup> También es destacable el caso del capitán de fragata Juan de Careaga, que era además comandante general de los buques de corso y resguardo de Caracas. Este oficial declaraba en 1803 un con-

<sup>74</sup> J. C. Sola Corbacho, “El mercado de crédito en Madrid (1750-1808), en R. Torres Sánchez (coord.), *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2000, pp. 211-246.

<sup>75</sup> AHPM, Madrid, 19558, ff. 52-57.

<sup>76</sup> ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 17.

<sup>77</sup> R. Maruri Villanueva, *La burguesía mercantil santanderina, 1700-1850: cambio social y de mentalidad*, Santander, Asamblea Regional de Cantabria, 1990.

<sup>78</sup> R. Basurto, *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1983; E. Alcorta Ruiz de Zárate, *La burguesía mercantil de Bilbao del siglo XVIII: los Gómez de la Torre y Mazarredo*, San Sebastián, Txertoa, 2003.

<sup>79</sup> AHPMU, Cartagena, 6079, ff. 174-176.

<sup>80</sup> AHPC, San Fernando, 105, ff. 29-34.

<sup>81</sup> ANCT, Testamentaría, 2426, exp. 7.

junto de relaciones interesantes: el que fuera Administrador General de Rentas de Tabaco de Cumaná, Juan de Echeto, le debía cierta cantidad de dinero; el comerciante de Guaira [costa de Venezuela] Pedro Martínez Iriarte tenía varias cuentas con él; contaba con ciertos negocios con un comerciante gaditano llamado Agustín González; y tenía cuentas con Juan Antonio Hernández, “del comercio de esta Corte”.<sup>82</sup>

Los circuitos económicos en los que participaban algunos miembros de la oficialidad naval parecen trascender el marco Atlántico y abrirse a las islas Filipinas en los últimos años del siglo XVIII.<sup>83</sup> El oficial Miguel Moreno declaraba en 1810, entre otras cosas, que tenía: en Santa Fe de Bogotá 14.750 reales de vellón, libres de cualquier obligación; en Cádiz, en la casa de comercio titulada “Viuda de Ruiz e hijos Terry”, 10.000 reales a premio de 0,5% al mes o 6% al año; y en Manila, en manos del vecino Juan Francisco Uroz, 22.000 reales.<sup>84</sup> También cabe mencionar al Jefe de Escuadra Antonio Alborno, quien hace en 1794 un interesante retrato de sus inversiones a través de una relación de sus participaciones:

El caudal con que en el día me hallo consiste en el que proceda que den mis primos Sebastián y José Lasqueti, vecinos del comercio de Cádiz. El año pasado la cuenta salía favor con 52.430 reales y 12 maravedís de plata y a más 8.000 de mi parte e interés en una escritura hecha a mis primos Mateo Gochaga de Lima y otros 8.000 que me dio en escritura Vicente Ruiz de Apodaca para Cartagena; 4.000 en una dependencia o negociación que hicieron el Manila, y otros 4.000 en una escritura a Francisco Canible; todo lo cual con 75.000 dichos en plata labrada y 23.000 de plata que por la quiebra de Santiago Lea entraron en poder del expresado mi primo Sebastián Lasqueti, con más de 23.000 reales de principal de un censo que gozo sobre ciertos olivares en la ciudad de Écija, el cual quiero enajenar aunque sea por 15.000 reales de vellón en cuyo precio parece tiene tratada la venta mi primo Antonio de Torres, capitán de navío, con Félix de Eslava, teniente de navío. Todo ello junto con los 15.000 reales de la encomienda de Adelfa.<sup>85</sup>

A partir de 1780 los oficiales mostraron innovaciones en sus inversiones y destacan sus participaciones en dos de las nuevas acciones financieras que puso en marcha la Monarquía: los vales reales y el Banco Nacional de San Carlos. Ante los problemas financieros y el déficit de la Hacienda Real, en 1780 se comenzaron a emitir títulos de deuda pública bajo el nombre de “vales reales”. Cada uno de ellos ofrecía un beneficio del 4% en un plazo de

<sup>82</sup> AHPM, Madrid, 22351, ff. 337-351.

<sup>83</sup> M. Alfonso Mola y C. Martínez Shaw, “La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos”, en M. Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra: expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, pp. 331-372; “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”, en S. Bernabéu Albert y C. Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Madrid, CSIC, 2013, pp. 307-340.

<sup>84</sup> AHPC, San Fernando, 177, ff. 62-65.

<sup>85</sup> AHPC, Cádiz, 111, ff. 330-335.

veinte años y, en casos excepcionales, fueron utilizados como papel moneda. El creciente déficit de la Monarquía llevó a una mayor emisión de vales, especialmente entre 1793 y 1802, provocando la depreciación de los que ya estaban en circulación, aunque en 1798 se constituyó la Caja de Amortización para asegurar el pago de los intereses.<sup>86</sup> En el caso de la oficialidad naval, conocemos el caso de siete oficiales que hicieron inversiones en vales reales y lo mencionaron como parte de sus negocios. Por ejemplo, Diego Mendoza Suárez de Toledo hacía referencia a que tenía 2.100 reales en vales reales y Juan Mesías Caisedo señalaba que la dote de su mujer se invirtió en 6 vales reales de 300 pesos cada uno.<sup>87</sup> Estas cantidades, relativamente pequeñas, contrastan con la inversión que hizo el capitán de navío Joaquín Valderrama, vizconde de Rías, que ascendía a los 121.976 reales en vales al 3% –sumado eso a 200 dobles que hacía a una suma 185.976 reales–. Una cifra parecida tenía el capitán de navío Manuel Emparán, quien “entre vales y acciones” poseía 130.561 reales.<sup>88</sup> No obstante, la cifra más alta la tenía el Jefe de Escuadra Fernando Casado de Torres, quien decía poseer en 1790 la cantidad de 938.000 reales en dinero efectivo, 505.900 reales en vales reales y 3.200.000 reales de las heredades, casa y propiedades que tiene en Cuenca junto a una renta de unos 4.000 ducados.<sup>89</sup>

La otra gran innovación financiera de estos años fue la creación del Banco Nacional de San Carlos, fundado en 1782. Dicha institución actuaba, al mismo tiempo, como banco privado y como agente público encargado del cobro de los vales reales, el aprovisionamiento de tropas y el Real Giro. Todo aquel que estuviera interesado en invertir en dicha empresa tenía, aparentemente, diversas ventajas aseguradas: “obtener una rentabilidad del 7% u 8% por dividendos, con posibilidad de obtener liquidez inmediata mediante un préstamo al 4% de interés con garantía de sus acciones”.<sup>90</sup> Aunque su desarrollo en los años del setecientos fue un tanto abrupto, las acciones del Banco se convirtieron en un interesante objeto para todo aquel que quisiera sacar beneficios de los activos que tuviera. Una parte de la oficialidad naval mostró

<sup>86</sup> E. N. White, “¿Fueron inflacionarias las finanzas estatales en el siglo XVIII?: una nueva interpretación de los vales reales”, *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 5(3), 1987, pp. 509-526; P. Damián Cano, “La creación de los Vales Reales”, *Pecunia: revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*, 22, 2016, pp. 17-31; A. Martínez, “Nacimiento del papel moneda español bajo el reinado de Carlos III”, *Ab Initio*, 3(extra 2), 2012, pp. 189-226.

<sup>87</sup> AHPC, San Fernando, 105, ff. 549-552; 128, ff.202-204.

<sup>88</sup> ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 21.

<sup>89</sup> ANCT, Testamentaria, 2470, exp. 1.

<sup>90</sup> R. Moreno Fernández, “El Banco de San Carlos: la quiebra del principio de prudencia tras la salida en 1790 de Cabarrús y su equipo directivo”, *De Computis: revista española de Historia de la Contabilidad*, 18, 2013, p. 59; P. Damián Cano, “Una aproximación al estudio de los proyectos de creación de un banco nacional en España durante la Edad Moderna”, *Pecunia: revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*, 19, 2014, pp. 157-179.

interés por esta posibilidad, aunque los usos que se dieron a estas inversiones fueron tremendamente variables. Por ejemplo, el oficial Diego Argote, que era gobernador militar de Ferrol, había invertido en el año 1784 en 50 acciones del Banco Nacional de San Carlos de 2.000 reales. En varios de los testamentos que hizo decía y recalca que de dicha inversión quería que se fundara un nuevo vínculo para su heredero –él era soltero y sus bienes pasarían a un sobrino segundón porque el mayorazgo que tenía fue fundado para los hijos no primogénitos de la familia–. Algunos años más tarde, el número de acciones había ascendido a 60, pero en esta ocasión no quería fundar un nuevo vínculo, sino anexar dichos bienes al mayorazgo que él detentaba.<sup>91</sup>

Un comportamiento parecido ofrece el Teniente General y Capitán General del Departamento de Ferrol Antonio González de Arce Paredes en 1794. Este general, de estado soltero, había conseguido amasar un considerable capital y, además de las propiedades que había heredado, repartió sus bienes entre sus diferentes sobrinos de manera bastante igualitaria: a Antonio, el que vivía en el pueblo natal de la familia, aunque era coronel de infantería, le cedió los molinos y el olivar; a Pedro, que era militar en Buenos Aires, le daba 200.000 reales que tenía invertidos en el Consulado de Cádiz con un interés del 4%; a Manuel, le daba “122 acciones de 2.000 reales cada una en el Banco Nacional de San Carlos [suma de 244.000 reales], y que una parte de estas están en poder de Antonio Castañón, vecino de Madrid, oficial de la contaduría de Valores”; y a su sobrina Manuela, que vivía en Alcántara, 110.000 reales que había invertido en los Cinco Gremios Mayores de Madrid, “para que disfrute de sus réditos”.<sup>92</sup>

Las mujeres también acapararon cierto protagonismo dentro de estas jugadas económicas e inversiones en torno el Banco de San Carlos. La más destacada, sin duda, es la agilidad que mostró Mariana Cagigal, viuda del Jefe de Escuadra Atanasio Varanda, a la muerte de este oficial ocurrida en 1783. Esta mujer reclamó los 80.000 reales que le debía la contaduría de Marina en sueldos y gratificaciones a su esposo, y acto seguido, “para que estas no pareciesen menoscabo, los puso en el Banco Nacional de San Carlos, en 40 acciones, las 20 desde el número 47.463 hasta el 47.482, y las otras 20 desde el número 61.715 hasta 61.734”.<sup>93</sup>

## CONCLUSIONES

No hay duda de que los oficiales navales del XVIII estuvieron en una su-  
gerente intersección de redes de relaciones de muy diferente tipo –políticas,

<sup>91</sup> ACNG, Ferrol, 1015, ff.; ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 22.

<sup>92</sup> ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 17.

<sup>93</sup> AHPM, Madrid, 20538, ff. 207-218.

culturales, sociales y económicas— que les granjeó una posición bastante relevante. El objetivo de este trabajo era conocer cómo los oficiales utilizaron este hecho para obtener beneficios económicos más allá de su profesión, es decir, a través de la inversión y participación económica en sectores que podemos considerar privilegiados debido a la mencionada posición. Con esta aportación podemos arrojar luz sobre un grupo bastante desconocido por la historiografía española y, además, es posible comprender cómo fue su inserción en la España del setecientos más allá del mundo castrense al que pertenecieron. Los resultados nos muestran que la columna vertebral de la cuestión se situó en un espacio, la bahía gaditana, y una actividad, el comercio colonial. A comienzos del XVIII, Cádiz se había convertido en cabeza del monopolio mercantil con América y, además, pasó a ser la principal sede de la Real Armada. Los intereses, problemas y necesidades de los comerciantes y de los oficiales rápidamente comenzaron a confluir y se fueron tejiendo dependencias de muy diverso tipo.

Durante el periodo de conformación de la Armada, entre las décadas de 1710 y 1760, el Cuerpo General era todavía un grupo en construcción en términos profesionales que, al mismo tiempo, tuvo una variada participación en el comercio colonial a través de diferentes fórmulas. Unas veces como capitalistas de las casas comerciales, otras veces como inversores en el denominado giro, y muy esporádicamente como accionistas en las compañías comerciales privilegiadas que la Corona promovió a lo largo del siglo. Sin embargo, el ejercicio directo del comercio, ya fuera legal o ilegalmente, es posiblemente el modo más sorprendentemente de conseguir beneficios económicos, puesto que los oficiales utilizaron explícitamente su privilegiada posición en la Armada —institución que, a la postre, defendía y comunicaba ambas orillas del Atlántico—. Este problema, sin lugar a dudas, merecería un estudio monográfico en el futuro para poder calibrar hasta qué punto y cómo los oficiales navales fueron agentes del comercio colonial. En cualquier caso, en el último cuarto de siglo se aprecian cambios: los oficiales prefieren invertir en fórmulas más regladas y seguras, como por ejemplo los “riesgos”, los “seguros marítimos”, o bien, por medio de “cuentas” con las casas comerciales que gestionaban de muy diversa forma. Si bien es cierto que las cantidades son tremendamente fluctuantes, pues algunos oficiales llegaron a invertir cientos de miles de reales y otros apenas unos cientos, no solo se corrobora la actitud proactiva de una parte de la oficialidad de cara a buscar formas complementarias de beneficio, sino que también se demuestra un comportamiento más o menos entendido, versado y avanzado en las participaciones e inversiones económicas.