


EL MARQUÉS DE LA ENSENADA Y LA PROYECCIÓN TRANSOCEÁNICA¹

THE MARQUIS OF ENSENADA AND THE TRANSOCEANIC PROJECTION

Dr. Eduardo Pascual Ramos ² 
Universitat de les Illes Balears (España)

DOI: <https://doi.org/10.17533/udea.tempus.n9a02>

Cómo citar este artículo en Chicago Manual of Style: Pascual Ramos, Eduardo. “El marqués de la Ensenada y la proyección transoceánica”. *Tempus Revista en Historia General* no. 9 (2019): 51-83.

Artículo recibido el 11 de diciembre de 2018 y aprobado para su publicación el 25 de abril de 2019.

¹ Este trabajo se enmarca dentro del proyecto de investigación HAR2015-67585-P «Gobierno, guerra, grupos de poder y sociedad en el reino de Mallorca durante la Edad Moderna», financiado por la Agencia Estatal de Investigación (AEI/FEDER, UE).

² Departamento de Ciencias Históricas y Teoría de las Artes. Universitat de les Illes Balears (España)
Correo electrónico: eduardo.pascual@uib.es

Resumen

Este artículo analiza la trayectoria de don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (1702-1781) y al plan reformista fiscal y de la Marina española gracias a la política de neutralidad internacional aplicada por Fernando VI. Gracias a su cargo de secretario del Despacho de Indias permitió aplicar mejoras en los flujos de dinero desde esa parte de la monarquía con el objetivo de reducir la deuda y controlar la decisión del gasto, entre otras. Cierra el artículo con la conjura contra el marqués de la Ensenada y a modo de conclusión se extiende al reinado de Fernando VI después de la destitución de Ensenada.

Palabras clave: Marqués de la Ensenada, Fernando VI, España, reformas, siglo XVIII.

Abstract

This article analyses the trajectory of Don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Marquis de la Ensenada (1702-1781) and the reformist plan fiscal and of the Spanish Navy thanks to the policy of international neutrality applied by Fernando VI. Thanks to his position as secretary of the Office of the Indies allowed to apply improvements in money flows from that part of the monarchy in order to reduce the debt and control the decision of spending, among others. It closes the article with the conspiracy against the Marquis of the cove and by way of conclusion extends to the reign of Ferdinand VI after the removal of Ensenada.

Key Words: Marquis de la Ensenada, Fernando VI, Spain, reforms, XVIII century.

1. Introducción

Viene siendo habitual atribuir al reinado de Fernando VI la renovación de la Real Armada española cuyos resultados fueron patentes en el campo científico, tecnológico e industrial de la ingeniería naval militar y civil. En buena medida, culminaba un vasto proyecto de “nueva planta” iniciado al finalizar la guerra de Sucesión española cuya contienda dejó meridianamente clara la decadencia de la marina española a inicios del siglo XVIII. La llegada a la alta administración borbónica de

Eduardo Pascual Ramos

hombres como José Patiño y José del Campillo, por citar algunos, inició un proyecto de rearme naval para hacer frente de manera eficaz a los enemigos de la monarquía, con especial mención a la Armada británica. Los frutos de aquel esfuerzo fueron asumidos y mejorados por don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (1702-1781), cuyos resultados, con luces y sombras, perduraron durante la segunda mitad de su siglo y entrado el siglo XIX.

Los inicios de la trayectoria de don Zenón de Somodevilla estuvieron centrados en la administración naval permitiéndole conocer a fondo los entresijos y las necesidades de la Marina de su momento. Nacido en el seno de una familia hidalga riojana, su formación se forjó, sin pasar por la universidad, en la dura experiencia de la Armada. Incorporado en la administración de Marina al servicio de la monarquía bajo la protección de José Patiño, fue reclutado como oficial del Ministerio de Marina durante la preparación de una expedición a Ceuta (1720). Su trayectoria prosiguió al ser nombrado segundo oficial del Ministerio de Marina (1724), segundo jefe del astillero de Guarnizo (1726), comisario real de Marina (1728), comisario jefe de Marina en El Ferrol (1730) y maestro principal de armamentos navales (1732). Además participó en las campañas militares de la reconquista de Orán (1732), y su eficaz labor en la organización de la escuadra española destinada a la reconquistar Nápoles para el príncipe Carlos (el futuro Carlos III) durante la Guerra de Sucesión de Polonia (1733) le valió la gratitud de Felipe V con la concesión del título de marqués de la Ensenada (1736). Desde entonces ocupó los más altos cargos del Estado: secretario del Consejo del Almirantazgo (1737), secretario de Estado (1740) e intendente de Ejército y Marina de la expedición a Italia durante la Guerra de Sucesión de Austria (1741). A la muerte del ministro José del Campillo (1743), llegó su momento de plenitud política al convertirse en el hombre más poderoso al acumular cuatro secretarías (Hacienda, Marina, Guerra e Indias), además de superintendente de Rentas Reales de Millones y de Tabaco, superintendente general del Almirantazgo, capitán general del Ejército y la Marina y miembro del Consejo de Estado. La muerte de Felipe V mejoró aún más su situación, pues el nuevo monarca, le confirmó en todos sus cargos y le nombró además

secretario de la reina (1747). El poder que alcanzó en 1743 le sirvió para diseñar la reforma ensenadista que tuvo su aplicación en el reinado de Fernando VI (1746-1759).

Parece imposible entender el tiempo de Ensenada sin su amigo y noble Don José de Carvajal y Lancáster nombrado en 1746 ministro de Estado y decano del Consejo de Estado, con atribución para las relaciones con los ministros extranjeros y facultades para la promoción de la industria y del comercio desde la presidencia de la Junta de Comercio y Moneda. Su entrada en el gobierno marcó un viraje claro respecto del reinado anterior, al invertir el orden de importancia de los objetivos perseguidos por España. Entre sus primeros logros se encuentra su acertada dirección diplomática en la paz de Aquisgrán (1748) y asentar al príncipe don Felipe en los ducados de Parma y Piacenza, arrebatados a María Teresa de Austria. Su objetivo vital fue establecer una nueva política exterior basada en la aplicación del sistema de neutralidad pero desde una posición de fuerza con la reclamación del retorno del dominio español sobre Gibraltar, en menor medida también Menorca, aunque las Indias y el comercio trasatlántico pasaron a ser prioritarios. Carvajal contó con el apoyo de su amigo y embajador en París, el duque de Huéscar, al coincidir con cierto distanciamiento entre Madrid y París y un acercamiento con Inglaterra, aunque Ensenada no se separaría de Francia, aunque fingiera seguir el sistema carvajalista³.

Los meritorios esfuerzos de Carvajal le permitieron concertar un tratado estable con Portugal de orden comercial, político y militar. El punto fundamental fue lograr un pacto en relación a los límites de cada monarquía en el Nuevo Mundo, en concreto, en las conflictivas tierras de Sacramento, puerta del contrabando por el Río de la Plata a Perú. La propuesta española y portuguesa era un intercambio de territorios al recaer para España la cuenca del Río de la Plata y para Portugal la cuenca del Amazonas y la franja del Uruguay con siete misiones guaraníes jesuíticas con orden de asentar a los indios en territorio español. La negociación concluyó en enero de 1750 con la firma del pacto entre el ministro Carvajal y el vizconde de Cerverira que confirmaba la renuncia de

³ Didier Ozanam, *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre D. José de Carvajal y el duque de Huéscar, 1746-1749* (Madrid: C.S.I.C. Escuela de Historia Moderna, 1975), 25-46.

Portugal de las Filipinas al igual que en Colonia do Sacramento a cambio de la controvertida Amazonia.

Es de destacar que no todo fueron buenos entendimientos en el binomio Ensenada-Carvajal, especialmente por la apuesta, en mayor o menor medida, sobre las reales compañías y las compañías privilegiadas en medio de la reglamentación del sistema de navegación con América que generó los Reales Decretos de 1752, 1753 y 1756. Debate abierto que postulaba en el fondo un cambio en la manera de entender el sistema privilegiado de las compañías enmarcado en la cuestión que enfrentaba algunos comerciantes afectados por la pérdida de poder frente al privilegio de las fábricas, del sistema gremial y de las sociedades, encabezada por los Cinco Gremios de Madrid. De hecho, la publicación del Real Decreto de 1752 significó el fin de los privilegios exclusivos de las compañías que tuvo como respuesta la *Representación* de Carvajal y su defensa numantina para afianzar las compañías privilegiadas sin las cuales produciría un retroceso del comercio americano. Pese a todo, la crítica hacia las compañías se redujo, aunque no hubo sólidos proyectos de nuevas compañías excepto la Real Compañía de La Habana y la Real Compañía de Barcelona.⁴

2. Los objetivos de Ensenada

La renovada monarquía hispánica trazó un vasto programa reformista cuyo objetivo era restituir la respetabilidad internacional alcanzada en siglos pretéritos. Ya Patiño alumbró una teoría general cuyo eje principal era alcanzar la paz exterior para regenerar la política interior. La ambiciosa política exterior española de Felipe V e Isabel de Farnesio, mediante su particular revisionismo de los acuerdos de Utrecht, y las obligaciones de los Pactos de Familia dificultaron la aplicación de un integrado programa reformista ante las imperantes necesidades bélicas. Por tanto, era obligado apartarse previamente de las guerras exteriores y establecer la paz aunque desde una posición de fuerza. En los planes de Ensenada se fijó la idea de construir en unos pocos

⁴ José Miguel Delgado Barrado, *Aquiles y Teseos. Bosquejos del reformismo borbónico (1701-1759)* (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2007), 187-192.

años una poderosa flota preparada para defender los intereses españoles. El ambicioso proyecto quedó reflejado con el título de *Exposición sobre el fomento de la Marina* que presentó a Felipe V en mayo de 1740 donde exhibía el lamentable estado de la marina hispana en comparación con Inglaterra con un peligroso desequilibrio de fuerzas entre ambas naciones. En resumen, la relación era de 1 a 9 entre la flota hispana y la inglesa al contar España con 2 navíos de ochenta cañones e Inglaterra 15, los navíos de 60 cañones era de 5 contra 27 y de 50 cañones de 2 contra 35 respectivamente. El proyecto pretendía la mejora y formación de un articulado conjunto de astilleros formado por El Ferrol, Cádiz y Cartagena con capacidad de construcción anual de doce navíos y en el de La Habana un total de tres navíos más ocho bajeles de guardacostas de las aguas de América. La defensa de la costa española estaría protegida gracias a la construcción de seis bajeles contra la piratería y corsarismo berberisco.⁵

Todo ello dentro de lo que se viene denominando *estado fiscal-militar*, entendiendo la relevancia de la guerra-ejército y su adecuada gestión como ejes esenciales de la organización política, económica y social de la España Moderna. Para Agustín González Enciso, el Estado miliar funcionó relativamente bien hasta mediados del siglo XVIII al orientar gran parte de los recursos fiscales del Estado en la eficacia militar y la militarización de la sociedad.⁶ Lo cierto es que Ensenada dedicó sus esfuerzos en acaparar la gestión de los recursos fiscales con destino en el lugar y momento que considerase conveniente. Sin embargo, el estado español fue menos eficiente y exitoso que otros, por ejemplo, Inglaterra, al no hacerse las reformas necesarias y adolecer de un modelo fiscal limitado que impidió el crecimiento económico, hecho que acabó ligado a un gasto militar limitado. Para Rafael Torres, en línea con González Enciso, Carlos III, que encontró las arcas llenas, reorientó las

⁵ María Baudot Monroy, “La campaña de corso de 1748-1749 en el Mediterráneo. El intento del marqués de la Ensenada y Julián de Arriaga de destruir la flota argelina”, en *Actas del III Congreso de Historia Marítima de Cataluña* (Museo Marítimo de Barcelona, CD-ROM, 2006).

⁶ Agustín González Enciso, “A Moderate and Rational Absolutism. Spanish Fiscal Policy in the First Half of the Eighteenth Century”, *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, edit. Rafael Torres (Eunsa, Navarra, 2007), 109-132.

prioridades del Estado militar al perder importancia la guerra como la había tenido sus predecesores.⁷

Durante los últimos años del reinado de Felipe V en el desempeño de sus actividades de secretario de Hacienda, el marqués de la Ensenada tuvo serias dificultades en aplicar la reforma que tenía ideada debido a la coyuntura bélica internacional. Afortunadamente, la guerra de Sucesión Austriaca y la Guerra de la Oreja de Jenkins dieron a su fin con la Paz de Aquisgrán (1748), según el proyecto pacifista del secretario de Estado, José de Carvajal, y el decidido apoyo de Fernando VI, que supuso una tregua para España e Inglaterra en su lucha por el dominio de las Indias. Los ingleses consiguieron salvaguardar temporalmente el derecho de comerciar el asiento de negros con América logrado en el Tratado de Utrecht de 1713. La paz alcanzada con Inglaterra tras la guerra de la Oreja de Jenkins fue una tregua más que una paz definitiva ya que dejó sin resolver los grandes problemas pendientes. Las pretensiones inglesas centradas en el comercio y navegación sin restricción por las aguas de la monarquía española chocaban con las reivindicaciones de España sobre Gibraltar. A estos grandes temas se añadían otros problemas bilaterales marcados por los nuevos límites de la Florida o los impedimentos que Inglaterra ofrecía a la flota española de bacalao en Terranova. Estaba claro que la defensa de los intereses españoles tendría como escenario el mar y el dominio del Atlántico como reflejaban las misivas de Ensenada al monarca donde muestra su voluntad de priorizar el poderío naval en detrimento de las fuerzas terrestres.⁸

El siguiente paso fue el tratado hispano-británico de 1750, auspiciado por Carvajal, se acordó la devolución del asiento de negros a España a cambio de una fuerte compensación económica a Inglaterra.⁹ A pesar de este tratado, el contrabando inglés en la América española persistió. La paz y las negociaciones escondían una tregua para volver a las armas. Así lo entendió Ensenada cuya reacción fue un infructuoso esfuerzo

⁷ Rafael Torres Sánchez, *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, (Madrid: Marcial Pons, 2013), 14.

⁸ José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada* (Lleida: Editorial Milenio, 1996), 136.

⁹ Juan Molina Cortón, *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada* (Mérida: Editora Regional de Extremadura, 2003), 268-275.

constructivo de una gran armada y devolver el dinamismo a las flotas que iban a Nueva España, mientras que en el caso de Tierra Firme y Perú se aceptó la sustitución definitiva de los galeones por los navíos de registro. De modo que se mantuvo el sistema de la antigua Carrera de Indias, instaurado a mediados del siglo XVI, aunque con algunas correcciones para su mejora.

Convertido prácticamente en ministro universal, Ensenada presentó a Fernando VI un renovado proyecto centrado mejorar la fiscalidad y fortalecer el comercio y la marina en previsión del inevitable conflicto que, a la larga, tendría que sostener con Inglaterra por sus intereses coloniales. De este modo, Ensenada y Carvajal convencieron a Fernando VI que además de pacífico debía de ser reformador.¹⁰

Todo debía de empezar por la Hacienda con el impulso de la economía productiva de la Península, aumentar el rendimiento del sistema fiscal y fortalecer el comercio y el control de la metrópoli con América cuyos resultados debían permitir reconstruir la Armada española. El momento era el propicio con la posibilidad real de no intervenir en los conflictos europeos mediante una paz armada (1748-1756) y centrar los esfuerzos en aplicar el vasto proyecto reformista.

De modo que el marqués de la Ensenada redactó y entregó a Fernando VI diferentes informes entre 1746 y 1751 con el objetivo de mostrar los males de la monarquía y las soluciones bajo los parámetros del Despotismo Ilustrado. Para el marqués, el principal problema era la errática política económica del momento. Los datos que disponía indicaban un balance negativo entre ingresos y gastos en las arcas en 6,7 millones de escudos. La crítica estaba direccionada en la estructura de los impuestos y las finanzas. En esta tónica era necesario reducir costes de tipo suntuario de las Casas Reales, de la administración, con la reducción de los cargos de designación clientelar y mejorar los ingresos ordinarios procedentes de las Indias.¹¹

¹⁰ José Luis Gómez Urdáñez, “Ensenada, hacendista ilustrado”, en *El Catastro de Ensenada: magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756*, coord. por Ignacio Durán Boo, Concepción Camarero Bullón, (Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002), 86.

¹¹ Carlos María Gómez-Centurión Jiménez, “La reforma de las Casas Reales del marqués de la Ensenada”, *Cuadernos de Historia Moderna*, no. 20 (1988): 59-83.

En el fondo, Ensenada trataba de disponer de una economía saneada para potenciar la fuerza naval mediante una restauración completa del sistema de flotas que lograría mejorar el monopolio español sobre las Indias.

3. Luces y sombras de la política fiscal de Ensenada

Si el rey tenía que ser más fuerte, tenía que tener más ingresos mediante un impulso de racionalización y centralización de la Hacienda. El programa económico ensenadista pasaba en gran parte por dotar al ministerio de Hacienda de instrumentos de control efectivo sobre los caudales y optimizar las rentas e impuestos de la Corona. El proceso reformador tomó forma a partir de 1743 gracias al cúmulo de los principales cargos de Estado por Ensenada entre ellos los de Secretario del Despacho de Hacienda y Superintendente General.

Los objetivos básicos era moderar el gasto y elevar los ingresos gracias en gran parte a las remesas americanas. Además, Ensenada no olvidó la pesada deuda contraída por Felipe V cuya presión por parte de los acreedores maniataba su proyecto reformador. Para ello convirtió a la Tesorería General en el órgano de control de la actividad de los que manejaban el dinero del rey y creó la junta de la Testamentaria (1748) que actuó de principal instrumento de crédito. En esta línea se emplaza la creación del Giro Real (1748) para que girasen fondos destinados al extranjero y ofreciese cambios a los particulares. En el fondo pretendía alterar las relaciones establecidas por la monarquía con la ampliación de las bases del crédito del rey y limitar la dependencia de los financieros, asentista y arrendadores. El resultado creó cierta desconfianza o la desaparición de los hombres de negocios ante las nuevas reglas impuestas por la Corona a tenor de las circunstancias bélicas.¹²

Uno de los propósitos de Ensenada a nivel fiscal fue simplificar en un impuesto único la multitud de rentas provinciales del sistema tributario tradicional en la Corona de Castilla. Las Representaciones que Ensenada envió al nuevo monarca entre 1746 y

¹² Rafael Torres Sánchez, *La llave de todos los tesoros. La tesorería general de Carlos III* (Madrid: Sílex, 2012), 39.

1747 contienen, entre otros, una crítica al complejo sistema tributario. La realidad fiscal castellana comprendía un variado conjunto de tributaciones compuestas por las alcabalas, los cientos, las tercias reales, los millones, el servicio ordinario y extraordinario además de rentas generales, las estancadas y otras de tipo señorial y de difícil clasificación. Además, el sistema de recaudación era variado conociendo diferentes alternativas siendo el más frecuente el sistema de arrendamiento a particulares que a veces las alquilaban o incluso hipotecaban, complicando más aún la situación. Era necesario simplificar el modelo vigente por una única contribución. Tres meses antes de la muerte de Felipe V, se envió al Director General de Rentas Provinciales, don Bartolomé Felipe Sánchez de Valencia, a la provincia de Guadalajara, para hacer un Catastro al estilo de Cataluña, con algunas variaciones a modo de ensayo general, para indagar si era posible su aplicación al resto del territorio castellano. En febrero de 1749, estaba terminada la averiguación catastral de Guadalajara y Sánchez de Valencia convenció a Ensenada de la posibilidad de extenderla a las restantes veintiuna provincias de Castilla, presentando al rey los resultados que aparecen como un método útil y ágil frente a la complejidad del tradicional sistema tributario castellano. Así pues, con la real cédula de octubre de 1749 el monarca promulgó la abolición de los impuestos provinciales castellanos por un impuesto único similar al instaurado en los territorios de la Corona de Aragón - *catastro* en Cataluña, *equivalente* en Valencia, *única contribución* o *real contribución* en Aragón y *talla* en Mallorca e Ibiza-. La forma que adaptaría la nueva contribución sería un impuesto de carácter directo repartido entre los contribuyentes teniendo en cuenta su capacidad tributaria, es decir, su riqueza y sus ingresos. El impuesto constaría de tres partes: real, personal y beneficial o industrial. La primera grababa la propiedad, tierras y casas de cada propietario. La segunda, los salarios y los ingresos procedentes del trabajo personal. Y la tercera sobre los beneficios del comercio y de la manufactura.

La nueva aplicación impositiva iba aparejada de la necesidad de conocer sistemáticamente los bienes que poseía cada demarcación provincial, localidad y propietario. La única respuesta posible en cada necesidad era una estimación catastral de los ingresos y de la riqueza de cada circunscripción. En este contexto se entiende la

incorporación de un intendente en cada una de las provincias sin tropas para facilitar el control directo de las Rentas Provinciales con jurisdicción y racionalidad en la presentación de las cuentas. En octubre de 1749 quedó aprobada la Ordenanza de Intendentes-Corregidores con el objeto de perfeccionar la gestión fiscal territorial de cada Intendencia al convertirlos en los principales actores de la reforma fiscal.

De modo que el reformismo ilustrado requería reunir buena información de las economías locales para conocer con exactitud los recursos fiscales y humanos. Una de las tareas fundamentales del intendente fue dirigir las operaciones de recopilar información para elaborar un catastro en cada provincia de Castilla destinado a la aplicación de la Única Contribución. Sin embargo, el denominado Catastro de Ensenada finalizó en 1752 con la evaluación solo de las veintidós provincias de Castilla. Desgraciadamente, la frustrada reforma fiscal de Única Contribución no se llegó a aplicar en Castilla pero gracias a este proyecto quedó el Catastro, fuente de gran valor para el estudio de la España de mediados del siglo XVIII.

4. Los objetivos de reforma de la Marina

La Marina se situó en el centro de gravedad de la regeneración de España, pues era el baluarte para el respeto político y la prosperidad económica. De hecho durante los primeros años del reinado de Fernando VI se convirtieron de facto en la época de regulación del funcionamiento de la flota española con la publicación de las Ordenanzas para el gobierno militar, político y económico de la Armada. Su redacción estuvo a cargo del capitán de navío, Joaquín de Aguirre y Oquendo, cuyo corpus normativo regulaba desde la economía, a las finanzas, las compras de material, la construcción naval, los sueldos, entre otros. De modo que Ensenada quiso dotar a la Marina de guerra de un auténtico cuerpo jurídico para su modernización¹³

En línea con lo expuesto parece contradictoria la supresión del Almirantazgo en noviembre de 1748 cuyo origen era mejorar el servicio naval según el modelo inglés. En

¹³ José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* (Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981), 19.

realidad, el Almirantazgo español adolecía de ser una imitación imperfecta de la británica y su presidencia, a cargo de don Felipe, estaba direccionada en ocupar al joven príncipe y dotarle de una renta desahogada, aunque la realidad era que la dirección en la sombra estaba el propio Ensenada. Una vez asignado a don Felipe los ducados italianos de Parma y Plasencia en 1748 se estimó innecesaria la continuación de esta institución.¹⁴

De modo que la marina de guerra y comercial ocupó uno de los lugares favoritos en la estrategia de Ensenada. Para la respetabilidad internacional de la Armada española era necesario de dotarla de lo que hoy se conoce como “ciclo logístico de la Marina” formado por construcción, armamento, aprovisionamiento, carenado, reparación con el desguace de lo viejo con aprovechamiento de lo útil y venta de lo inútil.¹⁵ Los arsenales españoles eran la pieza esencial del proyecto que ya en tiempos de José Patiño habían alcanzado un alto grado de desarrollo meced a las Ordenanzas Generales de Arsenales (1723) y a la organización estratégica en tres capitales de departamentales marítimas – Cádiz, El Ferrol y Cartagena–. Ya Jorge Juan tenía meridianamente clara la finalidad del conjunto departamental, “Ferrol para construir, Cádiz para conservar y Cartagena para reformar”.¹⁶ El Ferrol contó con la orden para montar una dársena y los diques secos para proyectar la construcción de setenta navíos, aunque Ensenada solo vio fletar a doce durante sus últimos años de vida política cuyos verdaderos resultados llegaron en tiempos del ministro Arriaga. Respecto al astillero de Cartagena fue ampliado en 1749 con la construcción de “un perfecto arsenal” donde se montó la gran construcción de la Península. A estos arsenales fue promocionado el de Guarnizo (Santander) con abundante materia prima en las cercanías y mano especializada de los antiguos astilleros de Santoña y Colindres. Con el tiempo se convirtió en otro enclave relevante con la entrada de armadores privados como Juan Fernández de Isla, que en consideración de

¹⁴ Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. 6 (Madrid: Museo Naval, reed. Facsímil, 1972-1973), 369.

¹⁵ José María Blanco Núñez, “Nacimiento y desarrollo de las Real Armada (1717-793)”, en *La Armada Española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, ed. Manuel-Reyes García Hurtado (Madrid: Sílex, 2012), 101-120.

¹⁶ Ricardo de la Guardia, *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España, Anales de trece siglos* (Ferrol: Imprenta del Correo Gallego, 1914), 165.

Jorge Juan construía inmejorables barcos para el Estado. Hasta ocho barcos encargó Ensenada a Isla, que además, estaba poniendo en marcha las ferrerías vascas y las fábricas de armamento del norte. En este sentido, Isla y Ensenada activaron la minería del Cantábrico, pues confiaban en las cualidades del hierro vasco y emplearon ya el carbón para la fundición. Mientras Solano, Enríqui y otros químicos –los antecedentes de los Del Huyar- espiaban en Europa el “arte de compactar metales”, es decir, las técnicas de construcción de cañones. En el otro lado del Atlántico La Habana se convirtió en la principal plaza constructiva de América, eclipsando los astilleros de Veracruz, Cartagena de Indias y Coatzacoalcos. La construcción del segundo astillero y futuro arsenal de La Habana, inaugurado en 1748, permitió a la Real Compañía de La Habana convertir al nuevo arsenal en el que más navíos de línea se construyeron durante el siglo XVIII.¹⁷

Pero tuvieron que llegar los estudios de Antonio de Ulloa y Jorge Juan sobre los arsenales europeos para constatar la distancia enorme que debía recorrerse para poner la Marina española a la altura de las potencias continentales. Era necesario importar conocimiento y mano de obra para modernizar el pabellón náutico militar español. Dio inicio una política de contacto con varios países, especialmente con la potencial enemiga Inglaterra, a viajar al célebre marino y matemático Jorge Juan a los arsenales de Londres y Antonio de Ulloa a los holandeses con el encargo de realizar distintas observaciones “científicas”. En realidad subyacían viajes de espionaje industrial, de recopilar material acompañado de la contratación de cuadros de mandos técnicos extranjeros con destino a los arsenales españoles.

La misión dio unos resultados realmente positivos con la paulatina llegada de técnicos, siendo Henry Sayers, maestro de jarcia, el primero que llegó a El Ferrol en noviembre de 1749. A éste le siguieron entre otros como Richard Rooth, asignado en ese mismo arsenal, Edward Bryant, con destino en Cartagena, Matheo Mullan en Cádiz y David Howell a Guarnizo además de Almond Hill con amplias dotes técnicas para construcción al llegar a ser delineante general y maestro de construcción de la

¹⁷ José Manuel Serrano Álvarez, “El poder y la gloria: élites y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII”, *Studia histórica. Historia moderna*, no. 35 (2013): 99-125.

Academia de Guardiamarinas.¹⁸ A este grupo se añadieron los maestros Thomas Hewer, Janes Turner, Richard Steynard, Cristófer Waters, John Laughan, Abraham Guill, John Bakers y seis contramaestres de construcción, tres escultores, siete maestros de armar y aparejar, dos caldereros, ocho aserradores, dos herreros, dos motoneros, dos barrenos, diecisiete carpinteros de ribera, doce carpinteros de los blanco, dos purificadores de piedra y expertos en pudrición y un número indeterminado de intérpretes y criados. Además envió instrumentos científicos, destinados al Colegio de Cirujanos de la Marina de Cádiz, e incluso un telar mecánico con destino a Granada. Parece sorprendente que, gracias a sus dotes de espía, le permitieran pasar días enteros en los arsenales del Támesis bajo apariencia de estudiante de matemáticas y entrar en contacto con técnicos, copiar planos e incluso plano a plano de la embarcación *Culloden* que servía de base para la construcción de los nuevos barcos o informar de la estrategia general del Almirantazgo en América. El amplio espectro de temas que lograba recopilar y enviar a la corte española era de lo más variado. Desde la compra de libros e instrumentos, a informes sobre la limpieza de puertos, máquinas de blanquear cera, arte de imprimir inglés, recomendaciones del uso del vapor, máquina de fuego para limpiar puertos, los defectos de la construcción naval inglesa a recopilar información de los planes de Inglaterra en el Caribe.

Por su parte, Antonio de Ulloa, con más conocimientos, marchó con idéntica misión por Europa hasta Suecia. En Holanda contrató constructores y técnicos, quienes llegarían a España entre 1750 y 1752, la mayor parte expertos en lonas y jarcias. Entre ellos cabe citar a Juan Graft, Floro Timons, Jacobo Sonnerman, Juan Hankszargull o Baltasar Beinteyn. En este contexto se añadieron cincuenta y cinco genoveses, carpinteros de ribera, llegados en 1753 a Cádiz.¹⁹

El proceso de espionaje industrial e importación de personal técnico a los astilleros españoles coincidió con profundos cambios en la construcción inglesa en la década de los 40 y de los 50 en curso de adaptación a las nuevas necesidades bélicas del

¹⁸ José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* (Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981), 51.

¹⁹ José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto político del marqués de la Ensenada* (La Rioja: Universidad de la Rioja, 2008), 14-15.

momento. Los resultados llegaron pronto ya que a finales de 1751 fue botado en Cartagena el primer navío español construido “a la inglesa” –el *Septentrión*– diseñado por Edward Bryant. Pronto llegaron más. Al año siguiente eran el *San Fernando*, *Assia*, *África* y *el Oriente* botados en el Ferrol y diseñados por Richard Rooth.²⁰

Es preciso mencionar también las innumerables dificultades con las que se encontraba la industria naval española en el momento de disponer de materias primas accesibles y baratas. En cuestiones de maderas las más utilizadas fueron el roble para los cascos y el pino y el haya para las partes interiores. En América, la madera era un material de fácil obtención en cambio en la Península el suministro forestal solo se mantuvo sin demasiadas ahogos mientras los planes navales tuvieron una cierta modestia en su ejecución. La construcción de los grandes arsenales y los planes de Ensenada provocaron que hacia mediados del siglo la escasez de coníferas empezara a resultar un problema. Los bosques catalanes y andaluces menguaron en sus rendimientos y en los norteños aumentó la tala indiscriminada más alejada de la costa. En este contexto fechado entre 1748 y 1751 cuando se empezó a promulgar las primeras ordenanzas para regular la plantación de árboles y la tala de bosques a la vez que se buscaban nuevas poblaciones de madera fuera de la Península (Italia y países bálticos). *La Ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina* (1748) garantizó a la Armada realizar la corta de árboles para la construcción naval y la de los propios arsenales. En contrapartida se promulgó medidas para evitar esquilmar los bosques con la *Ordenanza para el aumento y conservación desmontes y plantíos* (1748) que no evitó el descontento de la población al quedar obligada a plantar tres árboles señalados por los inspectores de montes, procedentes de viveros municipales y pagado por los propios vecinos.

De igual forma hubo dificultades de abastecimiento de cáñamo destinado a la industria naval para la fabricación de velas, jarcias y lona. La novedad ensenadista fue que el tratamiento de este producto pasó a realizarse en el marco de los arsenales que absorbieron industrias privadas previamente existentes en las ciudades costeras. Los

²⁰ Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México: UNAM, 2011), 284-287.

arsenales de Cartagena y Cádiz contaron con la producción de Murcia y Granada aunque a menudo se tuvo que recurrir a contratos particulares, a la Compañía de Asiento de Jarcia e importaciones por el aumento de la demanda.²¹ Por otro lado, la necesidad de grandes cantidades de hierro para su construcción convirtió a la Marina Real en uno de los grandes propulsores de la metalurgia española que dio como resultado, con el paso del tiempo, a la creación de los altos hornos del norte de la Península. La industria privada de betunes (brea y alquitrán) suministró gran parte de los materiales tan necesarios para el calafateado de los buques. Estas fábricas, que se nutría de materiales nacionales, estaban diseminadas en el norte Peninsular al nutrirse de pinos catalanes y aragoneses aunque acabó por crear la fábrica de Castril (sierra del Segura) que sirvió para abastecer al departamento de Cádiz.

La firme apuesta de Ensenada por la Marina quedó patente a principio de 1752 con la formación de la Junta de Constructores, presidida por Jorge Juan, para estudiar y determinar las características de la construcción de los futuros navíos y fragatas, así como jabeques, paquebotes, bombardas y embarcaciones menores como lanchas, botes y serenies. Junta que pretendía abarcar aspectos madereros como la tala de maderas apropiadas para los montes de Marina y la fijación de las dimensiones. Las instrucciones que recibieron los constructores durante los fructíferos nueve meses de vigencia de esta Junta sirvieron para que desde los arsenales comenzaran la construcción naval mediante el método, mal llamado “inglés”.²²

El refuerzo naval ensenadista también contó con un plan de movilización de marinería que era muy escaso y de poca calidad, en comparación con Inglaterra, cuando llegó don Zenón al ministerio. De hecho culpaba, en gran medida, a este contingente humano los fracasos navales anteriores a 1748. Para ello, empleó grandes cantidades de dinero en la recluta para engrosar la marinería y profesionales para la maestranza asegurando las pagas, la formación de los oficiales y aumentó la cantidad. Partiendo de

²¹ Manuel Díaz-Ordóñez, *Amarrados al negocio: Reformismo Borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2009), 434-596.

²² José María Blanco Núñez, “Nacimiento y desarrollo de las Real Armada (1717-793)”, en *La Armada Española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, ed. Manuel-Reyes García Hurtado (Madrid: Sílex, 2012), 115.

la legislación de 1737, la *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada* de 1751 reguló definitivamente el sistema de Matrícula. La finalidad era racionalizar los requisitos generales de ingreso bien como tripulación, en el caso de la marinería, bien como técnicos (carpinteros de ribera y calafates) que acreditasen el ejercicio de tales oficios con destino a la maestranza y a los arsenales de los tres departamentos para la construcción y carenado naval. De modo que los miembros de los gremios de mar debían de estar matriculados a fin de ser reclutados para el servicio de la Armada Real. La Matrícula incluía la inscripción de “forasteros naciones” y extranjeros ante la falta de marinería y técnicos. A cambio de este servicio obtenían el derecho a realizar actividades marineras y de pesca, derecho que hasta entonces había sido regulado por los gremios o cofradías.²³

5. América en el proyecto ensenadista

América se convirtió en uno de los principales temas del programa imperial de Ensenada. Para sus objetivos era necesario que España adoptase un giro de actitud, respecto al tiempo de Felipe V, para evitar otra guerra. Para ello se imponía un estilo de gobierno distinto secundado por un monarca, Fernando VI, inclinado decididamente a la prudencia con la renuncia a toda política expansiva pero con unos objetivos nacionales irrenunciables. Era primordial mantener en América un estado de armonía con Portugal, Holanda, Francia e Inglaterra como premisa para desarrollar la política de neutralidad armada.

Este nuevo periodo supuso para Ensenada una inflexión en la trayectoria de las instituciones americanas en su calidad de Secretario del Despacho de Indias al asumir el papel de “Ministro de Hacienda” de Indias, como ya lo era de España. Su pragmatismo le llevó a aplicar en Indias varias de las reformas que habían sido aplicadas en España aunque en otras renunció a instaurarlas para que no fuera reducido su campo competencial. El objetivo de la reforma ensenadista indiana era controlar exclusivamente los flujos de dinero de esta parte de la monarquía. De modo que

²³ José Manuel Vázquez Lijó, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2007), 259-270.

pretendía aumentar los caudales disponibles con la correspondiente reducción de la deuda que soportaba el erario y controlar la decisión del gasto. Para ello, era vital reunir en sus manos el control de cuentas de todas las haciendas reales.²⁴

En este contexto se concibe la creación de la nueva Contaduría General de Indias, que completaba las tres creadas por Alberoni, con funciones fiscalizadoras de la Real Hacienda. De este modo quedó reducida el área competencial del Consejo de Indias al quedar sin acceso a la información contable. Esta reforma potenció la vía reservada al privilegiar a don Zenón la transmisión de las órdenes de pago del monarca a la Secretaría de Indias. En la práctica, la vía reservada permitió al Secretario de Indias una mayor vigilancia sobre la emisión de cédulas, libranzas y órdenes expedidas por la Cámara y Consejo de Indias para pagar créditos, sueldos, pensiones, ayudas de costas así como limosnas a conventos y particulares.

Al mismo tiempo, Ensenada decidió potenciar el papel de los virreyes indianos a los cuales les concedió el título y competencia de Superintendentes Generales de la Real Hacienda. Las nuevas competencias de los virreyes en el gobierno de la Hacienda Real les acreditaba en la práctica con las mismas facultades que en España tenía el Superintendente General para recaudar, administrar y arrendar las rentas como más convenía al erario sin intermediación de las Audiencias, gobernadores y oficiales reales. Aunque lo cierto es que Ensenada les concedió un reducido margen de maniobra en la transmisión de las decisiones de gasto del Rey, al convertirlos en subalternos del Secretario de Indias. Al mismo tiempo fue necesario modificar el modelo que debían presentar los virreyes en la transmisión de información fiscal. La fijación por el orden quedó plasmada en la ordenanza de la Contaduría General, que reguló un nuevo método para asegurar la claridad y orden contable para ofrecer al monarca una visión fiable del estado de su erario.²⁵

El olfato político y pragmático de don Zenón propició la promoción de numerosos hombres de confianza a los más altos puestos de la administración en América que

²⁴ Anne Dubet, “El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda Americana: un proyecto de equipo”, *Estudios de Historia Novohispana*, no. 55 (2016): 99-116.

²⁵ Anne Dubet, “El control del “Ministro de Hacienda” de Indias: el Marqués de Ensenada, las cuentas y las cajas americanas (1743-1754)”, *De Computis*, no. 25 (2016): 42.

Eduardo Pascual Ramos

serían sus ojos y oídos en los más remotos lugares de la monarquía. En la *Exposición* de 1746 dirigida a Fernando VI, presumía de tener en la cabeza de los tres virreinos indios a los más capacitados de su tiempo: el conde de Superunda en Perú, el conde de Revillagigedo en Nueva España y Sebastián de Eslava en Nueva Granada.

En otro orden de cosas, Ensenada, al igual que Patiño, dispuso de diferentes juntas de expertos para su asesoramiento especializado. Cabe destacar la *Junta Extraordinaria de Indias*, formada por real orden de 22 de diciembre de 1752, presidida por Sebastián Eslava y formada por Julián de Arriaga, Francisco Fernández Molinillo y Manuel Pablo de Salcedo. Todos eran personajes de su absoluta confianza y consultores especializados en las principales áreas geográficas americanas y con una prolongada experiencia en la administración de marina. Por su parte, Fernández Molinillo era desde 1737 oficial primero de la secretaría de Marina e Indias, en 1742 fue nombrado secretario de cámara del virrey de Nueva España, conde de Fuenclara, y en 1746, a su retorno a España, miembro del Consejo de Indias. En el caso de Salcedo ejercía desde febrero de 1749 de fiscal por el Perú en el Consejo de Indias. La incorporación de Arriaga en la Junta permitió contar con su amplia experiencia en América al haber ejercido de gobernador de Caracas, vinculado a la marina en los reconocimientos a las islas Malvinas, Valparaíso y Nueva España, y simultanear la Junta con la intendencia general de marina en Cádiz y presidencia de la Casa de la Contratación. Sus conocimientos y consejos de la América española estaban acordes con los principios ensenadistas referente a la protección de los intereses indios contra las estrategias extranjeras, especialmente británicas, en un timorato círculo fernandino que apostaba por la negociación²⁶

En la Junta también intervinieron ocasionalmente experimentados miembros de la marina como José de Iturriaga –presidente de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas-. Con Benito Antonio de Spinola –había sido comandante de la Armada de Barlovento con base en La Habana a principios de la década de 1730 y en la jefatura del apostadero de Cartagena-. Y finalmente con Joaquín de Aguirre y Oquendo –primer

²⁶ María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, (1700-1754)* (Madrid: Ministerio de Defensa, Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, 2013), 323-370.

mayor general de la Armada y redactor de las *Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval*.²⁷

El objetivo más importante que Ensenada confió a la Junta fue delimitar una nueva normativa para el derecho de visita a las embarcaciones extranjeras con el propósito expreso de controlar el contrabando. En el complejo contexto de “Paz armada” era arriesgado mantener invariable la práctica de inspección de embarcaciones por patrullas, guardacostas, en la costa del Caribe que había sido pretexto utilizado por Inglaterra para desencadenar la guerra en 1739. La normativa tenía la intención también de regular el reconocimiento de navíos extranjeros en alta mar y su conducción por los guardacostas a puertos por motivos sospechosos de haber realizado o estar en trance de realizar contrabando. Estos guardacostas habían suplido progresivamente la tarea de las decadentes armadas de Barlovento y del Mar del Sur. Tal actividad se completó con los ocasionales armamentos de corsarios financiados por particulares que promovieron algunos virreyes y gobernadores americanos. Una de las destacadas fue la compañía de armadores en corso de Cartagena de Indias creada en 1737 bajo los auspicios del gobernador Pedro José Hidalgo y comandados los navíos por Blas de Lezo. Para Ensenada, al igual que lo había sido para Patiño, los guardacostas eran el único medio seguro para preservar el comercio colonial aunque se debía de evitar excesos en el derecho de visitas. Iturriaga opinó rescindir el corso que los virreyes y gobernadores americanos habían autorizado a los armadores particulares. En su lugar las provincias aportarían sus propios guardacostas que harían las visitas gracias a la formación de dos escuadras para vigilar la costa de Nueva España, Yucatán e islas de Barlovento y Sotavento, y la custodia de Tierra Firme, desde la Guayana hasta la desembocadura de Nicaragua. A pesar de la propuesta, el proyecto quedó pendiente por ser económicamente inviable por lo que se mantuvo el sistema vigente aunque se juzgó conveniente realizar las visitas y detener embarcaciones extranjeras en tanto se desviasen de la ruta de navegación que les llevaba a sus colonias o dominios. Ensenada propuso replantear el problema y proponer una nueva solución.

²⁷ Lucio Mijares Pérez, “Programa político para América del marqués de la Ensenada”, *Revista de Historia de América*, no. 81 (1976): 82-130.

Eduardo Pascual Ramos

La Junta entregó en abril de 1754 el *Proyecto de ordenanza de corso para Indias*, más extensas y pormenorizadas que las aprobadas en el Tratado de Madrid de 1670, destinadas a los guardacostas de la Armada y a los corsarios españoles. Se reconocía que el corso particular debía mantenerse mientras se construían los jabeques y fragatas destinados a las escuadras y guardacostas. Ensenada no quiso que este reglamento entrase en vigor, tal como ocurrió con el resto de reformas proyectadas por la Junta, al mantener una postura bastante restrictiva y no querer aplicar una normativa sobre el corso por haberlo sufrido como una lacra en manos de ingleses, holandeses y franceses.

En relación al tema del Asiento de Negros quedó zanjado en el Tratado de indemnización y comercio de octubre 1750 por el cual la Compañía del Mar del Sur devolvía a España dicha concesión a cambio de una generosa compensación económica de cien mil libras esterlinas. De este modo se volvió al antiguo sistema de las concesiones limitadas de contratos de asientos a compañías particulares españolas. La cuestión era si se podría abastecer adecuadamente de mano esclava a la América colonial. Los hacendados cubanos solicitaron a Ensenada licencia para suministrar a su cuenta dos mil esclavos ante los abusivos precios que imponía la Compañía de La Habana. La negativa del secretario fue acompañada de la solicitud para que la Junta redactara una propuesta global para el tráfico de negros. La cuestión para Ensenada era cómo abastecer adecuadamente y con precios razonables de esclavos ante la constante demanda en las provincias americanas. La cuestión no era fácil por los inconvenientes de tener a disposición esclavos negros de primera mano, que en ocasiones obligaba a comprarlos a precios elevados en las colonias extranjeras de América. Por su parte, José Iturrriaga y Aguirre propuso establecer dos grandes factorías localizadas en Buenos Aires y Puerto Rico desde donde se abastecería las necesidades de mano de obra de la América meridional y septentrional. El nuevo compromiso permitiría, en teoría, atajar un frente continuo de fricción a la vez cerraba la puerta del intenso tráfico ilícito en detrimento del comercio legal hispanoamericano. El propósito era deshacerse de la dependencia de las grandes compañías extranjeras, volviendo a la vieja fórmula de negocio con comerciantes españoles mediante licencias para introducir un determinado número de esclavos según las necesidades de volumen y región concreta. Eran

concesiones limitadas tanto en espacio, tiempo y forma supliendo el vacío dejado por la South Sea Company. El plan no prosperó, al igual que la propuesta de Carvajal de formar una compañía del asiento de negros en Cádiz con factoría en Puerto Rico, porque implicaba conceder a los negreros portugueses e ingleses una participación en el asiento al dominar las factorías africanas.

Como afirmábamos antes, la monarquía aplicó una generosa política de concesión de licencias a asentistas y mantuvo los privilegios a las Compañías comerciales, con el objeto de aumentar el tráfico negrero. Los asentistas salieron beneficiados con la concesión de asiento general como en el caso a favor de Juan Antonio de Guitiasati con el compromiso de introducir negros desde la costa de Guinea a La Habana y Cuba, Perú y Tierra Firme. En cambio Maracaibo y Venezuela serían abastecidas por la Compañía de Caracas. Los cambios ocasionaron cierta confusión administrativa sin producir la merma del contrabando ya que los comerciantes portugueses continuaron introduciendo esclavos negros de contrabando en las provincias hispanoamericanas. Por su parte, Inglaterra también continuó abasteciendo esclavos, ahora de forma ilegal, desde sus enclaves estratégicos situados en las costas americanas (Jamaica, Barbados, Colonia de Sacramento, etc.) y se servía de los asentistas españoles y de los funcionarios para introducir fraudulentamente sus mercaderías.²⁸

El contrabando en las Indias fue otro tema que la Junta trató en sus sesiones consciente de la imposibilidad de atajar el inmenso volumen del tráfico ilícito de telas y géneros de las potencias extranjeras ante la inexistencia de fabricación nacional. La Junta propuso un plan de reactivación productivo y exportador desde la península para combatir los productos ilegales. Para Ensenada y Carvajal era necesario poner en práctica un programa para impulsar el abastecimiento hacia América, con precios módicos, ya que el contrabando era consecuencia de la falta de artículos y sus bajos precios. El principal problema de los productos hispanos era que no podía competir con los productos extranjeros de contrabando al no pagar impuestos de entrada, sus asequibles precios y en consecuencia saturaban el mercado. Varias fueron las propuestas

²⁸ Bilbaíno Torres Ramírez, *La compañía gaditana de negros* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos: 1973), 12-13.

Eduardo Pascual Ramos

como reducir el coste de las expediciones hasta el 20% de interés al igual que medidas para planificar y regular el comercio español en la zona del Caribe. La concepción de creación de una compañía comercial, como la Compañía de Barcelona fundada en tiempos de Arriaga, no entró en los proyectos. En cambio se propuso establecer una factoría en Santo Domingo, a modo de compañía mercantil a cargo del mismo consulado de Cádiz, que surtiese la zona de todo tipo de género, excepto de carne. El problema principal continuó vigente como era el elevado coste de los productos españoles en relación con los extranjeros suministrados de modo fraudulento. En concreto, Iturriaga propuso una reestructuración del comercio español en el área del Caribe. La Habana sería abastecida por la harina y vino de Nueva España, Caracas, Cumaná y Margarita por las harinas Nueva España y de las exportadas desde la península por la Compañía de La Habana. En cambio, Maracaibo y Santa Martas serían surtidas por las harinas que exportaran el registro anual de Canarias y las islas de Santo Domingo y Puerto Rico por las harinas de Nueva España. Además se propuso establecer nuevas compañías mercantiles en Cádiz con el objeto de animar el tráfico desde la península. De nuevo el plan no pasó de las buenas intenciones.

No menos hiriente, por ser aliados incontestables, fue el aumento del comercio ilícito en América por parte de Francia. Como no podía ser de otra forma, España mantuvo, en materia preventiva, una igualdad con Francia que con Gran Bretaña y Holanda con el propósito de mantener integro los intereses españoles ante la intromisión extranjera. El virrey de Nueva Granada, el presidente de Panamá y el gobernador de Cartagena permanecían en alerta con el propósito de impedir cualquier desembarco francés en la zona de Darién. No menos relevante era el tráfico ilícito de Holanda desde la isla de Curaçao, con especial incidencia por las represalias contra embarcaciones españolas y más en concreto a la Compañía Guipuzcoana. Para Eslava, la acción correctiva y la demostración de fuerza eran las medidas aplicables contra las acciones holandesas.

Es significativo que la Junta dedicase sus esfuerzos a fomentar la defensa terrestre en América. Así quedó proyectado la mejora y modernización de las fortificaciones en las áreas portuarias y con la designación de mandos ante posibles ataques británicos en

Centroamérica. Para ello, fue clave la figura de Eslava como virrey de Nueva Granada y consejero de Ensenada. Su amplia experiencia le permitió concebir a Cartagena de Indias como principal en el sistema defensivo y ofensivo en el área del Caribe. Era indispensable volver a fortificar Portobelo y Chagres para garantizar la protección de la región panameña del Darién. Destaca la construcción del fuerte de San Sebastián del Pastelillo y la reparación del baluarte de San José, en previsión de ataque británico. Sin olvidar, la construcción en la Caledonia, ante el temor de las intenciones francesas sobre este último enclave. En Nueva Andalucía, más en concreto el fuerte de Araya (Venezuela), fue otra zona de interés con problemas de fortificación cuya estratégica situación permitía el control del cuantioso tráfico ilícito extranjero en la región caraqueña de Cumaná. La segunda red defensiva debía estar articulada por el puerto de La Habana, clave en la protección del golfo de Nueva España y del Caribe. En el plan de Eslava, la isla de Cuba debía desempeñar el doble papel de ser el mayor depósito militar en Nueva España y Tierra Firme y base de redistribución de todo tipo de armamento para el socorro inmediato en la zona. La propuesta de la Junta no fue puesta en práctica por Ensenada y diez años más tarde tuvo sus consecuencias al ser ocupada por los ingleses durante la guerra de los Siete Años.²⁹

Para Ensenada y su equipo ministerial, el establecimiento extranjero en América ponía en peligro la expansión hasta la costa del Pacífico, facilitaba la explotación del palo de tinte por los extranjeros y el comercio ilícito de géneros no españoles a lo largo del litoral Atlántico. Las acciones contra estos establecimientos, propuesto por Eslava a Ensenada, eran la acción punitiva contra los ingleses apresando las embarcaciones de tráfico ilícito al igual que por tierra para cortar comunicación con los indios mosquitos.

De especial inquietud era la ocupación inglesa de la costa de Honduras desde finales del siglo XVII y el asentamiento de leñadores británicos que explotaban el palo de tinte necesario para las fábricas de algodón. Desde hacía tiempo, Inglaterra mantenía una agresiva política de injerencia en el Caribe español promovida desde Londres y su

²⁹ Lucio Mijares Pérez, “Programa político para América del marqués de la Ensenada”, *Revista de Historia de América*, no. 81 (1976): 93-100.

gobernador en Jamaica para la extracción de productos indianos. Además, ejercía una política de usurpación territorial en zona caribeña española con la construcción ilegal de asentamientos fortificados, asentamiento de tropas armadas y apoyo de navíos de guerra con base en Jamaica para proteger a los contrabandistas contra los guardacostas españolas. De poco sirvieron las protestas diplomáticas de Carvajal ante Inglaterra, nación que edulcoraba su actuación justificada en los derechos de navegación de antiguos tratados ratificados en Utrecht. El fracaso de las expediciones a Honduras de 1748 y 1750 y la política de neutralidad fernandina obligaron a España a aplicar una política de prudencia en una futura operación de desalojo. Ensenada replanteó esta situación ante los escasos resultados de las quejas comunicadas a Londres. Don Zenón concibió en secreto una operación militar de desalojo inglés de Campeche y potenciar el comercio directo del producto tintóreo desde Cádiz. Esta decisión pretendía defender los intereses españoles aunque contradecía el sistema de paz aunque lo más grave era que no contaba con el consentimiento de Fernando VI. En mayo de 1754 se inició una ofensiva armada en la bahía de Campeche, llegando los españoles a ocupar Vallis. El empeñamiento de Ensenada por recuperar Honduras y controlar la explotación del palo de tinte fue visto por sus enemigos como un paso hacia la ruptura de la neutralidad fernandina. El operativo dio fin con la llegada de la orden de retirada motivada por la apertura de una nueva coyuntura en el gobierno de Fernando VI tras la muerte de Carvajal, la destitución de Ensenada y la designación de Ricardo Wall como ministro de Estado.³⁰

6. La conjura contra Ensenada

Mientras la carrera de Ensenada llegaba a su cénit, se urdió una conspiración para derrocarlo. Diversos hechos coincidieron en el tiempo. En abril de 1754, se aceleró la campaña de desprestigio contra Ensenada urdida por el duque de Huéscar, y con el apoyo de algunos Grandes de España descontentos por estar alejados de los centros de

³⁰ Juan Molina Cortón, *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada* (Mérida: Editora Regional de Extremadura, 2003), 396-404.

decisiones. A este grupo se unió Ricardo Wall, que gozó de un meteórico ascenso al pasar de embajador en Londres a ministro de Estado en sustitución de Carvajal y por recomendación del duque Huéscar. El otro sector opositor procedía de Inglaterra encabezado por el embajador Benjamin Keene en defensa de los intereses de su nación en la expansión comercial en Indias. Los conspirados urdieron un plan contra Ensenada, acusado ante el rey, de romper la política fernandina de neutralidad al preparar en secreto un ataque contra Inglaterra a causa de la colonización ilegal británica en Campeche. El éxito de los conspiradores no hubiera tenido éxito sin la participación de la reina Bárbara de Braganza, que aunque de forma tardía fue eficaz en la destitución de Ensenada. Los hechos coincidieron con el tiempo crítico entre España y Portugal por los llamados límites en Paraguay y la defensa del mantenimiento de los jesuitas en sus misiones. El embajador portugués, Ponte de Lima, inició otra campaña de desprestigio contra Ensenada al denunciar ante Bárbara de Braganza los obstáculos puesto por el marqués a la ampliación del Tratado de Límites que incurría con graves perjuicios a un grupo de cortesanos.

Desde Londres dio inicio una exitosa campaña de intriga y desestabilización del ejecutivo español al mostrar una imagen de víctima por la política ensenadista. La presión urdida por el embajador Keene a Carvajal alertando de estar en peligro el sistema de neutralidad con constantes quejas y falsas acusaciones desbordó al español. Sin duda, el éxito fue fraccionar la entente Ensenada-Carvajal para que los Grandes tomaran posición a favor de uno de los dos ministros, con Carvajal en defensa de la paz y Ensenada en lucha con Inglaterra por su cuenta. En realidad, las negociaciones diplomáticas de Carvajal con Londres para mantener el sistema de neutralidad estaban suspendidas desde finales de 1752. De esta forma, Carvajal y Wall permitieron contribuir indirectamente en el juego victimista y maquiavélico de los políticos ingleses contra Ensenada sin una perspectiva de política global y de futuro.

Los monarcas españoles empezaron a ceder ante la presión de los conspiradores, que coincidió con la defunción de Carvajal en 1754. El duque de Huéscar, mayordomo del rey, asumió interinamente la secretaría de Estado y convenció al indeciso Fernando VI para que nombrara a Ricardo Wall nuevo secretario de Estado. El duque de Huéscar,

con ayuda de Keene, convenció a la reina de tener pruebas contra Ensenada de evitar la aplicación de tres tratados firmados por Carvajal que consolidaban la neutralidad fernandina y de mantener correspondencia con el rey de Nápoles que se oponía al Tratado de Aranjuez. La llegada de Wall a Madrid fue decisiva para los conspiradores al convencer al monarca de que Ensenada era el culpable de la guerra en Paraguay y que implicaba al confesor real como miembro de la Compañía de Jesús.³¹ La trama alcanzó su zénit cuando Huéscar y Wall presentaron varios documentos en que demostraban que Ensenada había iniciado una guerra contra Inglaterra sin su consentimiento.

Fernando VI retiró la confianza depositada en Ensenada con su destierro en julio de 1754 a Granada, ciudad que se convirtió en su prisión, y la salida de la corte de los “ensenadistas”. Era el triunfo del partido español y de la diplomacia del gobierno inglés plenamente satisfechos al sentenciar su embajador en Madrid “ya no se construirían más barcos contra Inglaterra”.

Tras la muerte de Fernando VI se abrió un nuevo tiempo para el desterrado ya que al año siguiente obtuvo permiso del nuevo monarca para su traslado al Puerto de Santa María. Es más, Carlos III le permitió regresar a la corte, junto a los ensenadistas, nombrándole consejero para participar en la junta del Catastro. Pero su tiempo en la corte había pasado. El estallido del motín contra Esquilache (1766) de nuevo le sacudió al ser acusado de instigar el motín y ser valedor de los jesuitas. El nuevo cuadro ministerial apoyó el destierro de don Zenón, ahora definitivo, a Medina del Campo (Valladolid) donde pasó sus últimos años de vida. En su voluntad testamentaria legó sus bienes al rey y a principios de diciembre de 1781 murió a los setenta y nueve años de edad.

7. El reinado de Fernando VI después de Ensenada

Los conjurados no lograron desbaratar el proyecto de rearme naval del ministro destituido. Fernando VI se apresuró a nombrar, en contra del parecer de Ricardo Wall, un nuevo cuadro ministerial con Sebastián Eslava en la secretaría de Guerra y el conde

³¹ Diego Téllez Alarcia, *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII. El despotismo ilustrado de D. Ricardo Wall* (Madrid: Fundación de Historia Moderna, 2010), 177-179.

de Valparaíso en Hacienda. El ensenadista y bailío sanjuanista Julián de Arriaga aceptó la secretaría de Marina cuyo palmarés venía precedido por su ascenso a Intendente General de Marina y a la presidencia de la Casa de Contratación. De modo que Ricardo Wall, sorprendentemente, sustituyó a Carvajal desde 1754 en la secretaría de Estado y a Ensenada en la de Indias, aunque su deseo era la secretaría de Marina con su propuesta de cambio. El plan salió mal ya que Fernando VI decidió mantener a Arriaga en su puesto y además le asignó la secretaría de Indias que de este modo podría gestionar la política atlántica. Así, Arriaga se convirtió en un digno sucesor de Ensenada aunque no contó con la libertad de su predecesor. Sus secretarías padecieron un férreo control de supervisión presupuestario anual supeditado al ministerio de Hacienda y a la Tesorería General bajo la supervisión del propio Wall. En la práctica, los proyectos constructivos de la Armada quedaron a la providencia de éste.

Como se ve, Ricardo Wall se convirtió en el hombre fuerte del periodo post-ensenadista y destinó sus esfuerzos a reducir las competencias de las secretarías de Marina e Indias al quedar las decisiones políticas sobre el control del tráfico naval a Indias en manos del rey y en su defecto en el secretario de Estado. Arriaga quedó relegado a un mero transmisor de las órdenes reales a sus subalternos.

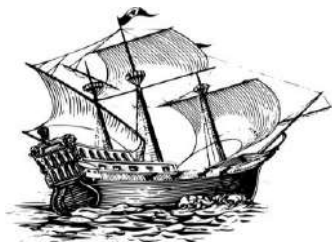
De manera que el plan ensenadista fue desmontado por Wall en un intento de contentar a los ingleses. Por de pronto, suspendió las órdenes contra de los cortadores de palo en Campeche que afectaba a muchos de los viejos colaboradores de don Zenón. Las mutilaciones fueron más allá con la paralización de la construcción naval, la decapitación del giro y la desintegración de la red de espías. Con el tiempo, Wall quedó arrinconado, sin las simpatías de la reina, sospechoso para el príncipe Carlos y sin un programa político que ofrecer al moribundo rey. El abandono durante los últimos años del reinado de Fernando VI llevó a la inacción de gobierno y de los Consejos compuestos por ensenadistas y dado que muchos de ellos contaban con edades avanzadas.

Durante los últimos años del reinado de Fernando VI, Europa se levantó en armas, en la denominada guerra de los Siete Años (1756-1763), aunque Wall no pudo o no quiso contrariar al moribundo monarca para que entrase en el conflicto. De manera casi

Eduardo Pascual Ramos

unánime se ha considerado de razonable la decisión de Bárbara en mantener una posición neutralista, gracias al asesoramiento de los consejeros Eslava y Valparaíso, que postergaba a su sucesor la toma de una decisión definitiva ante los claros síntomas de desgaste de la salud física y mental de los monarcas.

De modo que los tiempos se aceleraron con la defunción de Bárbara en 1758, que precipitó la locura y muerte del rey al año siguiente. El irlandés apoyó la política de neutralidad para evitar la entrada en la guerra a causa de quedar desengañado por las agresiones inglesas contra los intereses españoles. Los hechos coincidieron en el tiempo con la defunción de los enseñadistas Eslava y Valparaíso, defensores de eludir la guerra. A Wall se le debe el mérito de realizar la transición de soberanos sin grandes sobresaltos y evitar agresiones externas. Carlos III inauguró un tiempo marcado por el fin del sistema de neutralidad fernandino marcado por el distanciamiento con Inglaterra y un acercamiento a Francia que propició la entrada de España en la guerra de los Siete Años con motivo de la firma del Tercer Pacto de Familia franco-español.³²



BIBLIOGRAFÍA

Abad León, Felipe. *El marqués de la Ensenada, su vida y obra*. Madrid: Naval, 1985.

Alberola Romá, Armando, Cayetano Mas Galván y Rosario Die Maculet, coord., *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Alicante: Universitat d'Alacant, 2015.

³² Diego Téllez Alarcia, *Absolutismo e Ilustración en la España...*, 65-87.

El marqués de la Ensenada y la proyección transoceánica

- Barrios, Feliciano. *El Consejo de Estado de la Monarquía española (1512-1812)*. Madrid: Consejo de Estado, 1984.
- Baudot Monroy, María. “Barcos para el Rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759)”. En *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, ed. Manuel Reyes García Hurtado. Madrid: Sílex, 2012.
- Baudot Monroy, María. “La campaña de corso de 1748-1749 en el Mediterráneo. El intento del marqués de la Ensenada y Julián de Arriaga de destruir la flota argelina”. En *Actas del III Congreso de Historia Marítima de Cataluña*. Barcelona: Museo Marítimo de Barcelona, CD-ROM, 2006.
- Baudot Monroy, María. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, (1700-1754)*. Madrid: Ministerio de Defensa. Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, 2013.
- Blanco Núñez, José María. “Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)”. En *La Armada Española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, ed. Manuel-Reyes García Hurtado. Madrid: Sílex, 2012.
- De la Guardia, Ricardo. *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España, Anales de trece siglos*. Ferrol: Imprenta del Correo Gallego, 1914.
- Delgado Barrado, José Miguel. *Aquiles y Teseos. Bosquejos del reformismo borbónico (1701-1759)*. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2007.
- Delgado Barrado, José Miguel. *El proyecto político de Carvajal. Pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2001.
- Díaz-Ordóñez, Manuel. *Amarrados al negocio: Reformismo Borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2009.
- Dubet, Anne. “El control del “Ministro de Hacienda” de Indias: el Marqués de Ensenada, las cuentas y las cajas americanas (1743-1754)”. *De Computis*, no. 25 (2016): 35-64.

Eduardo Pascual Ramos

- Dubet, Anne. “El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda Americana: un proyecto de equipo”. *Estudios de Historia Novohispana*, no. 55 (2016): 99-116.
- Dubet, Anne. “Entre razón y ciencia de la Hacienda: la conflictiva construcción de un modelo de buen gobierno de la Real Hacienda en España en la primera mitad del siglo XVIII”. *Espacio, Tiempo y Forma*, no. 28 (2015): 187-209.
- Feliciano Ramos, Héctor. *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*. Sevilla: Diputación Provincial, 1990.
- Fernández Duro, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. 6. Madrid: Museo Naval, 1972-1973.
- Gómez Molleda, María Dolores. “El pensamiento de Carvajal y la política internacional española del s. XVIII”. *Hispania*, no. 15 (1995): 117-137.
- Gómez Urdáñez, José Luis. “Ensenada, hacendista ilustrado”. En *El Catastro de Ensenada: magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756*, coordinado por Ignacio Durán Boo, Concepción Camarero Bullón. Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002.
- Gómez Urdáñez, José Luis. “La estrategia político-militar en la España discreta: el ensenadismo”. En *Más estado y más mercado. Absolutismo y economía en la España del siglo XVIII*, editado por Guillermo Pérez Sarrión. Madrid: Sílex, 2011.
- Gómez Urdáñez, José Luis. *El proyecto político del marqués de la Ensenada*. La Rioja: Universidad de la Rioja, 2008.
- Gómez Urdáñez, José Luis. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Editorial Milenio, 1996.
- Gómez-Centurión Jiménez, Carlos María. “La reforma de las Casas Reales del marqués de la Ensenada”. *Cuadernos de Historia Moderna*, no. 20 (1998): 59-83.
- González Enciso, Agustín. “A Moderate and Rational Absolutism. Spanish Fiscal Policy in the First Half of the Eighteenth Century”. En *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, editado por Rafael Torres. Navarra: Eunsa, 2007.

El marqués de la Ensenada y la proyección transoceánica

- Lynch, John. *La España del siglo XVIII*. Barcelona: Crítica, 1991.
- Merino Navarro, José Patricio. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981.
- Mijares Pérez, Lucio. “Programa político para América del marqués de la Ensenada”. *Revista de Historia de América*, no. 81 (1976): 82-130.
- Molina Cortón, Juan. *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*, Mérida: Editora Regional de Extremadura, 2003.
- Morales Hernández, José Luis. “Jorge Juan en Londres”. *Revista General de Marina*, no. 184 (1973): 663-670.
- Morales Padrón, Francisco. *Rebelión contra la Compañía de Caracas*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1955.
- Ozanam, Didier. *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre D. José de Carvajal y el duque de Huéscar, 1746-1749*. Madrid: C.S.I.C. Escuela de Historia Moderna, 1975.
- Pando Villarroya, José Luis. *La Intendencia de la Armada*. Madrid: Pando Ediciones, 1982.
- Peralta, Víctor. *Patrones, clientes amigos. El poder burocrático indiano en la España del siglo XVIII*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006.
- Serrano Álvarez, José Manuel. “El poder y la gloria: élites y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII”. *Studia histórica. Historia moderna*, no. 35 (2013): 99-125.
- Téllez Alarcia, Diego. *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII. El despotismo ilustrado de D. Ricardo Wall*. Madrid: Fundación de Historia Moderna, 2010.
- Torres Ramírez, Bibiano. *La compañía gaditana de negros*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.
- Torres Sánchez, Rafael. “Cuando las reglas del juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII”. *Revista de Historia Moderna*, no. 20 (2002): 487-512.

Eduardo Pascual Ramos

Torres Sánchez, Rafael. *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*. Madrid: Marcial Pons, 2013.

Torres Sánchez, Rafael. *La llave de todos los tesoros. La tesorería general de Carlos III*. Madrid: Sílex, 2012.

Valdez-Bubnov, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: UNAM, 2011.

Vázquez Lijó, José Manuel. *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2007.