

EL GASTO NAVAL EN ESPAÑA E INDIAS (1715-1759). EL CASO DE TIERRA FIRME

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ
Profesor de Historia Naval

Los años que transcurrieron de 1700 a 1713 fueron de gran importancia para el futuro político de España en el ámbito internacional. Su hegemonía en el Viejo Continente empezó a ser discutida seriamente con la ascensión en 1665 de Carlos II, último representante de la otrora poderosa rama española de los Austrias. La muerte sin descendencia de este infortunado rey en 1700 arrastró a España a una dura pugna por mantener su prestigio en Europa y en el Nuevo Continente. La guerra de Sucesión, que se prolongó hasta el Tratado de Utrecht en 1713, dio motivo para que se enzarzaran las principales potencias europeas, ávidas de recoger algún despojo de la inmensa herencia española; consolidó en el ámbito político la llegada de una nueva casa reinante, la de los Borbones, y en el ámbito militar resultó una dura prueba para una nación que a principios del siglo XVIII tenía uno de los ejércitos menos modernizados del continente.

Los cambios que trajo consigo la guerra fueron decisivos. Poco a poco fueron desapareciendo los últimos vestigios de la Administración de los Austrias, incluso mientras la guerra se seguía librando. El hecho de que Francia se aliara con España en su pugna con Austria e Inglaterra comportó la inevitable influencia francesa en la Corte española, máxime cuando el pretendiente francés, el futuro Felipe V, empezó a acariciar la posibilidad de poder ceñirse la corona española a partir de 1712. Los Consejos de Flandes y Aragón desaparecieron entre 1702 y 1707, al tiempo que en 1713 se aprobaba con bastante reticencia la Ley Sálica (1). La España borbónica daba sus primeros pasos.

Con la implantación de los Decretos de Nueva Planta, entre 1713 y 1715, quedó definitivamente unificado el aparato administrativo español. La desaparición de las antiguas y siempre inquietas Cortes de Aragón o Cataluña marcó el inicio de una política decididamente centralista que seguiría en lo sucesivo los pasos marcados por los consejeros franceses, tan abundantes en la Corte de Madrid. Sin embargo, el gran escollo para el desarrollo de las reformas que se iban a ir emprendiendo provenía justamente del mismo tratado de paz. En efecto, Utrecht marcó claramente los designios de la política internacional española y, por supuesto, de las reformas que en el ámbito militar también se irían introduciendo. El Ejército y la Marina española, deshechos tras decenios de lucha, debieron adaptarse a las reformas borbónicas,

(1) KAMEN, Henry: *Felipe V, el rey que reinó dos veces*. Temas de Hoy, Madrid, 2000, p. 106.

que en gran medida estaban pensadas para limpiar el honor mancillado en Utrecht. Especialmente duro para los ministros españoles fue admitir el hecho de que, tras el tratado, el dominio del mar había pasado a manos de Inglaterra, el tradicional enemigo durante todo el siglo XVIII. La introducción del navío de permiso y el Tratado del Asiento rompían por primera vez el monopolio español de las relaciones comerciales y económicas con América. Por tanto, la lucha futura sería en realidad una lucha por el dominio del mar y por los derechos de navegación. Todo ello afectó notablemente la dominación económica española en Indias⁽²⁾.

Gran parte de las reformas que se acometieron en España y América iban encaminadas a la resolución del problema de los derechos de navegación y del mal disimulado contrabando de los ingleses. Las fricciones entre las Cortes de Madrid y Londres provocaron una auténtica riada de quejas y cruces diplomáticos, especialmente durante las décadas de 1720 y 1730 del nuevo siglo (3). La proximidad de Jamaica a los principales puertos españoles y la práctica habitual del soborno incluso a soldados y oficiales españoles multiplicaron notablemente el problema del contrabando pese a la creciente actividad de los guardacostas (4). La sangría que este contrabando representaba para el comercio español era auténticamente gravosa, dando las mismas fuentes inglesas unas ganancias para 1738 de 1.169.789 pesos (5).

Las reformas no se hicieron esperar, especialmente cuando América tendió a convertirse en el objetivo indispensable del desarrollo de la monarquía borbónica, de modo que afectaron tanto a los organismos de dirección en la metrópoli como en las mismas Indias (6). Los resortes sobre los que bascularon las medidas reformistas tuvieron como puntos fundamentales la Administración general y el Ejército, sin el cual ningún tipo de cambios hubiera podido hacerse efectivo, máxime cuando la solución militar se preveía como la más adecuada a los intereses lesionados en Utrecht desde 1713.

Dentro de un organigrama típicamente francés, Felipe V se rodeó de una larga serie de consejeros dispuestos a implantar en España las profundas reformas que tan buenos resultados habían dado a la gran Francia del siglo XVII, y que tenían como elementos centrales la creación de compañías de comercio, la introducción de las secretarías y ministerios, el fomento de la Marina, el poblacionismo y la introducción de cambios en la organización territorial tanto en España como en las Indias (7). Estos cortesanos recibieron el decidido apoyo de altas autoridades de Madrid, deseosas de emprender un amplio programa de recuperación nacional.

(2) NAVARRO GARCÍA, Luis: *Hispanoamérica en el siglo XVIII*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1991, p. 26.

(3) LEE BROWN, Vera: «South Sea Company and Contraband Trade», *American Historical Review*, XXXI, julio, 1926, pp. 663-665.

(4) NELSON, George H.: «Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739», *American Historical Review*, LI, agosto, 1946, pp. 57-59.

(5) *Ibidem*, p. 63.

(6) NAVARRO GARCÍA: *op. cit.*, p. 56.

(7) *Ibidem*.

Por todo ello, no es de extrañar que uno de los objetivos principales de las reformas estuviera centrado en la Marina de Guerra. Sin una marina de guerra potente, eficaz y, sobre todo, unificada difícilmente se podría hacer frente a la todopoderosa Armada británica, que parecía tener, a los ojos de muchos militares españoles, el don de la ubicuidad. A principios del siglo XVIII España disponía sobre el papel de un gran número de armadas, pero de muy pocos barcos. En concreto, llegaron a subsistir simultáneamente hasta nueve armadas distintas: de Flandes, del Mar Océano, de la Carrera de Indias, del Mar del Sur, de Barlovento, y las galeras de España, Génova, Nápoles y Sicilia (8). En la práctica, ninguna de ellas merecía el calificativo de armada, y a efectos prácticos el valor de combate de todas ellas era prácticamente nulo. Tan sólo 11 barcos constituían el total de las naves disponibles para defender y proteger todo el tráfico indiano a comienzos de siglo, y de ellas más de la mitad se hallaban en muy mal estado. Además, las naves auxiliares que debían existir en América para contrarrestar el poder emergente de los contrabandistas ingleses eran muy escasas: en 1708 sólo había dos de estos buques en toda el área atlántica (9).

Una vez que la guerra de Sucesión tocaba a su fin, las autoridades hispanas se apresuraron a preparar planes para la construcción de buques tanto en España como en Indias. La influencia francesa, con Orry a la cabeza, se hizo sentir en el nuevo rey de España, quien ya en 1708 ordenó la construcción de una armada capaz de defender los intereses de la Monarquía (10).

Como consecuencia directa del afán centralizador de los consejeros franceses, pero también como una solución práctica al caos de armadas sin apenas buques, se tomó la determinación de crear una sola marina de guerra. De este modo todas las flotas españolas se unificaron mediante Real Cédula de 14 de febrero de 1714 dando lugar al nacimiento de la Armada Real, fuerza de la que tan sólo quedaron fuera las ineficaces armadas de galeras y la de Barlovento (11), cuyos niveles de operatividad habían bajado a mínimos históricos. En la misma línea, en 1717 se creó el cargo de Intendente General de Marina, cuyo primer titular sería el excelente reformador José Patiño, padre de la moderna Armada española. Con Patiño al frente de la Intendencia —figura típicamente francesa—, y sobre todo después de su nombramiento como ministro de Marina, en 1726 (12), la Armada comenzó un largo y costoso programa de reformas cuyo fin último era aumentar la potencia y calidad de los buques españoles, principales garantes, al fin y al cabo, del predominio en el mar Caribe, ya amenazado por los ingleses. Fruto de este ímprobo esfuerzo fue el crecimiento sostenido de la Armada española, que en

(8) PÉREZ-MALLAÑA BUENO, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. EEHA, Sevilla, 1982, p. 380.

(9) *Ibidem*, p. 384.

(10) FERNÁNDEZ DURO, Csárcó: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, 1973, vol. V, p. 472.

(11) RODRÍGUEZ CASADO, Vicente: «La política del reformismo de los primeros borbones en la marina de guerra española», *Anuario de Estudios Americanos*, XXV, Sevilla, 1968, p. 604.

(12) *Ibidem*.

1745 al menos podía ya enfrentarse en relativo pie de igualdad a la todopoderosa Armada británica. Así, en el período de 1720 a 1745 el número de navíos de línea construidos por España se elevó a 63, mientras que en el mismo período Inglaterra sólo pudo poner a flote 18 nuevos buques (13). Muchos de estos navíos pudieron convoyar las flotas que cruzaban el Atlántico, que en momentos especialmente críticos aportaban tropas, material y protección a las costas americanas.

El aumento de la potencia de la Armada española y su robustecimiento como elemento disuasorio frente a la Marina de Guerra británica había sido uno de los ejes en torno a los que giró buena parte de la política reformista de los Borbones españoles. Al abrirse el siglo XVIII podía decirse a ciencia cierta que España no sólo no tenía una marina nacional de guerra, sino que sencillamente carecía de cualquier tipo de armada que pudiese calificarse como tal. Con esta perspectiva difícilmente podría alguna vez Su Majestad Católica disputar a los ingleses el predominio del mar, y menos aún defender las rutas oceánicas por donde discurría la plata americana. Por este motivo, y hasta que hombres como Patiño sentaron las bases de lo que sería la moderna Armada española de Guerra del siglo XVIII, durante buena parte de este siglo se tuvo que depender de la protección ofrecida por los franceses, ya aliados naturales de España desde que Felipe V se asentara firmemente en el trono español tras el Tratado de Utrecht.

La Marina de Guerra constituyó, por tanto, un factor de decisiva importancia estratégica. Durante los diez años en los que Patiño estuvo al frente de la Secretaría de Estado de Marina e Indias (1726-1736), el incremento del poderío naval español llegó a preocupar seriamente al todopoderoso embajador inglés en Madrid, Benjamin Keene, que en 1728 llegó a decir: «He notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento de la marina española» (14). En 1743 Patiño fue sucedido en todas sus funciones por el marqués de la Ensenada, quien se encargó de dar un decisivo impulso a la naciente Marina española. Sin embargo, sus comienzos no fueron muy alentadores, ya que debido a distintos infortunios se llegaron a perder en la nueva guerra contra los ingleses, de 1739 a 1748, casi una cincuentena de navíos, lo que colocó a la Marina a unos niveles anteriores a la llegada de Patiño.

La obra de Patiño fue continuada por Campillo y Ensenada durante las dos décadas siguientes, siempre con excelentes éxitos para el prestigio y dignificación de la Armada española, que a finales de los años cincuenta conoce su apogeo. Los más de 60 buques de línea y las altas cantidades de dinero destinadas en este tiempo a la Armada, superiores a los 85 millones de reales (15), indican con claridad el gran esfuerzo realizado en la etapa de

(13) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, p. 357.

(14) OZANAM, Didier: «La política exterior de España en tiempos de Felipe V y de Fernando VI», *Historia de España*. Dirigida por Ramón Menéndez Pidal, vol. XXIX. Madrid, 1985, p. 461.

(15) MERINO NAVARRO: *op. cit.*, pp. 155-156.

Ensenada para convertir la Marina de Guerra en una fuerza eficiente desde el punto de vista estratégico.

Sin embargo, el espectacular incremento de la fuerza efectiva de la Armada —evidente ya durante el reinado de Carlos III, hasta el punto de ser uno de los factores determinantes del éxito de la paz de 1783 (16)— no implicaba necesariamente un notable incremento de las fuerzas navales operativas en el teatro americano. La creación de la moderna Marina de Guerra española significó una mayor y más eficiente presencia de las escuadras españolas en el Mediterráneo, las costas españolas y la navegación trasatlántica, pero no una actitud prepotente en los mares americanos. De hecho, la actitud de la Armada española en América siguió siendo defensiva y casi limitada al control de las rutas comerciales, concentradas casi todas en los mares caribeños (17).

Los gastos generados por estos programas de construcción naval y reformas organizativas fueron enormes. Entre 1715 y 1759, la época dorada de la construcción naval de esta primera Marina de Guerra, los gastos navales fueron incrementándose paulatinamente hasta llegar a acaparar el 25 por 100 de los gastos totales de la Monarquía hacia 1759. Los astilleros de Guarnizo, La Habana, Cádiz, Cartagena o Ferrol fueron los responsables de este incremento tan espectacular de los gastos navales. Mientras que en 1723 los gastos navales apenas representaban el 9,7 por 100 del total de los de la Administración, a partir de la década de los cincuenta, en la que Ensenada mostró su mayor actividad, éstos se elevaron por encima del 20 por 100. En concreto, en 1755 fueron del 24,58 por 100, en tanto que en 1759 se mantuvieron en el 24,22 por 100 (18), lo que significaba casi una cuarta parte del gasto público.

Aunque el incremento del poderío de la Armada beneficiaba obviamente a todos los territorios cuya defensa aquélla garantizaba, las Indias se mantuvieron en esta etapa algo apartadas de la evolución general, si exceptuamos el astillero de La Habana. En efecto, La Habana consiguió un merecido lugar de honor entre los más fructíferos astilleros, especialmente entre los años 1735 y 1749, en los que mantuvo un elevado nivel constructor. Entre 1715 y 1759 se fabricaron 108 navíos de 50 cañones o más en todos los astilleros españoles y americanos, de los que 33 (es decir, el 31 por 100) procedieron de La Habana (19). Sin embargo, el resto de los astilleros americanos mostraron unos niveles bajísimos de construcción, como el de Coatzacoalcos, en el istmo de Tehuantepec, o la propia Cartagena de Indias, que apenas construyó más que alguno que otro patache.

(16) RODRÍGUEZ CASADO: *op. cit.*, p. 609.

(17) La escasa actividad de la Armada de Barlovento fue la causa de etc retraining.

(18) OZANAM, Didier: «Notas para un estudio de los presupuestos de la monarquía española a mediados del siglo XVIII», en *Dinero y Crédito, siglos XVI a XIX*. Madrid, 1978, p. 58.

(19) OZANAM, Didier: «La política exterior de España...», p. 489.

Como consecuencia de la crisis militar por la que atravesaba Tierra Firme, esta área no mostró una especial actividad en el ámbito del gasto naval militar durante este período. Pese a que gozaba de uno de los puertos más importantes de América —Cartagena de Indias—, y no obstante ser su área de influencia estratégica vital para la defensa del Caribe, lo cierto es que habría que esperar hasta el reinado de Carlos III para observar una auténtica actividad naval en todo el arco costero de Tierra Firme.

Por este motivo, los gastos en elementos navales en Tierra Firme no fueron muy cuantiosos durante el siglo XVIII, a lo que sin duda ayudó el hecho de no existir ningún astillero de importancia en el área abarcada por nuestro estudio. Así pues, todos los gastos navales que se van a mostrar desde ahora tuvieron como origen uno de estos tres elementos: *a*) los gastos causados por la presencia temporal de escuadras españolas o aliadas en puertos de Tierra Firme, que debían ser sufragados siempre por la ciudad que acogía a dichos navíos; *b*) los gastos derivados del mantenimiento de la Armada de Barlovento, única fuerza naval operativa de carácter independiente que seguía existiendo en el Caribe después de la creación de la Armada española en 1714, y *c*) los gastos provenientes directamente del apresto y mantenimiento de los guardacostas españoles, fuerza naval cuyo nacimiento estuvo directamente ligado a combatir el notable desarrollo del contrabando inglés en América.

La documentación no ha permitido separar en la mayoría de los casos qué cantidades proceden de cada uno de los elementos arriba expuestos. Sin embargo, sabemos que la mayor parte de estas cantidades pertenecen al sostenimiento de los guardacostas y de las armadas que se mantenían en determinados puertos. La Armada de Barlovento mostró, hasta su definitiva desaparición en 1749, una actividad muy baja, y fue durante el siglo XVIII una fuerza naval sin valor operativo serio (20). Además, la mayor parte del esfuerzo contributivo hacia la Armada de Barlovento recaía en la caja de México, mientras que las aportaciones de Cartagena de Indias, como principal puerto de la zona, eran notablemente inferiores (21). De esta forma, la mayor parte de las cantidades que se van a exponer pertenecen a los guardacostas, que constituyeron una forma de lucha muy eficaz contra los ingleses, y a las armadas que entraban en Cartagena y Portobelo fundamentalmente.

Los guardacostas fueron creados en 1722 con el fin de patrullar el Caribe a la caza de contrabandistas extranjeros (22). Su actividad se mantuvo ininterrumpida durante todo el siglo, y demostró ser una forma de lucha de costes muy reducidos y resultados óptimos. Rara vez actuaban al mismo tiempo más de tres o cuatro de estos buques, que utilizaban además el puerto de Cartagena de Indias como base principal. Estos barcos, rápidos y muy maniobreros, constituyeron un verdadero azote para los contrabandistas ingleses y fueron el origen de no pocas disputas y enfrentamientos diplomáticos entre Londres y

(20) TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*, EEHA. Sevilla, 1981, p. 216.

(21) *Ibidem*, pp. 254 y ss.

(22) KAMEN: *op. cit.*, p. 223.

Madrid (23). El número de capturas de estos guardacostas y las elevadas cantidades de comisos de que se incautaron durante todo el siglo avalan claramente el eminente papel que desempeñaron en la vigilancia de los mares caribeños. Entre 1747 y 1776, por ejemplo, los guardacostas españoles apresaron en aguas del Caribe no menos de 196 buques mercantes ingleses, lo que evidencía su notable contribución en la salvaguarda de los intereses comerciales españoles (24). No tan importante desde el punto de vista cuantitativo, aunque no menos efectiva, fue la actividad corsaria española durante esta etapa. Hasta finales del siglo xviii los corsarios españoles no abundaban, pero el incremento de la presión extranjera sobre las rutas comerciales y la virtual desaparición de los mares americanos de la Marina de Guerra empujaron a los gobernantes indianos a incentivar y propiciar un auge de los corsarios hispanos. Fruto de este empeño fue la promulgación en 1674 de las Ordenanzas de Corso, que permanecieron vigentes durante todo el siglo xviii (25). Estas ordenanzas permitían a los gobernadores americanos conceder patentes de corso a particulares, quienes debían hacerse cargo del mantenimiento del buque y de su tripulación. Las mercancías de las presas tomadas por estos corsarios, una vez declaradas ilícitas, eran tasadas y repartidas entre las autoridades y el patrón corsario, a quien correspondía por lo general una quinta parte del producto de la presa. Este sistema era beneficioso para todos, ya que permitía la detención de contrabandistas por un lado, mientras que por otro tanto la Administración colonial como los propios corsarios veían aumentar sus rentas gracias a los comisos realizados. El número que de éstos llevaron a cabo los corsarios no fue tan abundante como el realizado por los guardacostas, pero sí lo suficientemente importante para que fueran tenidos muy en cuenta por los contrabandistas ingleses.

A lo largo del siglo xviii fue muy habitual la arribada a puertos coloniales de flotas tanto españolas como francesas, lo que generaba enormes gastos en las haciendas locales. Estas flotas solían transportar desde la Península armamento, vituallas e incluso hombres, pero en otras ocasiones se limitaban a misiones de escolta de buques mercantes, o a patrullas de carácter general. El caso era que, tanto por sus dimensiones —en ocasiones llegaban a reunir 8 y 9 navíos— como por el elevado número de hombres que llevaban a bordo, solían provocar enormes quebraderos de cabeza a las autoridades locales. La hacienda pública, que estaba obligada a mantener a toda la flota durante su estancia en puerto, la mayoría de las veces se veía incapaz de asumir esta carga. Esto fue muy habitual durante el siglo xviii, y especialmente durante la segunda mitad de la centuria, cuando la actividad de la Marina española aumentó notablemente al verse incrementada su potencia efectiva. Los viajes a América fueron muy frecuentes y generaron no pocos gastos en haciendas

(23) Recuérdese aquí que la causa formal de la guerra de 1739 fue precisamente la disputa diplomática constante por el contrabando y los guardacostas españoles.

(24) FELICIANO RAMOS, Héctor R.: *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1990, pp. 307-312.

(25) *Ibidem*, p. 275.

como la de Cartagena de Indias, que al poseer el principal puerto de Tierra Firme veía cómo una y otra vez las flotas y navíos se dirigían a él para estancias más o menos largas.

La siguiente tabla muestra el volumen y evolución de los gastos en Tierra Firme derivados de las fuerzas navales.

GASTOS NAVALES EN TIERRA FIRME (26)					
Año	Cartagena	Santa Marta	Panamá	Portobelo	Río Hacha
1715	739				
1716	775				
1717	4.742				
1718	8.125				
1719	31.545		9.905		
1720	31.837				
1721					
1722	6.710				
1723					
1724	33.081				
1725	71.463				
1726	1.815				
1727	1.709				
1728	857				
1729					
1730	350				
1731	12.000				
1732	S.D.				
1733					
1734					
1735					
1736	2.850				
1737	11.996				
1738	5.001				
1739					
1740					

(26) Archivo General de Indias, Contaduría: 1377, 1422, 1423, 1424, 1425, 1426, 1427, 1428A, 1428B, 1429, 1487B, 1517, 1518, 1519, 1520, 1521A 1885A, 1885B; Santa Fe: 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231; Panamá: 317, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 355, 356.

1741	10.000				
1742	30.000				
1743	47.619	1.428			
1744	150				
1745	801				
1746	616				
1747	600				
1748	600				
1749	600				
1750	600				
1751	600				
1752	600				
1753	80.600				
1754	31.540				
1755	30.600				
1756	600				
1757	80.600				
1758	77.356				
1759	78.701				

Es fácilmente perceptible la escasa importancia que tenía el factor naval en esta área caribeña. Prácticamente el ciento por ciento de todos los gastos pertenecen a un solo enclave, el principal de Cartagena de Indias, mientras que en el resto la actividad es nula, pese a que algunos, como Portobelo o Santa Marta, debían mostrar, por razones estratégicas, una mayor actividad. Los 698.378 pesos gastados por la Administración militar cartagenera están casi exclusivamente dedicados al mantenimiento de flotas de paso, al avituallamiento de las mismas y al pago de los mínimos impuestos que debía sufragar en concepto de Armada de Barlovento. La actividad constructora era prácticamente nula, al margen de alguna que otra pequeña embarcación destinada a la persecución de contrabandistas en el área circundante de Cartagena.

Hasta finales de la década de los cincuenta sólo los años relacionados directamente con crisis bélicas tienen gastos navales relativamente elevados: las tensiones diplomáticas entre 1718 y 1722 de Londres y Madrid, repetidas entre 1726 y 1728, tuvieron un reflejo inmediato en el incremento de los gastos navales, ante el aumento del tráfico naval por la tensión imperante (27). Por supuesto, la guerra con Inglaterra iniciada en 1739 también trajo consigo un período de expansión en el gasto naval que, sin embargo, cayó bruscamente tras desaparecer la posibilidad de repetir un asalto contra Cartagena como el de 1741. Poseemos constancia documental del notable esfuerzo realizado por las autoridades de Cartagena durante el período crítico de 1740 a 1744. En

(27) KAMEN: *op. cit.*, pp. 192-194.

esas fechas se tuvo que socorrer a la escuadra española de Rodrigo de Torres, anclada en Cartagena, con todo tipo de víveres, más abonar las pagas para las tripulaciones, lo cual ascendió en total a 134.000 pesos (28). Todo ello sin contabilizar los gastos causados por los seis navíos de guerra que defendieron la ciudad contra el ataque de Vernon en 1741, que actuaron bajo las órdenes del ilustre marino Blas de Lezo, comandante de los guardacostas de Cartagena desde su llegada a la ciudad en 1736.

La actividad propiamente naval, especialmente aquella relacionada con la construcción y, por tanto, con una necesidad real de grandes recursos financieros, estuvo centrada durante los años que van de 1715 a 1759 en España y en La Habana. Se ha visto que desgraciadamente los núcleos estratégicos, incluso aquellos con clara vocación marina como el área de Tierra Firme, no gozaban de actividad naval propiamente dicha y menos aún de astilleros dignos de tal nombre. La causa que puede explicar esto es que, tras la guerra de Sucesión, todo el sector de Tierra Firme se vio abocado a una aguda crisis financiera que obligó a paralizar muchos de los proyectos militares en curso. Incluso aquellos que resultaban de mayor importancia para la zona, que eran fundamentalmente los relacionados con las fortificaciones, sufrieron frecuentes frenos en su desarrollo. Evidentemente todo esto debió afectar al gasto naval, que cayó muy por debajo de lo deseado. Ni siquiera la introducción de los guardacostas en 1736, o el hecho de que algunos enclaves como Cartagena o Santa Marta fueran indispensables para el control del contrabando, mayoritariamente marítimo, supusieron una reactivación de la inversión naval. Es más, entre 1715 y 1759 el gasto naval en el área de Tierra Firme apenas supuso un 5 por 100 de todo el gasto militar, que se centró casi exclusivamente en el factor humano —batallones fijos y milicias— y en las fortificaciones. Y ese porcentaje sería aún más bajo si se pusiera en relación con el gasto total de la Administración indiana, mientras que paralelamente para el mismo período, como se ha visto, el gasto naval supuso casi un 25 por 100 de todos los gastos de la Administración española. El papel y el peso de la Armada fue tan importante en España que los gastos comparativos entre el Ejército y las fuerzas navales fueron en algunos períodos muy similares. Así, en 1759 el Ejército absorbió un 35,10 por 100 de los gastos totales de la Monarquía, mientras que en el mismo año, y gracias a la amplia labor constructora, la Marina gastó un 24,22 por 100, porcentaje que se antoja extraordinariamente alto en comparación con el del Ejército, tradicionalmente más beneficiado por la Monarquía (29).

En resumidas cuentas, el gasto naval gozó de un amplio apoyo en España en este período, pero no tuvo el mismo efecto en Indias. Y esta situación se mantendría prácticamente sin grandes cambios hasta el reinado de Carlos III, en el que, de la mano de nuevas reformas y de un gran impulso general en política exterior, el gasto militar naval en Indias, aunque secundario, al menos ganó perceptiblemente enteros con respecto al monto del gasto militar.

(28) Relación de mando del virrey Sebastián de Eslava de 1751. Citado en POSADA, E. e IBÁÑEZ, P.M. (compiladores): *Relaciones de mando*. Imprenta Nacional, Bogotá, 1910. p. 23.

(29) OZANAM, Didier: «Notas para un estudio...», pp. 468-518.