

Beneficios más allá de la profesión: inversiones económicas y negocios de la oficialidad naval a lo largo del siglo XIX¹

Pablo Ortega del Cerro²

Recibido: 30 de mayo de 2018 / Aceptado: 15 de febrero de 2019

Resumen. A pesar de la decadencia inicial y vaivenes que vivió la Armada española durante el siglo XIX, la oficialidad naval fue un grupo social y profesional que tuvo una relevante posición y un reconocido prestigio. Debido a su movilidad alrededor del imperio y su posición en la estructura social, estos individuos se situaron en la intersección de numerosas redes políticas, económicas y culturales, lo cual les permitió acceder con mayor facilidad a diversos campos de inversión y beneficio económico. El objetivo de este trabajo es indagar y conocer cuáles fueron los negocios que estos oficiales tuvieron y emprendieron a lo largo del ochocientos, es decir, se pretende examinar cómo una parte de la oficialidad naval participó en la economía del ochocientos y cómo estos individuos gestionaron sus capitales más allá del hecho de ser asalariados del Estado. Teniendo como preguntas clave dónde invirtieron, cómo lo hicieron, en qué términos y qué riesgos asumieron, el trabajo concluye que un grupo de la oficialidad fue participe del desmantelamiento del comercio colonial indiano y que durante la segunda mitad del siglo numerosos oficiales invirtieron en sectores económicos muy diversos del incipiente capitalismo.

Palabras clave: oficiales navales; inversión económica; élites; siglo XIX.

[en] Earnings beyond the Profession: Spanish Naval Officers' Investments and Businesses throughout the 19th Century

Abstract. Despite the initial decline and the swinging that the Spanish Navy experienced during the nineteenth century, the Spanish naval officers formed a social and professional group that had a relevant position and recognized prestige. Due to the mobility that they had around the empire, these individuals were placed at the intersection of a large number of political, social, economic and cultural networks, which facilitated them to access the fields of investment and economic benefit. The objective of this present work is to find out the investments and businesses that these officers had throughout this century, i.e., apparently a part of the naval officers participated in the economy of the nineteenth century and this article focuses on how they managed their capital beyond the fact of being employees of the State. By having as key questions where did they invest, how did they carry out and what risk did they assume, the work concludes that a group of the naval officers was involved in the dismantling of the old colonial trade and that during the second half of the century many officers invested in very different economic sectors of the incipient capitalism.

Keywords: Spanish naval officers; economic investment; elites; 19th century.

¹ Este trabajo forma parte del proyecto “Entornos sociales de cambio. Nuevas solidaridades y ruptura de jerarquías (siglos XVI-XX)”, HAR2017-84226-C6-1-P, Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

² Universidad de Murcia (España)
E-mail: pablo.ortega1@um.es
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4011-7225>

Sumario. Introducción. 1. La oficialidad naval ante la liquidación del imperio colonial y primeros rasgos de adaptación (circa 1800– circa 1840) 2. Los oficiales navales como actores del capitalismo de la segunda mitad del siglo y su papel en el comercio 3. Participación en empresas industriales, mineras y el ferrocarril, movimientos de capitales e inversiones financieras y en la banca 5. Conclusiones 4. Referencias bibliográficas.

Cómo citar: Ortega del Cerro, P. (año). “Beneficios más allá de la profesión: inversiones económicas y negocios de la oficialidad naval a lo largo del siglo XIX”. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 41: 181-205.

Introducción

A lo largo del siglo XVIII la Marina de guerra española fue profundamente reformada. El sistema de flotas de los Austrias fue sustituido por una nueva organización, mucho más centralizada y modernizada, que trataba de actualizar la defensa del imperio a las nuevas demandas y necesidades³. Fruto de esas reformas nació un nuevo cuerpo de oficiales de guerra que se convirtió en el paradigma de las nuevas corrientes de formación y profesionalización del setecientos⁴. Más allá de su papel como militares, científicos y servidores de la Monarquía, los miembros del Cuerpo General de la Armada –nombre que recibió la oficialidad naval– se situaron en una confluencia de procesos y fenómenos muy sugerentes: como defensores de la Corona en los mares y garantes del imperio, estuvieron circulando alrededor del globo en misiones militares, controlaron diversas regiones y estuvieron a cargo de numerosas expediciones diplomáticas y científicas. En definitiva, los oficiales constituyeron uno de los grupos con mayor movilidad de la España del setecientos y, por tanto, estuvieron en una compleja intersección de redes de poder e influencias políticas, sociales, culturales y económicas.

Muestra de esto último son las diversas formas de participación que los oficiales navales tuvieron en el comercio indiano a lo largo de todo el siglo⁵. Su abundante y dinámica colaboración en el intercambio comercial tuvo dos grandes fases a lo largo del siglo XVIII: la primera, antes de las décadas de 1760 y 1770, se caracterizó por la variedad de roles porque unas veces los oficiales actuaron como acreedores

³ Merino, José P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981; García Hurtado, Manuel Reyes (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencias hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012; Sánchez Baena, Juan José Cháin Navarro, Celia y Martínez Solís, Lorena (coords.): *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid y Murcia, Ministerio de Defensa y Editum, 201.

⁴ Ortega del Cerro, Pablo: “La profesionalización de la oficialidad naval española, 1750-1800: aproximación a sus destellos desde las sombras”, *Vegueta*, 16 (2016), pp. 221-244; Gil Muñoz, Margarita: *La oficialidad de la Marina en el siglo XVIII. Un estudio sociológico (1700-1758)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015; Sánchez Baena, Juan José: “Aspirantes a oficiales de la Real Armada en la Academia ilustrada del Mediterráneo: esplendor y crisis (1776-1824)”, en Manuel Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencias hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, pp. 329-362; O’Donnell y Duque de Estrada, Hugo: “La formación del oficial en el siglo XVIII. El marino ilustrado”, en *De la Paz de París a Trafalgar (1763-1805)*, *Génesis de la España Contemporánea: VII Jornadas de Historia Militar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, pp. 43-68.

⁵ La base principal de la Armada, situada en la bahía de Cádiz, hizo que los intereses del comercio indiano y las obligaciones de la Marina de guerra fueran estrechamente relacionadas a lo largo de todo el siglo XVIII. Crespo Solana, Ana: *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996.

y prestamistas, otras veces fueron accionistas de Compañías Comerciales privilegiadas y, sobre todo, ejercieron el comercio directamente con América durante sus viajes oficiales transportando personalmente mercancías en los buques de guerra⁶; y la segunda fase, que transcurre durante el último tercio del siglo, fue cuando los oficiales participaron en el comercio al por mayor a través de los “riesgos” y “seguros marítimos”. A ello cabría sumar, entre otras cosas, las numerosas inversiones en vales reales y acciones del Banco Nacional de San Carlos.

Pero la historia de la Marina de guerra española es bien distinta en el siglo XIX. Durante el primer tercio del ochocientos se puso fin a la Armada de la Ilustración y la institución naval estuvo sumergida en una profunda crisis. La decadencia de la misma obedece a la vertiginosa pérdida de poder y de recursos materiales –San Vicente, Trafalgar, invasiones napoleónicas e independencias americanas– que provocó que en las décadas de 1820 y 1830 apenas tuviera navíos, personal y medios. El presupuesto para la Marina durante estos años cayó al mínimo⁷:

La escasez constante de recursos ha hecho que casi se abandonen las construcciones de los buques; que se desplomen hermosos y costosísimos edificios en sus arsenales, atendiendo únicamente a entretener los más indispensables; que se disminuyese el número de sus operarios a un pie reducido de maestranza y obradores; que se olvidasen muchas prácticas de operaciones que solo se adquieren en la práctica misma, y que no quedase del grande edificio de la Real Armada más que la parte personal de ella. Una decadencia que tiene de fecha todo lo que va del siglo ha persuadido a muchos que semejante estado de anonadamiento de las fuerzas navales no influye en la grandeza de la nación; y olvidándose su utilidad, creen que la Marina es insignificante, costosa y una institución casi indiferente para la prosperidad del Estado⁸.

El modelo de institución que se construyó a lo largo del setecientos ya no tenía sentido: no se requería la defensa de un vastísimo imperio a lo largo y ancho del globo; a partir de ahora, el campo de acción se limitaría a las Antillas y las Islas Filipinas en el Pacífico. La pérdida de la mayor parte de las colonias fue un duro golpe para la Armada porque éstas constituían la razón de ser esencial de la institución⁹. No

⁶ El problema que aquí se esgrime es fundamental y muy importante aunque apenas se conoce cuál fue el verdadero papel de los oficiales de guerra de la Armada en el comercio americano y pacífico. Véase como excepción Martínez Shaw, Carlos: *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.

⁷ Bordeje Morencos, Fernando: “La Marina durante la primera mitad del siglo XIX”, *La España marítima del XIX*, Madrid, Órgano de Historia y Cultura Naval, 1989, pp.7-32; Castillo Manrubia, Pilar: *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX: organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos*, Madrid, Naval, 1992; Cervera Pery, José: *La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, Mapfre, 1992; “La Marina de Fernando VII. Agotamiento, decadencia, crisis”, *La España marítima del XIX*, Madrid, Órgano de Historia y Cultura Naval, 1989, pp.81-90; *Marina y política en la España del siglo XIX*, Madrid, San Martín, 1979; Lebrón García, María Luisa: “La Armada española en la Guerra de Independencia”, *Aportes*, XXIV-70 (2009), pp. 23-39; Martínez Ruiz, Enrique: “La marina española entorno a 1802”, en Antonio Morales Moya (coord.): *1802. España entre dos siglos, Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Española de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 263-276.

⁸ *Estado General de la Armada. Año de 1834*, Madrid, Imprenta Real, 1834, pp. 3-4.

⁹ Blanco Núñez, José M.: “La Armada y sus oficiales durante las guerras de emancipación americanas”, *Revista General de la Marina*, 257 (2009), pp. 247-282.

obstante, es un error bastante extendido pensar que la historia de la Marina de guerra durante el resto del siglo siguió este mismo camino de penumbra y crisis. Si bien es cierto que, dentro de las Fuerzas Armadas, el Ejército gozó de mucho mayor peso¹⁰, la Armada fue una institución que estuvo en un proceso de constante renovación desde la década de 1840 hasta la de 1890.

Durante el reinado de Isabel II, España llegó a ser la cuarta potencia naval gracias a las acciones llevadas a cabo durante los ministerios de Armero Fernández Peñaranda (1844-1847), Roca Togores (1847-1849; 1849-1851; 1852-1854) y Zavala de la Puente (1860-1863; 1865-1866). La Armada española experimenta una profunda y generalizada modernización que coincide con el paso de la vela al vapor, el desarrollo de nuevas técnicas constructivas de buques y la emergencia de diversas tácticas navales¹¹. Pero el resurgir de la Marina durante el periodo isabelino fue un esfuerzo político que no fue continuado con el mismo ritmo durante el Sexenio y la Restauración. Aunque hubo varios planes de rearme y reorganización, la Armada fue consumando un lento declinar que tendrá como punto culminante los últimos años del siglo tras la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas¹². Por otro lado, el conocimiento historiográfico sobre los oficiales navales del siglo XIX es prácticamente nulo, pues apenas contamos con un número no muy alto de biografías de dudable valor. A pesar de su incuestionable importancia, poco conocemos de aspectos militares y profesionales –aunque las fuentes al respecto son abundantísimas– y prácticamente nada sobre sus vidas fuera del mundo castrense –como mucho contamos con algunas referencias secundarias de monografías centradas en otras cuestiones–. A pesar de la carencia de estudios monográficos, se puede afirmar que la oficialidad naval del siglo XIX continuó gozando de una relevante posición y de un reconocido prestigio. Los oficiales siguieron siendo uno de los grupos con mayor movilidad del país y se les confirió un capital social indudable, ya que su relevante posición institucional y profesional les permitió acceder con mayor facilidad a diversos campos de inversión y beneficio¹³.

¹⁰ Cepeda Gómez, José: “El ejército de Fernando VII”, en *Aproximación a la historia militar de España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, pp. 425-432; De Diego, 2001; Fernández Bastarache, Fernando: *El Ejército español en el siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 1978.

¹¹ Alañón Fox, Luis: “La marina y las expediciones en el reinado de Isabel II”, tesis doctoral, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1992; Bordeje Morencos, Fernando: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1800-1868*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999; Fernández Gaytán, José: “La Marina liberal en las guerras civiles del siglo XIX”, *Revista de Historia Naval*, 19-5 (1987), pp. 29-62; Roda Alcantud, Cristina: *Historia e ingeniería en el siglo XIX. Vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo Occidental: el arsenal de Cartagena*, Cartagena, Ayuntamiento de Cartagena, 2008.

¹² Rodríguez González, Agustín R.: *La política naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid, Editorial San Martín, 1988, Cerezo Martínez, Ricardo: “El fracaso de la política naval de la Restauración”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 32 (1998), pp.45-67; Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, “El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907”, *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 2, 1990, pp. 117-133.

¹³ Esta premisa se recoge en el clásico de Mills, Charles Wright: *La élite de poder*, México, Fondo de Cultura Económica, 2013 y ha sido abordado ampliamente por la historiografía española: Alonso Baquer, Miguel: “La selección de la élite militar en el siglo XIX”, *Revista de Historia Militar*, 49 (1980), pp. 105-138; Carasa Soto, Pedro: “Una mirada cultural a las élites políticas en los primeros pasos del Estado Constitucional”, *Trocadero*, 19 (2007), pp. 31-54, 2001; “De la Burguesía a las Élite, entre la ambigüedad y la renovación conceptual”, *Ayer*, 42 (2001), pp. 213-262; Inarejos Muñoz, José Antonio: “A vueltas con las élites en la España liberal: reflexiones historiográficas”, *Revista de historiografía*, 19 (2013), pp. 195-204; Luengo, Jorge: “Las élites liberales en la España del siglo XIX: entre biografía, prosopografía y redes”, en Isabel Burdell y Roy Foster (coords.): *La historia biográfica en Europa: nuevas perspectivas*, Madrid, Instituto Fernando el Católico, 2015,

El objetivo de este trabajo es indagar y conocer cuáles fueron las inversiones y los negocios que estos oficiales tuvieron y emprendieron a lo largo del ochocientos; o dicho en otras palabras, queremos saber cómo una parte de la oficialidad naval participó en la economía del siglo XIX y cómo esos oficiales gestionaron sus capitales más allá del hecho de ser asalariados del Ministerio de Marina y de la Armada –dónde invirtieron, cómo lo hicieron, en qué términos, qué riesgos asumieron y qué sectores privilegiaron–. El desarrollo del trabajo no solo permitirá observar el rol y la posición de la oficialidad naval española en la estructura social y económica de este siglo, sino también examinar los profundos cambios que se dieron en la economía y sociedad española. El estudio se ha realizado a través de un profuso análisis de documentos notariales –testamentos y poderes de diverso tipo– de los oficiales que residieron en Cádiz, San Fernando, Cartagena, Ferrol y Madrid¹⁴. Como dato introductorio, cabe señalar que el número de oficiales navales estudiados en el siglo XIX es de 519 aunque solo el 21,5% de ellos mostró y reseñó en dichos documentos una actividad económica diferente a la de su profesión militar. Esto significa que solo una quinta parte de los oficiales buscó beneficios económicos más allá de su rol militar. Si bien es cierto que no es un grupo mayoritario, la proporción es lo suficientemente elevada como para considerar y poner en valor el fenómeno. Las conclusiones obtenidas pueden ser un sugerente punto de partida para comparaciones con el Ejército, con otras instituciones y grupos sociales e, incluso, con otros países¹⁵.

1. La oficialidad naval ante la liquidación del imperio colonial y primeros rasgos de readaptación (circa 1800 – circa 1840)

El comercio colonial había constituido uno de los pilares básicos de la organización económica de la Monarquía pero durante las tres primeras décadas del ochocientos se fue desmoronando¹⁶. Algunos miembros de la oficialidad naval, aun siendo actores indirectos de dicha actividad, también tuvieron que reacomodarse a la nueva realidad, especialmente una proporción de oficiales que había gestionado inversiones directamente con América en las décadas anteriores. Aquellos territorios dejaron de

pp. 219-241; Núñez García, Víctor M.: “Las élites y la construcción del Estado Liberal en España (1850-1874)”, en Rafael Zurita Aldeguer y Renato Camurri (coord.), *Las élites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universitat de València, 2008, pp. 61-96; Pro, Juan, “Las élites de la España liberal: clases y redes en la definición del espacio social (1808-1931)”, *Historia Social*, 21 (1995), pp. 47-69.

¹⁴ Los archivos consultados han sido: Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (AHPM), Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Archivo Naval de Ferrol (ANF), Archivo del Colegio de Notarios de Galicia (ACNG), Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPMU), Archivo Naval de Cartagena (ANF) y Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC).

¹⁵ En perspectiva comparada, uno de los estudios más recientes sobre élites militares y sociedad es el de Lorenzini, Jacopo, *Uomini e Generali. L'élite militare nell'Italia liberali (1882-1915)*, Milán, Franco Angeli, 2017. No obstante, esta investigación no aborda los lazos económicos de este grupo.

¹⁶ García-Baquero González, Antonio: *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, CSIC, 1972; Fontana, Josep: *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*, Tomo III, Madrid, Alianza, 1982; Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier: *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, CSIC, 1985; Fisher, John: *El comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España-Servicio de Estudios, 1993; Bustos Rodríguez, Manuel: *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Silex, 2005; Trujillo Bolio, Mario: “El Puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el *Diario Marítimo de la Vigía* (1800-1840)”, *Trocadero*, 17 (2005), pp. 207-220.

ser sugerentes y seguros escenarios para inversión, de modo que lentamente se fue dando un desmantelamiento¹⁷. Las experiencias de la oficialidad naval al respecto tienen dos fases claramente diferenciadas: una primera, que se desarrolla en la década de 1810, se caracteriza por mantener en la mayoría de los casos los capitales invertidos aunque también por el reclamo y la vuelta de algunos de ellos; y la segunda, en la década de 1820 y primeros años de 1830, consiste en el definitivo desmantelamiento de la vieja relación de tipo colonial.

En el primer periodo los temores a los vaivenes políticos y el miedo a su impacto en la economía hicieron que diversos oficiales comenzaran a señalar con gran exhaustividad los capitales que tenían invertidos en América y su intención traerlos a la Península. Por ejemplo, en 1815 el oficial Ignacio Olaeta Allende decía que “José Aigneiz, de México, le debe 10.000 reales, cuyo cobro tengo encargado al teniente de navío, mi apoderado, Gabriel Gutierrez, y también me debe otros 10.000 reales Manuel Rivera, del comercio de Cádiz”¹⁸. Ese mismo año el teniente de navío Juan del Busto declaraba con gran énfasis que “don Manuel Blanco, vecino y del comercio de Buenos Aires, también me adeuda 400 pesos fuertes, don Mateo Sánchez de la Vega, del de Montevideo, 110 pesos también fuertes, para cuyo cobro de ambas partidas dejé por apoderado a don Manuel Abelleira, del propio comercio de Montevideo (...) don Andrés Beriña, igualmente vecino y del comercio de la ciudad de La Habana, así mismo me debe 400 pesos fuertes que no pude cobrarle”¹⁹. En 1817 el oficial Ángel Laborde Navarro decía que era de su propiedad “el alcance que resulta a mi favor del último viaje que acabo de hacer del puerto de Manila, cuya liquidación está pendiente con don Juan Mateo Lascorte, del comercio de Cádiz”²⁰.

La segunda fase, que transcurre en las décadas de 1820 y 1830, se caracteriza por la vuelta efectiva y masiva de los capitales o la liquidación de los negocios emprendidos en territorios americanos. Por ejemplo, el Jefe de Escuadra Agustín Figueroa Montalvo, que era natural de La Habana, decía en 1822 que tenía algunos intereses en poder de Juan Jacinto Izlueta en Puerto Cabello pero quería que se liquidasen cuanto antes. Incluso afirmaba que en 1818 ya había cerrado y liquidado la cuenta que tenía en Cuba y había traído todo el capital a Cádiz²¹. Estas cantidades que volvían a la Península eran, en numerosas ocasiones, el sustento principal que permitió sobrevivir a las familias de la oficialidad naval, ya que el pago de los sueldos y pensiones experimentó numerosos y continuados retrasos desde comienzos de siglo. Además, el retorno de estos líquidos monetarios era prácticamente una obligación si se quería contar efectivamente con esos recursos, pues desde entonces

¹⁷ La readaptación fue obviamente una realidad en ambas partes del Atlántico. Son interesantes los estudios de las realidades particulares latinoamericanas, tales como Perú (Mazzeo de Vivó, Cristina A.: “Comerciantes en conflicto: la independencia en el Perú y la transformación de la élite mercantil, 1780-1830”, *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 11 (2011), pp. 243-258; “El Consulado de Lima y la política comercial española frente a la coyuntura de cambio de fines del periodo colonial (1806-1821)”, en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (coords.): *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Iberoamericana, 2003, pp. 199-2004) y España (Gámez Amián, Aurora: *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, Málaga, Miramar, 1994; Larrínaga Rodríguez, Carlos: “Comercio con América y traslado de aduanas: el nacimiento del liberalismo en Guipúzcoa en la primera mitad del siglo XIX”, *Anales de Historia Contemporánea*, 21 (2005), pp. 323-344)

¹⁸ AHPC, San Fernando, 209, ff. 262-265.

¹⁹ ACNG, Ferrol, 1755, ff. 260-262.

²⁰ AHPC, San Fernando, 218, ff. 170-175.

²¹ AHPC, Cádiz, 3191, ff. 1671-1680.

las propiedades y participaciones estarían sujetas al régimen jurídico de las nuevas repúblicas americanas. Este problema se ilustra en la experiencia un tanto quebrada del Teniente General de la Armada Miguel Gastón Navarrete en lo que respecta a sus propiedades de Cartagena de Indias, de donde él era natural. Al hacer su testamento en 1836 dedicaba una de sus cláusulas para decir:

Declaro soy poseedor de un vínculo en Cartagena de Indias, mi patria, el que vendí por el año de 1826, poco más o menos, hallándome en La Habana, por razón de no percibir su producto por la insurrección de aquel país, a don Miguel Francisco de Martín, residente actualmente en esta plaza [Cádiz], como consta en la escribanía de Marina de aquel apostadero, por valor de varios créditos que tenía contra el estado y que recibí por mano de una hermana suya; pero habiéndole querido dar posesión del vínculo, el gobierno de Cartagena devolví al mismo don Miguel Francisco de Martín en esta ciudad los mismos documentos que había recibido por mano de su hermana, quedando en el estado que tenía antes; lo que manifiesto para que conste al inmediato sucesor en aquellos bienes, mi sobrino don Miguel Gastón, residente en La Habana²².

Pero no en todos los casos se promovió una liquidación total de los negocios y de las inversiones. En otras ocasiones, la opción que se barajó fue simplemente trasladar el capital a otro lugar o gestionarlo de una manera diferente. Al respecto, el caso de José Justo Salcedo debe ser mencionado por lo inusual y por lo atípico, especialmente porque parece recuperar una actividad que desde 1760 no se tenía registro —el intercambio comercial directo aprovechando los viajes en buques de guerra—. En 1825 escribía su testamento militar y en él quiso dejar constancia de los bienes de una serie de negocios que había emprendido. Concretamente, se había embarcado en varias empresas comerciales que ejercía personalmente:

... los bienes que me ha producido este viaje y son expresados en una nota adjunta de mi cuenta corriente con don José Ignacio la Torre, además llevo empleados y registrados en este navío (...) Además de los zurrone de azúcar embarcados en Veracruz por rancho, llevo 20 cajas del mismo género embarcados en La Habana y son de mi pertenencia con todas las sobras de rancho (...) también van de mi pertenencia 21 cajones de cigarros que me compró en La Habana don Cosme Carranza con las libras que consta en su cuenta (...), más 9 cajas de lo mismo que me compró don Tomás Cruz (...) llevo propio mío en dinero solo 21 onzas de oro en el cajón número 1...²³.

Muchos oficiales consiguieron durante el siglo XVIII importantes beneficios derivados del comercio americano aunque su participación fue mayoritariamente indirecta y secundaria. Su movilidad entorno al imperio hacía que se convirtieran en actores privilegiados a la hora de poder planear nuevos negocios que difícilmente podrían efectuarse sin la influencia y la información que les proporcionaba ser oficial

²² AHPC, Cádiz, 4624, ff. 71-74.

²³ AHPC, San Fernando, 257, ff. 259-269.

naval. Aunque esta posibilidad siguió existiendo en las colonias que quedaron bajo soberanía española –Cuba, Puerto Rico y Filipinas–, el nuevo escenario disminuyó su relevancia. La pregunta, entonces, sería ¿cuáles fueron las respuestas principales que los oficiales esgrimieron ante esta nueva realidad económica y cuáles fueron sus vínculos predominantes? Aunque el número de casos para el estudio de este periodo no es excesivamente alto –47 para el intervalo 1810-1850–, se pueden diferenciar cinco grandes tendencias:

1. La respuesta principal se basó en la inversión en fincas urbanas y en bienes rústicos, aunque esto último en menor medida. Alrededor del 42% optó por esta vía pero eso no significa que no pudieran emprender inversiones de otra naturaleza²⁴.
2. El capital en otras ocasiones quedaba congelado al resguardo de manos seguras, especialmente de familiares, pero sin darle ningún tipo de movimiento. Dicho en otras palabras, adoptaban formas de depósitos sin rentabilidad.
3. Inversiones en el comercio a través de participaciones en compañías o consulados comerciales. Se trata de la fórmula ya desarrollada ampliamente durante el último tercio del siglo XVIII.
4. Otra opción, aunque mostrando un claro decrecimiento con respecto al último tercio del siglo XVIII, fue la inversión en vales reales y títulos de deuda pública²⁵. Los problemas de la Hacienda le hicieron perder atractivo.
5. Lo que podemos considerar como *nuevas* fórmulas, tímidas pero interesantes, que se desarrollan a continuación. Se trata de la génesis del modelo inversor que será imperante en la segunda del siglo XIX.

Durante el siglo XVIII no eran pocos los oficiales que compraron casas para su uso y habitación, aunque fueron muy escasos los que lo hicieron como una forma de inversión y un medio para obtener beneficios. A partir de 1810 la documentación demuestra que cada vez se hizo más abundante y habitual el recurso de comprar viviendas para más tarde venderlas o alquilarlas y obtener ciertas ganancias. En 20 de los 47 casos analizados para este periodo se produce esta operación. Por ejemplo, el oficial Miguel Orozco Ruiz de Briviesca manifestaba en 1823 y 1826 que había comprado hasta siete casas, que tenía en régimen de bienes libres, con las cuales quería sacar “beneficio”, tal y como él deja anotado explícitamente²⁶.

En otras ocasiones se aprecia cierto inmovilismo a la hora de invertir o mover el dinero que se había conseguido ahorrar. Algunos oficiales prefirieron ponerlo en manos que ellos consideraban seguras, usualmente como un depósito a amigos y familiares para que, dado el momento, lo pudieran invertir o, simplemente, para tener certeza de que estaba a buen recaudo. No puede extrañar que durante las décadas de

²⁴ La inversión en fincas urbanas había sido una tendencia mayoritaria dentro del grupo de comerciantes gaditanos al por mayor durante todo el siglo XI: García-Baquero González, Antonio: “Una ciudad abocada al mar: comercio y sociedad mercantil en el Cádiz del siglo XVIII”, en José Ignacio Fortea Pérez y Juan Eloy Gelabert González (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander, Navalia, 2006, pp. 381-412. Sin embargo, la oficialidad naval no mostró esta estrategia hasta comienzos del siglo XIX.

²⁵ Toboso Sánchez, Pilar: *La deuda pública castellana durante el Antiguo Régimen y su liquidación en el siglo XIX*, Madrid, Ministerio de Hacienda, 1987; De la Iglesia García, Jesús: “Los problemas de la economía española a comienzos del siglo XIX. Deuda Pública y desamortización eclesiástica”, *Anuario jurídico y económica escorialense*, 41 (2008), pp. 689-714.

²⁶ AHPC, San Fernando, 253, ff.133-144; 262, ff. 337-344.

1810, 1820 y 1830 esta fórmula fuera relativamente frecuente, ya que los vaivenes del contexto nacional e internacional, así como el claro periodo de crisis que atravesó la economía española y la profunda decadencia de la Marina, no hizo que fuera el entorno más idóneo para lanzarse a empresas con riesgo, ni siquiera de nivel medio o bajo. Así lo expresaba el brigadier de la Armada Manuel Meneses Toledo, quien decía en 1813 que dejaba en poder de su esposa 50.000 reales de caudal adquirido y en poder de Antonio Auido, que era un vecino de Ferrol, 127.000 reales “en dinero efectivo sin interés alguno”²⁷. También siguió siendo frecuente que los oficiales dejaran cierta cantidad de dinero en manos de comerciantes, aunque ya no tanto como una inversión en su compañía o empresa, sino como una fórmula para guardar su dinero. Por ejemplo, el capitán de navío Juan Mendoza Medina se limitaba a decir en 1816 que tenía en poder de Miguel Lobo, que era comerciante, “cierta cantidad de reales”, aunque más adelante aclara que “todos los bienes que me pertenecen están en poder de Luis Mendoza, mi hermano”²⁸.

Pero también ocurrió al contrario: hubo oficiales que se convirtieron en receptores y depositarios de capital, lo que les permitió concentrar cantidades reseñables de dinero y convertirse en prestamistas privados cuyo mercado fundamental se conformaba por sus entornos de sociabilidad²⁹. Así fue el caso del general Fernando Casado de Torres, quien en los años finales del siglo XVIII ya tenía un considerable capital que ascendía 1.400.000 reales de vellón. En las dos primeras décadas del XIX este oficial comenzó a hacer una serie de préstamos de carácter privado que le permitió mover su capital y obtener ciertos réditos. Algunos de los acreedores que él menciona en su testamento³⁰ son:

Manuel Cano, capitán del Ejército retirado, su mujer Francisca Fernández Justiniano, condesa de Torrealegre, 2.456 pesos y 2 reales de plata; dicho Sebastián Martínez, nuestro padre, 97.302 reales; José Alegre, teniente de chanciller mayor real sello de Castilla, 22.000 reales de vellón; Julián Retamosa, general de Marina, 15.700 reales de vellón; la Real Hacienda por mis sueldos devengados, 47.160 reales de vellón; los señores Roseti y Borgnis, banqueros de París, 1.530 reales de vellón; Micaela Lago de Viena, 1.000 reales de vellón; Wolfgango Mucha, capitán de fragata, 1.000 reales; Juan Montalvo, oficial 1º del Ministerio de Marina, 320 reales de vellón...

Una fórmula minoritaria durante estas primeras décadas del siglo XIX fue la compra de deuda pública, aunque en los casos en los que se hizo adoptó formas diversas –unas veces como único activo y otras veces como un producto dentro de una diversificada gama de propiedades y capitales–. Por ejemplo, en 1813 el capitán de navío Manuel Arévalo Vera afirmaba que sus bienes se resumían en cierto número de “billetes reales”, aunque no especificaba cuántos, y los sueldos que la Hacienda le debía³¹. En cambio, el brigadier Juan de Galazar decía en 1821 que poseía unos

²⁷ ANF, Escribanía de Marina de Ferrol, caj. 24.

²⁸ AHPC, Cádiz, 954, ff. 72-77.

²⁹ Sobre las relaciones y círculos de sociabilidad de la élite naval, véase Ortega del Cerro, Pablo, *Siluetas de cambio: experiencias de transformación social de la élite naval (siglos XVIII-XIX)*, Tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2017, pp. 519-558.

³⁰ ANCT, Testamentaria, 2470, exp. 1; AHPM, Madrid, 20230, ff. 142-149.

³¹ AHPC, Cádiz, 1713, ff. 541-546.

6.000 reales de vellón en efectivo, unos 7.000 pesos –esto es, 120.000 reales de vellón– en vales reales, así como cinco casas construidas en San Fernando, “y otra por construir”³². Por su parte, el oficial Francisco Javier Villamil hacía en 1827 una relación de sus bienes, que consistían en: “15 vales reales de creación de 1822 y su valor son 54.000 reales y 2.165 sus réditos de dicho años, una certificación de crédito de 34.822 reales y otra de 71.630 reales y de varios pagares que ascienden a 79.775 reales, cuyo total en papel es de 167.617 reales, más un año de pagas que asciende a 24.000 reales”³³. El único caso encontrado para este periodo en el que se produce una inversión financiera en el antiguo Banco de San Carlos, denominado desde 1829 como Banco Español de San Fernando³⁴, fue el Jefe de Escuadra Antonio Doral, quien tenía allí una cuenta al 3% de unos 200.000 reales en títulos al portador³⁵.

El derrumbe definitivo del comercio basado en el modelo metrópoli-colonias que se produjo en 1820 y 1830 obligó a reconfigurar drásticamente uno de los sectores más importantes de la economía española. Cádiz fue el puerto en el que esos cambios se experimentaron con mayor incidencia, especialmente por la aguda crisis que tuvo que soportar entre 1810 y 1830. Entre 1829 y 1832 la plaza gaditana fue declarada puerto franco –no existieron derechos aduaneros de entrada o salida³⁶– y a partir de entonces hubo claros signos de recuperación en la ciudad y en los niveles de intercambio comercial. No obstante, a pesar del claro y agudo decrecimiento del tráfico marítimo en este primer tercio del ochocientos, siguieron existiendo en Cádiz comerciantes que supieron sacar beneficios en estos momentos de adversidad. Se produjo dentro de la élite económica de la ciudad una reconversión en la que había, por un lado, unos pocos de los antiguos comerciantes del setecientos, los que supieron y quisieron adaptarse, y por otro lado, otros tantos nuevos que llegaron al puerto. Tal y como señala Manuel Bustos, “entre tanto, en medio del marasmo, adquiere un protagonismo destacado un grupo de negociantes, vinculados algunos de ellos al Consulado, que intenta reconducir las inversiones hacia otro tipo de bienes. Junto a la participación en los empréstitos que asume la institución comercial y la deuda pública, aprovechan la desamortización de bienes raíces”³⁷.

Una pequeñísima proporción de la oficialidad naval que vivía en la bahía gaditana durante este periodo mostró interés por este sombrío panorama comercial. Solo 8 de los 47 casos estudiados en esta época participaron en algún tipo de empresa comercial. Por ejemplo, el oficial Manuel Castillo Armenta declaraba en 1819 que sus bienes se reducían al equipaje que tenía, los sueldos que le debían, que calculaba en 90.000

³² AHPC, Cádiz, 1230, ff. 145-150

³³ AHPC, San Fernando, 262, ff. 176-211.

³⁴ Tedde de Lorca, Pedro: “Del banco de San Carlos al de España: la formación de un banco central”, en Gonzalo Anes (coord.), *Historia económica de España: siglos XIX y XX*, Madrid, Galaxia Gutenberg, 1999, pp. 423-467.

³⁵ AHPM, Madrid, 26911, ff. 464-467.

³⁶ Flores Moscoso, Ángeles: “La creación del puerto franco de Cádiz y su repercusión en el comercio americano”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.): *La influencia andaluza en los núcleos urbanos americanos*, vol 2, Sevilla, Diputación Provincial, 1990, pp. 43-58; Bartolomei, Arnaud: “Independencias americanas y comercio de Cádiz. Una reconsideración (fin del siglo XVIII-primer mitad del siglo XIX)”, en Gonzalo Butrón Prida (coord.): *Las Españas y las Américas: los españoles de ambos hemisferios ante la crisis de independencia*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2012, pp. 163-182; López Molina, Luis: *Comercio marítimo, logística y abastecimiento de Cádiz durante el Bloqueo Francés, 1810-1812*, tesis doctoral, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2013; Ruiz de Gordejuela Urquijo, Jesús: “El comercio gaditano con el Perú entre 1814 y 1826, ¿desaparición o adaptación”, *Anuario de estudios americanos*, 73-2 (2016), pp. 689-721.

³⁷ Bustos Rodríguez, Manuel: *Cádiz en el sistema atlántico...* p. 530.

reales, y “20.000 reales en réditos en la casa de comercio titulada Veá Murguía”³⁸, una de las empresas más destacadas del periodo. Pero la participación en casas comerciales no se limitó únicamente a la plaza gaditana; otros oficiales prefirieron invertir en diferentes puertos de la Península de creciente protagonismo. Por ejemplo, en 1816 el capitán de fragata Pedro Pablo Quevedo Hoyos decía³⁹ “soy acreedor de 60.000 reales que impuse y en que me interesé en el Consulado de Santander”⁴⁰. Del mismo modo, el teniente de fragata Cayetano Inzuela afirmaba que tenía dinero invertido en el Consulado de La Coruña, aunque sin especificar cuánto ni en qué términos⁴¹.

Durante estas primeras cuatro décadas del siglo existen ejemplos, aunque poquísimos –únicamente 3 casos–, en los que la iniciativa y dirección de las inversiones se dirigen a campos y sectores relativamente innovadores dentro de la economía española. El más interesante y representativo, pues ilustra a la perfección el paso entre dos épocas diferentes, es el general Dionisio Capaz. Éste fue un personaje particular y único dentro de la oficialidad naval porque su participación activa en la política le hizo estar muy cerca de los sectores privilegiados en la Corte⁴². En 1848, cuando hizo uno de sus testamentos⁴³, este oficial nos da cuenta de algunas operaciones económicas que pueden ser consideradas, sin lugar a dudas, como innovadoras dentro del grupo estudiado. Por destacar las más importantes: la única casa que tenía, en la madrileña calle de Arganzuela, la compró de los bienes nacionales; tenía veintiséis acciones de la sociedad inglesa la “Compañía Peninsular y Oriental” –*Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*–, una importantísima empresa dedicada al comercio entre Inglaterra, Irlanda, Portugal y España, establecida en la ciudad de Londres, por un valor de 2.020 libras esterlina; seis acciones de la empresa “El Carnero del Trocadero de Cádiz” a 5.000 reales cada una; cincuenta acciones del Banco del Progreso de Madrid, a 1.000 reales cada una; cuarenta y seis acciones de la Sociedad Hispano Filipina de 200 reales cada una; sesenta y un acciones de la Sociedad “La Ancora” de 400 reales cada una; diez de la Sociedad “La Alianza”, de 200 reales cada una; catorce acciones y un tercio del camino de hierro [ferrocarril] de París a Lyon; diez acciones y un tercio del de Tours a Nantes; diez acciones del de Orleans a Burdeos; nueve acciones y dos tercios del de Lyon a Aviñón; y quince acciones del camino de hierro llamado “Del Norte” a 500 francos cada una.

2. Los oficiales navales como actores del capitalismo de la segunda mitad del siglo y su papel en el comercio

El debate de la revolución industrial en España fue durante las décadas de 1970, 1980 e, incluso, 1990 uno de los temas más controvertidos dentro de la historiografía

³⁸ AHPC, San Fernando, 232, ff. 451-466.

³⁹ ACNG, Ferrol, 1756, ff. 30-33.

⁴⁰ Hoyo Aparicio, Andrés: *Todo mudó de repente: el horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander, 1820-1874*, Santander, Asamblea Regional, 1993.

⁴¹ ACNG, Ferrol, 2053, ff. 129-130.

⁴² Cervera Pery, José: “Dionisio Capaz: del compromiso naval a la ambición política”, *Revista General de la Marina*, 265-5 (2013), pp. 829-837. Sobre la construcción de redes de poder e intereses económicos: Pro, Juan: “La formación de la clase política liberal en España (1833-1868)”, *Historia Contemporánea*, 23 (2001), pp. 445-482; 2007 García García, Carmen: “Relaciones y vínculos de poder de un general isabelino: O’Donnell y los antecedentes de la Unión Liberal”, *Ayer*, 105 (2017), pp.51-75.

⁴³ AHPM, Madrid, 25593, ff. 242-250.

ña y, en cierto modo, condicionó la interpretación del cambio social que fue parejo. Desde los primeros estudios, centrados fundamentalmente en documentar el fracaso de la industrialización del ochocientos y la debilidad del capitalismo español —con una “clase burguesa” esquelética—, se pasó poco a poco a un análisis que prefería hablar de atraso más que de fracaso. En términos generales, la visión que se sostiene hoy es que, si bien es cierto que España no estuvo a la cabeza de los cambios económicos, industriales ni financieros, se produjo un verdadero avance y se pusieron indiscutiblemente las bases de una economía moderna⁴⁴. Esta pequeña introducción, que no pretende servir de repaso historiográfico, permite encuadrar la actividad inversora y financiera que un sector de la oficialidad naval tuvo a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Un dato al respecto puede ser interesante: mientras que en el periodo de 1801-1860, solo el 14,6% de los oficiales que conforman nuestra muestra mostró una actitud activa en la inversión económica, en el periodo de 1860-1900 el porcentaje se dobló y llegó al 30%. Este grupo, por tanto, estuvo caracterizado por su iniciativa y su confianza en el progreso de una economía en lento pero imparable proceso de modernización.

Durante la segunda mitad del siglo XIX la oficialidad naval fue desarrollando una actitud en las inversiones, especialmente porque comenzó a diversificar sus participaciones como nunca antes y porque entró en campos con mayores riesgos. Destacan, sobre todo, el sector industrial, minero, ferrocarril y la inversión en la banca u otros productos financieros. Sin embargo, antes de entrar pormenorizadamente en el análisis de todo ello, se esboza un análisis de la actitud que tuvo la oficialidad naval en las actividades que habían practicado anteriormente, concretamente el comercio. En el periodo que va desde 1850 hasta 1900, 19 oficiales —una cuarta parte de todos los casos de esta época— mostraron una relación explícita con el comercio o con una compañía comercial; y dentro de esos, 12 oficiales lo compatibilizaron con otras actividades o participaciones económicas que se analizarán más adelante. Si bien es cierto que la mayoría de los miembros de la oficialidad naval no eran poseedores de cantidades de capital especialmente elevadas, sí que son sugerentes las distintas formas que adoptaron sus comportamientos, el dinamismo implícito y el deseo de tener dinero en movimiento para obtener beneficio⁴⁵. Al respecto, se pueden diferenciar dos grandes tipos: las participaciones menores y secundarias; y las que pueden considerarse mayores.

Las inversiones en el comercio de tipo menor fueron frecuentemente acciones secundarias que tenían por objetivo sacar un beneficio reducido y complementario, es decir, la actividad comercial se convertía no en el objeto en sí mismo de la participación sino en el medio. Por ejemplo, el Jefe de Escuadra José Montojo Albizu declaraba en 1866 que había entregado 2.290 pesos a los hermanos Bosques, del

⁴⁴ Nadal, Jordi: *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Ariel, 1975; Tortella, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1982; García Delgado, José Luis: “Sobre «El fracaso de la revolución industrial en España», diez años después”, *Información comercial española*, 623(1985), pp. 13-20; Vilar, Juan B., y Vilar, María José: *La primera revolución industrial española (1812-1875)*, Barcelona, Ariel, 1998; Ringrose, David R.: *España, 1700-1900: el mito de un fracaso*, Madrid, Alianza, 1996; Millán, Jesús: “La formación de la España contemporánea: el agotamiento explicativo del «fracaso» liberal”, *Ayer*, 98 (2015), pp. 243-256.

⁴⁵ Cózar Navarro, María del Carmen: “La actividad comercial en la bahía de Cádiz durante el reinado de Isabel II”, *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 13 (2007), pp. 34-60; Espigado Tocino, María Gloria: “El comercio gaditano a finales del siglo XIX: análisis de una año de actividad portuaria”, *Trocadero*, 4 (1992), pp.157-196.

comercio de Cartagena, para que produjeran ciertas rentas que tendrían por objetivo proporcionar recursos y educación a un pequeño niño que este general había adoptado⁴⁶. Por su parte, el capitán de fragata Ramón Topete Carballo decía en 1860 que un tercio de los 1.500 duros que poseía los había invertido en el comercio, sin especificar mucho más⁴⁷. Finalmente, la esposa del capitán de fragata Guillermo Camargo, Victoria Segerdahl, declaraba que una parte de la herencia de su padre la había puesto a invertir en varios asuntos y había conseguido ciertas ganancias por haber comerciado con grano⁴⁸.

Las grandes participaciones en el comercio sí que eran verdaderas inversiones que tenían por objetivo principal sacar rédito del capital libre que se disponía. De hecho, es reseñable que este tipo de inversiones fueran las únicas operaciones de valor que algunos oficiales tenían, como es el caso del Contralmirante José Rodríguez Arias Villaviencio. En 1877 comentaba en su testamento que sus únicos bienes eran las ropas, muebles y demás objetos de la casa en donde habitaba y, junto a ello, 404.909 reales –101.227 pesetas– depositados en recibo en la casa de comercio de José Esteban Gómez de Cádiz⁴⁹. En cualquier caso, cabe subrayar que dentro de estas grandes participaciones en el comercio se pueden diferenciar dos grandes sectores: por un lado, aquellos oficiales que invierten en fórmulas que podríamos denominar tradicionales, como son las denominadas casas comerciales –generalmente sociedades limitadas–; y por otro lado, los miembros de la élite naval que participan en grandes compañías comerciales y de navegación, constituyendo éstas sociedades anónimas. El mencionado José Rodríguez de Arias sería un ejemplo del primer sector, al igual que el brigadier de la Armada Enrique Páez Fernández. Este último tenía en 1891 una participación de 150.000 pesetas en la compañía de Rafael Lozano que giraba en Chiclana⁵⁰. Respecto a las grandes inversiones, podría citarse el caso del Almirante Pascual Cervera Topete. Este general, que falleció en 1909, dejó constancia en su partición de bienes que entre los “efectos públicos” que poseía había: cuarenta acciones de la “Compañía Cartagenera de Navegación” por valor de 20.000 pesetas; treinta obligaciones de la misma “Compañía Cartagenera de Navegación”, que sumaban 15.000 pesetas; y doce acciones de la “Compañía de Navegación de Barcelona”, por valor de 6.000 pesetas⁵¹.

Los miembros de la oficialidad naval que invirtieron en el comercio no siempre lo hicieron a través de la participación en empresas o compañías ya constituidas; también hubo casos en los que fueron ellos mismos quienes tuvieron la iniciativa de crear compañías o empresas especializadas de comercialización. Al respecto, existen dos ejemplos excepcionales: el del general Micheo y el del oficial Novo. El Teniente General de la Armada Pedro José Micheo, que además era miembro del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, dejaba constancia en 1862 de que en años anteriores había emprendido ciertos negocios con la comercialización de vinos de Jerez⁵², aun-

⁴⁶ AHPC, Cádiz, 111, ff. 849-882.

⁴⁷ AHPC, Cádiz, 514, ff. 224-231.

⁴⁸ AHPC, Cádiz, 2703, ff. 4728-4733.

⁴⁹ AHPC, San Fernando, 484, ff. 203-208.

⁵⁰ AHPC, Cádiz, 2680, ff. 3124-3164.

⁵¹ AHPC, Medina Sidonia, 8252, ff. 656-694.

⁵² Se trata de un sector en alza dentro de la provincia gaditana que, además, se convirtió en el producto estrella de exportación del puerto de Cádiz: Montañés Primicia, Enrique: “El vino de Jerez en el sector exterior español, 1838-1885”, *Revista de Historia Industrial*, 18 (2000), pp. 189-209; Vázquez Fariñas, María y Maldonado,

que aclaraba que “el capital resultante de la negociación de vinos, así como otros capitales de diferentes negocios, han sido invertidos en títulos de deuda del 3%, cuya cantidad a que asciende la tienen depositada en la Caja General de Depósitos”⁵³. Lo más sobresaliente de este caso es cómo un miembro de la oficialidad naval participaba activamente en uno de los sectores que se consideraba más innovador a mitad del siglo XIX –no se puede olvidar que el vino de Jerez fue considerado como el artífice de la recuperación económica y comercial del puerto de Cádiz–. Por su parte, el teniente de navío Pedro Novo Colson escribía un testamento en 1889 en el que declaraba que “tengo constituida sociedad mercantil, aunque de carácter privado, con el Exmo. Sr. Enrique del Toro Quantillers y Aquilino Arias, que la sociedad versa sobre el suministro de maderas del real patrimonio en Valsain a los arsenales del Estado”⁵⁴. Su socio era un hombre de pro del Cádiz de la segunda mitad del siglo XIX que gestionó varios negocios y se convirtió en alcalde de la ciudad.

3. Participación en empresas industriales, mineras y el ferrocarril, movimientos de capitales e inversiones financieras y en la banca

Algunos oficiales de la Armada de la segunda mitad del XIX –15 casos sobre una muestra de 57– mostraron gran interés por la industrial como un campo de actuación relativamente dinámico que les permitió invertir y obtener beneficios⁵⁵. Por ejemplo, y simplemente a modo de introducción, puede citarse la denominada “Cooperativa Gaditana de Fabricación de Gas”. Esta sociedad fue fundada en 1886 con la intención de contrarrestar del monopolio detentado por la Compañía Lebon en la ciudad de Cádiz entre 1868 y 1886 –el cual había producido un aumento desorbitado de los precios del alumbrado público–. Un conglomerado de destacables hombres del Cádiz de la segunda mitad del ochocientos, entre los que estaban los Aramburu, los Paul o los Picardo, promovió esta sociedad⁵⁶. También hubo dos oficiales de la Armada que quisieron ser partícipes del mayor dinamismo económico de la ciudad a través de esta empresa: uno de ellos fue Guillermo Camargo, quien poseía 5 acciones por el valor de 1.681 pesetas⁵⁷, y otro fue el teniente de navío José María Tirado, quien tenía 25 acciones⁵⁸.

Otro de los grandes hitos industriales del Cádiz de la segunda mitad del ochocientos fue el desarrollo de los astilleros denominados “Vea Murguía hermanos”. La familia Vea Murguía había ejercido el comercio en la plaza gaditana desde el siglo XVIII y durante la crisis del primer tercio del siglo XIX supo readaptarse y convertirse en una de las parentelas más importantes del momento. Su creciente relevancia

Javier: “Cádiz, ciudad vinatera entre mediados de los siglos XIX y XX”, *Revista de estudios regionales*, 109 (2017), pp. 95-119.

⁵³ AHPM, Madrid, 27925, ff. 839-841.

⁵⁴ AHPC, Cádiz, 5670, ff. 357-360.

⁵⁵ Rubio Mondéjar, Juan Antonio y Garrués Irurzun, Josean: “Escasez de vínculos débiles: el atraso económico de la Andalucía contemporánea desde la perspectiva de redes empresariales”, *Hispania*, 77– 257 (2017), pp. 793-826; Cózar Navarro, María del Carmen: “El tejido empresarial en la ciudad de Cádiz 1830 a 1869”, *Revista de estudios regionales*, 67 (2003), pp. 139-166.

⁵⁶ Fernández Paradas, Mercedes: *La industria del gas en Cádiz (1845-2012)*, Barcelona, Fundación Gas Natural Fenosa, 2015.

⁵⁷ AHPC, Cádiz, 2703, ff. 4728-4733.

⁵⁸ AHPC, Cádiz, 2677, ff. 1222-1225.

y su amplia capacidad económica hicieron que en la década de 1880 emprendieran la construcción de los astilleros más importantes de la bahía, que finalmente estuvieron operativos en 1890⁵⁹. El astillero se convirtió en un impresionante e innovador complejo industrial que, poco a poco, fue atrayendo la inversión de pequeños y medianos accionistas. Uno de ellos fue el teniente de navío Tomás Briones Ariza, quien en 1892 declaraba tener “5.000 pesetas nominales en acciones hipotecarias del astillero de los señores Vea Murguía hermanos”⁶⁰.

En cualquier caso, los dos sectores que dominaron las inversiones de la oficialidad naval en la segunda mitad del ochocientos fueron las industrias extractivas y el ferrocarril. En cuanto a las primeras, cabe diferenciar claramente entre la minería, en sentido estricto de la palabra, y las salinas o extracción de la sal. En ambos campos se produjeron importantes cambios en la segunda mitad del siglo porque la legislación que existía al respecto experimentó un proceso de modernización. En 1859 se promueve la ley de liberalización del sector minero y en 1868 se aprueba la Ley de Minas, aunque su reglamento no fue promulgado hasta 1869. Todas estas normas tenían por objetivo facilitar la inversión y capitalización de empresas mineras, aumentar y liberalizar las demarcaciones mineras –el subsuelo era teóricamente propiedad real–, simplificar las concesiones y ofrecer seguridad a las empresas que quisieran emprender la explotación. Además, se facilitó la creación de sociedades especializadas en el sector, lo cual promovió una época dorada por varios puntos de la geografía española⁶¹.

La variable y diversa capacidad económica de los oficiales de la Armada hizo que su participación en la minería tuviera amplios contrastes. Algunos de ellos hicieron inversiones relativamente pequeñas, como el brigadier de la Armada Pedro Pilón. En 1865 dejaba constancia de que tenía “algunas” acciones en “La Encarnación” y “Legos Francos” en Cartagena, ambas sociedades mineras⁶². En 1882 el oficial Ramón Fossi Bish decía que tenía dos acciones de minas en Cartagena de la sociedad “Los Amigos”⁶³. Por su parte, el brigadier de la Armada Alejandro Silva decía en 1870 que tenía una acción en la sociedad “Cartagenera”, que explotaba la mina “Mesías” en la Sierra de Almagrera; media acción en la sociedad “Unión”, dueña de la mina titulada “Apostolado”, de la misma sierra; y otra acción de la sociedad que explotaba de mina “Julia” de la Sierra de Cartagena⁶⁴.

Muy diferente fue el caso del oficial Juan Mesa Arroquia, quien en su partición de bienes del año 1884 constataba que poseía un número más que destacable de minas⁶⁵.

⁵⁹ Gutiérrez Molina, José Luis: *El nacimiento de una industria: el astillero Vea-Murguía de Cádiz (1891-1903)*, Cádiz, Diputación Provincial, 2001.

⁶⁰ AHPC, Cádiz, 1992, ff. 1457-1457.

⁶¹ Chastagnaret, Gérard: “Minería y crecimiento económico en la España del siglo XIX: balance provisional y perspectivas de investigación”, *Áreas: revista internacional de ciencias sociales*, 16 (1994), pp. 61-76; López Morell, Miguel A., Pérez de Perceval Verde, Miguel A. y Sánchez Rodríguez, Alejandro: *Minería y desarrollo económico en España*, Madrid, IGME, 2007. Entre los estudios particulares destacan Montero García, Manuel: “La minería de Vizcaya durante el siglo XIX”, *Ekonomia: revista vasca de economía*, 9-10 (1988), 143-172; Vilar, Juan B. y Egea Bruno, Pedro M.: *La minería murciana contemporánea, 1840-1930*, Murcia, Editum, 1985; y como visión global desde la inmigración Martínez Soto, Angel, Pérez de Perceval Verde, Miguel A. y Sánchez Picón, Andrés: “Itinerarios migratorios y mercados de trabajo en la minería meridional del siglo XIX”, *Boletín geológico y minero*, 119-3 (2008), pp. 399-418.

⁶² AHPC, Cádiz, 545, ff. 3446-3455.

⁶³ AHPC, San Fernando, 509, ff. 2071-2074.

⁶⁴ AHPMU, Cartagena 11614, ff. 62-66.

⁶⁵ AHPM, Madrid, 35679, ff. 280-308.

Tenía el 43,26% de la propiedad de un coto minero en Bélmez y Espiel que cotenía 5 minas⁶⁶. En el testamento señalaba “las cinco minas que quedan descritas y que forman hoy el coto minero de que se trata, fueron concedidas a don Juan de Mesa Arroquia por el señor gobernador civil de la provincia de Córdoba”. En 1881, en virtud de la ley de minas de 1869, este oficial, junto a Julio Laporte, Pablo Laporte, Miguel Martín, Rafael Arjona, Andrés Monsalve y Aquilino Herce, fundaron la sociedad especial minera “Carbonijera de la cuenca de Bélmez y Espiel”, quedándose este oficial el 30% de las 100 acciones constitutivas de la sociedad. Otro ejemplo es el del oficial Juan Mesa, quien señalaba que era poseedor de otra proporción de minas de Mazarrón, a saber: la mitad de la mina de hierro “La Olvidada”, cuatro sextas partes de la mina de hierro “Paquita” y “El Paseo”, y la mitad de las minas de hierro “El Imprevisto” y “Eugenia”. La suma de todos estos derechos y acciones sumaban 35.699 pesetas.

Respectos a las salinas, hay que contextualizar que durante la segunda mitad del siglo XIX también se produjeron importantes cambios. La ley de minas 1868 incorporaba este sector dentro de sus efectos y, al mismo tiempo, se abolía el estanco sobre la sal, lo que permitió abrir un verdadero periodo de liberalización y expansión de la extracción y venta de sal que generó amplios beneficios a sus inversores. La naturaleza de la bahía gaditana hace que sea una gran salina, por lo que se convirtió en un atractivo escenario de inversión hasta finales de siglo. Por ejemplo, el general Casimiro Vigodet declaraba en su testamento de 1869 que dio a su hijo 19.300 reales para que comprase una salina y la pusieran en actividad⁶⁷ –de hecho esa fue la principal herencia que dejó este oficial a su hijo–. Por otra parte, el oficial Antonio Mora Cincunegui declaraba en 1876 que una de las pocas propiedades que tenía eran dos salinas⁶⁸, lo que nos hace suponer que fue un sector relativamente seguro –al menos aparentemente– para todos sus inversores.

Respecto al ferrocarril, no puede olvidarse que la construcción y explotación de este sector fue uno de los más atractivos de la economía española en la segunda mitad del siglo. A partir de la Ley de Ferrocarriles de 1855, con la que se pretendía fomentar la inversión y facilitar los trámites, se produjo una grandísima expansión que fue más o menos constante hasta finales del siglo –hubo una recesión, debida a la especulación entre 1865-1870, pero fue seguida de un nuevo impulso–. En lo que respecta a la oficialidad naval, las inversiones hechas casi siempre son de pequeñas proporciones y usualmente como una estrategia de diversificación de sus participaciones. Por ejemplo, en 1860 Ramón Topete Carballo decía tener 500 duros en la empresa del ferrocarril de Jerez, 500 duros en una sociedad de seguros de vida llamada “La Tutelar” y otros 500 en el comercio, como ya hemos indicado con anterioridad⁶⁹. Por su parte, el Contralmirante de la Armada Mariano Fernández Alarcón señalaba en 1869 que “es poseedor de varias obligaciones del Estado por ferrocarriles de a 2.000 reales cada una, las cuales entregó al Exmo. Sr. D. Antonio de Estrada, Vicealmirante de la Armada, residente en Madrid, con amplias facultades para que pueda vender aquellas en ocasión favorable y también para cobrar los cupones que

⁶⁶ Una mina de cabrón llamada “Porvenir de la Industria”, otra de carbón llamada “San Juan”, otra de carbón llamada “La Esperanza” y dos de hierro denominadas “Primer Capricho” y “Segundo Capricho”.

⁶⁷ AHPC, Cádiz, 518, ff. 151-158.

⁶⁸ AHPC, San Fernando, 483, ff. 821-824.

⁶⁹ AHPC, Cádiz, 514, ff.224-231.

venzan⁷⁰. Finalmente, el Vicealmirante y ministro de Marina Juan de Dios Ramos Izquierdo Villavicencio dejaba constancia en 1887 de que, entre otras propiedades, tenía cierto número de acciones del ferrocarril entre Córdoba y Bélmez-Espiel – combinaba esta empresa con varias acciones del Banco de España y un depósito al 6%⁷¹.

A pesar de la relevancia de los sectores ya estudiados, en donde la oficialidad naval se mostró más activa y dinámica fue en la inversión de capitales en bancos y otro tipo de depósitos con una rentabilidad más o menos asegurada. De los 57 casos estudiados para este periodo, 32 oficiales –casi el 60%– tuvieron algún tipo de movimiento financiero de este tipo, aunque es cierto que las cantidades invertidas fueron tremendamente variables –por ejemplo, el teniente de navío Francisco Arramburu tenía la altísima cifra de 1.337.000 pesetas–. Dentro de estas inversiones y movimientos se pueden diferenciar tres grandes tipos: primero, la inversión en bancos y entidades de crédito; segundo, la participación en deuda pública; y tercero, compra de divisas extranjeras, aunque este último tipo fue muy poco frecuente.

El sistema bancario español de la segunda mitad del siglo XIX era una realidad en conformación, atravesada de multitud de mutaciones, aunque también de continuidades. José R. García López habla de “dualidad” en la organización bancaria aunque insiste en ciertos matices⁷²: en el ochocientos español existieron dos grandes instituciones bancarias que, *grosso modo*, se resumen en los bancos propiamente dichos y en los comerciantes-banqueros. Éstos últimos eran de tipo tradicional –“giraban bajo forma individual o como sociedades colectivas o comandatarias (banqueros, comerciantes-banqueros, casas de banca)”– aunque este autor insiste en que se introdujeron usos y técnicas modernas que les permitieron ser competitivos. Por otro lado, los bancos propiamente dichos deben definirse como “sociedades anónimas” y se caracterizaban por formas de organización y estructuras relativamente nuevas. Aunque la tesis de este autor enfatiza el fracaso de las sociedades anónimas y la relevancia del modelo más tradicional⁷³, el objeto que aquí nos ocupa es observar cómo los oficiales de la Armada participaron directa e indirectamente en este sistema bancario.

Respecto al sistema tradicional, el de los comerciantes-banqueros o banqueros, el mejor ejemplo lo constituye la familia Aramburu⁷⁴. Esta parentela llegó a Cádiz a principios del siglo XIX, en donde consiguieron hacerse un destacable hueco a pesar de vivir en la plaza gaditana durante un periodo de aguda crisis. Conforme avanzó el siglo la familia fue promocionando y sus mejores representantes fueron los hermanos Aramburu Fernández. Estos se dedicaron al comercio, invirtieron en la industria y, finalmente, fundaron la banca Aramburu, unos de los bancos más importantes de la ciudad al acabar el ochocientos. Curiosamente, uno de estos hermanos, Francisco,

⁷⁰ AHPMU, Cartagena, 11614, ff. 80-86.

⁷¹ AHPC, Cádiz, 5664, ff. 625-632.

⁷² García López, José R.: “El sistema bancario español del siglo XIX: ¿una estructura dual? Nuevos planteamientos y nuevas propuestas”, *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1 (1989), pp.111-132; Gárate Ojanguren, María Monserrat: “El desarrollo del sistema bancario”, en Agustín González Enciso y Juan Manuel Matés Barco: *Historia Económica de España*, Madrid, Alianza, 2006, pp. 349-378.

⁷³ García López, José Ramón: “Banqueros y comerciantes banqueros, clave oculta del funcionamiento del sistema bancario español del siglo XIX”, *Moneda y crédito*, 175 (1985), pp. 59-85.

⁷⁴ Ortega del Cerro, Pablo: “Los caminos de la honradez: trayectorias familiares de comerciantes gaditanos, 1750-1900”, *Mediterranea – Ricerche Storiche*, 38 (2016), pp. 593-624.

ingresó en el Colegio Naval y se convirtió en oficial de la Marina. No obstante, su actividad principal siempre estuvo junto a sus hermanos en el comercio y la inversión. Este caso es relevante no solo porque un oficial naval se convirtiera en el promotor de una de las bancas más relevantes de la ciudad, sino porque en torno a él se forjó un círculo de inversión con otros oficiales de la Armada. Por ejemplo, el teniente de navío Francisco Llobregat decía en 1873 que parte de sus bienes están en poder de los señores y hermanos Aramburu en forma de “depósitos con número”⁷⁵. Por otro lado, el teniente de navío José María Tirado, que es el mismo que había invertido en la sociedad “Cooperativa Gaditana de Fabricación del Gas”, tenía una póliza de seguro de vida de 25.000 pesetas radicada en Estados Unidos, “cuyos valores se encuentran depositados en la casa mercantil de los señores Aramburu hermanos”⁷⁶.

Mención aparte merece el capitán de navío Eduardo Guerra Durán. Este oficial tenía en casa de los señores “Aramburu hermanos” la cantidad de 21.000 pesetas pero sin intereses, y junto a ello consta que en el Banco de Bilbao había depositado 38.000 pesetas, aunque bajo la gestión de los hermanos Aramburu. También tenía en el Banco de Mahon 6.400 pesetas con un interés del 3%⁷⁷. No obstante, también es destacable que este oficial hubiera hecho a título personal un crédito a un comerciante, aunque no debe extrañar porque desde el siglo XVIII gran parte del mercado de crédito se hacía bajo esta fórmula. Dentro de la oficialidad naval encontramos otro caso de pequeño prestamista que a través del capital que había conseguido acumular pretendía sacar beneficios. El Jefe de Escuadra José Manuel Quesada Basdalonga, quien murió en 1859, dejaba en créditos más de dos millones de reales repartidos de la siguiente forma: a Alejandro Linares, había prestado 20.000 escudos; a Ricardo Dovés, 13.200; a Fray F. Corsens, 6.000; a Benito Rodríguez, 4.000; a Manuel Mesa, 17.700; a M. Lassaleta y compañía, 8.200; a J. Febrés, 18.000; a “González y Byass”, 6.500 y 40.000; a J. Sierra, 12.000; a “Martínez y compañía”, 17.200; a Manuel Miras, 4.020 y 21.136; a “Duff Gordon y compañía”, 7.396; a R. Mato, 1.236⁷⁸.

Por otro lado, en 12 de los casos estudiados sí que participaron en ese nuevo sistema bancario capitaneado por sociedades anónimas de crédito. Por ejemplo, el Teniente General José María Chacón Sarrao tenía en 1850 cuarenta acciones en el Banco Español de Cádiz –12.800 reales⁷⁹– y el alférez de navío Pedro Valderrama heredó 85.000 reales en varias acciones del Banco de Jerez de la Frontera⁸⁰. Por su parte, el oficial Francisco Villavicencio Rodríguez de Arias había colocado 20.000 pesos [400.000 reales] en el Banco de La Habana⁸¹ y el teniente de navío Ramón Llorente tenía 7.000 pesos en billetes del Banco Hipotecario de Cuba⁸². Pero el banco en donde participaron en mayor proporción los miembros de la oficialidad naval –un to-

⁷⁵ AHPC, Cádiz, 629, ff. 3990-3994.

⁷⁶ AHPC, Cádiz, 2677, ff. 1222-1225.

⁷⁷ AHPC, Cádiz, 5689, ff. 1455-1555.

⁷⁸ AHPC, Cádiz, 1920, ff. 413-601.

⁷⁹ AHPC, Cádiz, 500, ff. 151-166.

⁸⁰ AHPC, Cádiz, 620, ff. 3522-3525.

⁸¹ AHPC, Cádiz, 381, ff. 1040-1046

⁸² AHPC, Cádiz, 1960, ff. 342-345. No se puede olvidar que durante este periodo el mayor dinamismo de la economía española procedía en parte de los capitales que se generaban en Cuba a través del comercio y del tráfico de esclavos, lo cual generó la creación de entidades de créditos de gran relevancia en la isla que, de hecho, se convirtieron en piezas fundamentales de muchas de las inversiones que se hicieron en la Península. Bahamonde Magro, Ángel y Cayuela Fernández, José: *Hacer las Américas: las élites coloniales españolas en el siglo XIX*, Madrid, Alianza, 1992.

tal de 9 casos— fue en el Banco de España. Tras la reconversión del Banco Nacional de San Carlos en el Banco Español de San Fernando, en 1829, la institución retuvo el monopolio de emitir billetes. En 1844 se crea en Madrid el Banco de Isabel II, que también tuvo esta capacidad, así como otros dos en Barcelona y Cádiz. Sin embargo, en la crisis de 1847, los dos bancos con sede en Madrid se fusionan y años más tarde, en 1856, se produce una reforma legal en el campo bancario que dio como resultado el nacimiento del Banco de España.

La destacable presencia que tuvo este Banco entre los miembros de la oficialidad naval puede entenderse por dos razones. En primer lugar, por la doble naturaleza que tuvo dicho organismo durante todo el siglo XIX, mezclando el carácter público, ya que emitía billetes, proporcionaba créditos del Tesoro Público y tenía un gobernador nombrado por el gobierno, con el privado, al conceder préstamos y ofreciendo abrir cuentas corrientes⁸³. Por otro lado, los diferentes bancos de emisión local se fueron lentamente fusionando entre 1856 y 1874 de tal forma que al final de dicho intervalo el Banco de España consiguió ser el protagonista indiscutible. Un sector de los oficiales se interesaron en tener una cuenta corriente en dicha institución o en algunas de las sucursales que había a lo largo de España, tal y como podemos ver con el teniente de navío Tomás Briones, quien tenía una en la sucursal gaditana del Banco de España con 1.500 pesetas⁸⁴. Por su parte, el Almirante de la Armada Manuel Pezuela Lobo había depositado en la cuenta del Banco de España 27.365 pesetas⁸⁵ y Joaquín Rodríguez de Rivera tenía una cuenta junto a su hermana María⁸⁶.

La otra gran participación de la oficialidad naval en el Banco de España fue por medio de las diferentes formas de títulos de deuda pública —letras a corto plazo, bonos a medio plazo y obligaciones a largo plazo—⁸⁷. Sin embargo, cada uno de los casos muestra una particularidad diferente por los objetivos, los medios o la forma que adoptaron dichos títulos de deuda. Por ejemplo, la dote que aportó Juana Osorio a su matrimonio con Juan Fernández Paredes consistió en 800.000 reales en títulos de deuda consolidada⁸⁸, mientras que el dinero que Luis Orbeta aportó a su matrimonio como capital fueron unas 50.000 pesetas en Valores del Estado⁸⁹. Es significativo que muchos oficiales concentraran el capital que tenían en este tipo de inversión, confiando probablemente en la seguridad que teóricamente tenían este tipo de depósitos. Por ejemplo, a la muerte del capitán de navío Julián Leonés, en 1861, se verificó que la mayor parte de sus bienes consistían en “papel de Estado”: “357.000 reales nominales de títulos de la venta del tres por ciento consolidado en la Caja de Depósitos; y 25.180 en tres documentos al portador de la Deuda, sin intereses amortizables de segunda”⁹⁰. Lo mismo ocurre con el Vicealmirante Francisco de Paula Pavía, quien en 1891 había concentrado prácticamente todos sus bienes en “efectos públicos”:

⁸³ Tedde de Lorca, Pedro: *El Banco de España y el Estado liberal (1847-1874)*, Madrid, Gadir, 2015.

⁸⁴ AHPC, Cádiz, 1992, ff. 1457-1460.

⁸⁵ AHPM, Madrid, 40188, ff. 1913-1923.

⁸⁶ AHPC, Cádiz, 530, ff.376-382.

⁸⁷ La evolución de la deuda pública a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, y en especial los títulos de deuda pública, tuvieron un desarrollo un tanto accidentado y abrupto. No obstante, todo parece indicar que la segunda mitad de la década 1870 y desde 1880 tuvo una mayor estabilidad y garantía. Costa, María Teresa: *Financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1982.

⁸⁸ AHPC, Cádiz, 4671, ff. 332-335.

⁸⁹ AHPC, Cádiz, 1962, ff. 1441-1444.

⁹⁰ AHPM, Madrid, 27438, ff.1675-1718.

2.500 pesetas en títulos de la serie B, 45.000 en la serie C, 25.000 en la serie D y 150.000 en la serie F. Todo ello hacía un total de 222.500 pesetas⁹¹.

4. Conclusiones

A comienzos del siglo XIX la situación de los oficiales era compleja. Pertenecían a una de las instituciones más importantes y prestigiosas de la Monarquía aunque ésta estaba experimentando un imparable y agudo proceso de decadencia. La posición que habían tenido los oficiales en los circuitos atlánticos y en las redes de poder aún constituía un capital privilegiado, pero, del mismo modo que estaba ocurriendo con la Marina, el comercio colonial –sector en el que ellos habían participado de múltiples maneras– estaba en clara descomposición. A lo largo del primer tercio del siglo los oficiales adoptaron una generalizada retirada de este sector, el cual se había convertido en algo extremadamente inestable e inseguro como para invertir los pocos capitales sobrantes. Fue un periodo realmente complicado para los oficiales navales; el retraso en la paga de los sueldos –cuando no impagos– y los cambios en la economía provocaron un giro en sus inversiones. En definitiva, la seguridad y rentabilidad eran dos máximas irrenunciables. La compra de fincas urbanas y el depósito de dinero en manos seguras fueron fórmulas en creciente uso frente a otras, como la inversión en compañías comerciales o deuda pública, que eran bastante opacas e irregulares.

Tal y como muestran los propios oficiales, la coyuntura económica cambia a partir de la década de 1830, y con mayor ritmo a partir de 1840 –sobre todo en las ciudades navales como Cádiz y Cartagena–. Desde entonces los oficiales navales se convierten en agentes del capitalismo que se desarrolló en España y su posición es interesante por varias razones. No fueron grandes inversores ni grandes propietarios, es decir, no fueron las importantes figuras “burguesas” que controlaron de forma efectiva la economía, sino que eran agentes menores y secundarios, aunque esenciales y necesarios para la verdadera dinamización de sectores en desarrollo y para revitalización de actividades consagradas. La variedad de casos dentro de la oficialidad naval de la segunda mitad del siglo es reseñable: unos hacían pequeñísimas inversiones con las que intentaban complementar su sueldo; otros buscaron participaciones con un nivel de riesgo más o menos alto y algunos, especialmente los que tenían mayor capacidad, diversificaron sus inversiones. El sector comercial, que había sido desde mucho tiempo antes uno de los predilectos para las inversiones de la oficialidad naval, se reconfigura en gran medida. De los “seguros marítimos” y “riesgos” propios del XVIII, ahora se generalizan las acciones en compañías formalizadas que garantizaban una proporción variable de beneficios. No podemos olvidar que la bahía gaditana, espacio por antonomasia de la oficialidad naval, tuvo un crecimiento considerable tras la crisis del primer tercio del siglo. Algo parecido ocurre en Cartagena, en donde el resurgir de la actividad minera provocó una revitalización comercial. Los oficiales navales fueron partícipes de todo ello de muy diversas formas: inversiones mínimas, participaciones medias y grandes e, incluso, como fundadores de compañías.

⁹¹ AHPM, Madrid, 37059, ff. 2182-2196

Pero probablemente sea más interesante observar cómo la oficialidad de la segunda mitad del XIX rompe con su comportamiento anterior y hace inversiones variadas y diversificadas en sectores que estaban floreciendo: la minería, los astilleros o la industria son algunos ejemplos, aunque también es posible destacar la participación en el boom de las salinas. Es igualmente reseñable que una parte de la oficialidad –sobre todo el generalato– también estuvo presente en las compañías de explotación y construcción de ferrocarriles aunque con participaciones bastante discretas. Las inversiones en banca y otros productos financieros fueron las fórmulas más frecuentes en la oficialidad naval de la segunda mitad del XIX debido a la seguridad que proporcionaban. A pesar de la precariedad y dualidad del sistema bancario español, hubo importantes avances a lo largo de este periodo. Algunos oficiales hicieron pequeños depósitos en lo que se denomina “comerciantes-banqueros” y otros apostaron por las nuevas fórmulas que estaban surgiendo –la banca propiamente dicha–. El Banco de España ocupa un lugar especial porque varios oficiales tuvieron allí una cuenta o compraron deuda pública a través de él. A pesar de las diferentes circunstancias personales o familiares de cada uno de los oficiales, el amplio y variado espectro de inversiones y participaciones económicas indica que estos individuos estaban insertos en las redes de poder y en los círculos económicos de la segunda mitad del ochocientos; todos conformaron la espesa malla de poder, estatus y capital que forjaba las clases medias o medias-altas del ochocientos.

4. Referencias bibliográficas

- Alañón Fox, Luis: “La marina y las expediciones en el reinado de Isabel II”, tesis doctoral, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1992.
- Alonso Baquer, Miguel: “La selección de la élite militar en el siglo XIX”, *Revista de Historia Militar*, 49 (1980), pp. 105-138.
- Bahamonde Magro, Ángel y Cayuela Fernández, José: *Hacer las Américas: las élites coloniales españolas en el siglo XIX*, Madrid, Alianza, 1992.
- Bartolomei, Arnaud: “Independencias americanas y comercio de Cádiz. Una reconsideración (fin del siglo XVIII-primer mitad del siglo XIX)”, en Gonzalo Butrón Prida (coord.): *Las Españas y las Américas: los españoles de ambos hemisferios ante la crisis de independencia*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2012, pp.163-182.
- Blanco Núñez, José M.: “La Armada y sus oficiales durante las guerras de emancipación americanas”, *Revista General de la Marina*, 257 (2009), pp. 247-282.
- Bordejé Morencos, Fernando: “La Marina durante la primera mitad del siglo XIX”, *La España marítima del XIX*, Madrid, Órgano de Historia y Cultura Naval, 1989, pp.7-32.
- Bordejé Morencos, Fernando: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1800-1868*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999
- Bustos Rodríguez, Manuel: *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.
- Castillo Manrubia, Pilar: *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX: organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos*, Madrid, Naval, 1992.
- Carasa Soto, Pedro: “Una mirada cultural a las élites políticas en los primeros pasos del Estado Constitucional”, *Trocadero*, 19 (2007), pp. 31-54.
- Carasa Soto, Pedro: “De la Burguesía a las Élite, entre la ambigüedad y la renovación conceptual”, *Ayer*, 42 (2001), pp. 213-262.

- Cepeda Gómez, José: “El ejército de Fernando VII”, en *Aproximación a la historia militar de España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, pp. 425-432.
- Cerezo Martínez, Ricardo: “El fracaso de la política naval de la Restauración”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 32 (1998), pp.45-67.
- Cervera Pery, José: “Dionisio Capaz: del compromiso naval a la ambición política”, *Revista General de la Marina*, 265-5 (2013), pp. 829-837.
- Cervera Pery, José: *La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Cervera Pery, José: “La Marina de Fernando VII. Agotamiento, decadencia, crisis”, Madrid, *La España marítima del XIX*, Órgano de Historia y Cultura Naval, 1989, pp.81-90.
- Cervera Pery, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*, Madrid, San Martín, 1979.
- Chastagnaret, Gérard: “Minería y crecimiento económico en la España del siglo XIX: balance provisional y perspectivas de investigación”, *Áreas: revista internacional de ciencias sociales*, 16 (1994), pp. 61-76.
- Costa, María Teresa: *Financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1982.
- Cózar Navarro, María del Carmen: “La actividad comercial en la bahía de Cádiz durante el reinado de Isabel II”, *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 13 (2007), pp. 34-60.
- Cózar Navarro, María del Carmen: “El tejido empresarial en la ciudad de Cádiz 1830 a 1869”, *Revista de estudios regionales*, 67 (2003), pp. 139-166.
- Crespo Solana, Ana: *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996.
- De la Iglesia García, Jesús: “Los problemas de la economía española a comienzos del siglo XIX. Deuda Pública y desamortización eclesiástica”, *Anuario jurídico y económica escorialense*, 41 (2008), pp. 689-714.
- Espigado Tocino, María Gloria: “El comercio gaditano a finales del siglo XIX: análisis de una año de actividad portuaria”, *Trocadero*, 4 (1992), pp.157-196.
- Fernández Bastarreche, Fernando: *El Ejército español en el siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 1978.
- Fernández Bastarreche, Fernando: “La organización del Ejército y de la Armada en España (1750-1870)”, en Enrique Martínez Ruiz, Magdalena de Pazzis Pi Corrales y Juan Torrejón Chaves (coords.): *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Madrid, Ediciones Puertollano, 2001, pp. 45-68.
- Fernández Gaytán, José: “La Marina liberal en las guerra civiles del siglo XIX”, *Revista de Historia Naval*, 19-5 (1987), pp. 29.62.
- Fernández Paradas, Mercedes: *La industria del gas en Cádiz (1845-2012)*, Barcelona, Fundación Gas Natural Fenosa, 2015.
- Fisher, John: *El comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España-Servicio de Estudios, 1993.
- Flores Moscoso, Ángeles: “La creación del puerto franco de Cádiz y su repercusión en el comercio americano”, en Bibiano Torres Ramírez (coord.): *La influencia andaluza en los núcleos urbanos americanos*, vol 2, Sevilla, Diputación Provincial, 1990, pp. 43-58.
- Fontana, Josep: *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*, Tomo III, Madrid, Alianza, 1982.
- Gámez Amián, Aurora: *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, Málaga, Miramar, 1994.
- Gárate Ojanguren, María Monserrat: “El desarrollo del sistema bancario”, en Agustín González Enciso y Juan Manuel Matés Barco: *Historia Económica de España*, Madrid, Alianza, 2006, pp. 349-378.

- García-Baquero González, Antonio: *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, CSIC, 1972.
- García-Baquero González, Antonio: “Una ciudad abocada al mar: comercio y sociedad mercantil en el Cádiz del siglo XVIII”, en José Ignacio Fortea Pérez y Juan Eloy Gelabert González (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander, Navalía, 2006, pp. 381-412.
- García Delgado, José Luis: “Sobre «El fracaso de la revolución industrial en España», diez años después”, *Información comercial española*, 623(1985), pp. 13-20.
- García Hurtado, Manuel Reyes (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencias hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012.
- García García, Carmen: “Relaciones y vínculos de poder de un general isabelino: O'Donnell y los antecedentes de la Unión Liberal”, *Ayer*, 105 (2017), pp.51-75
- García López, José Ramón: “Banqueros y comerciantes banqueros, clave oculta del funcionamiento del sistema bancario español del siglo XIX”, *Moneda y crédito*, 175 (1985), pp. 59-85.
- García López, José R.: “El sistema bancario español del siglo XIX: ¿una estructura dual? Nuevos planteamientos y nuevas propuestas”, *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1 (1989), pp.111-132.
- Gil Muñoz, Margarita: *La oficialidad de la Marina en el siglo XVIII. Un estudio sociológico (1700-1758)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015.
- Gutiérrez Molina, José Luis: *El nacimiento de una industria: el astillero Veá-Murguía de Cádiz (1891-1903)*, Cádiz, Diputación Provincial, 2001.
- Hoyo Aparicio, Andrés: *Todo mudó de repente: el horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander; 1820-1874*, Santander, Asamblea Regional, 1993.
- Inarejos Muñoz, José Antonio: “A vueltas con las élites en la España liberal: reflexiones historiográficas”, *Revista de historiografía*, 19 (2013), pp. 195-204.
- Larrínaga Rodríguez, Carlos: “Comercio con América y traslado de aduanas: el nacimiento del liberalismo en Guipúzcoa en la primera mitad del siglo XIX”, *Anales de Historia Contemporánea*, 21 (2005), pp. 323-344.
- Lebrón García, María Luisa: “La Armada española en la Guerra de Independencia”, *Aportes*, XXIV-70 (2009), pp. 23-39
- López Molina, Luis: *Comercio marítimo, logística y abastecimiento de Cádiz durante el Bloqueo Francés, 1810-1812*, tesis doctoral, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2013.
- López Morell, Miguel A., Pérez de Perceval Verde, Miguel A. y Sánchez Rodríguez, Alejandro: *Minería y desarrollo económico en España*, Madrid, IGME, 2007.
- Lorenzini, Jacopo, *Uomini e Generali. L'élite militare nell'Italia liberali (1882-1915)*, Milán, Franco Angeli, 2017.
- Luengo, Jorge: “Las élites liberales en la España del siglo XIX: entre biografía, prosopografía y redes”, en Isabel Burdiel y Roy Foster (coords.): *La historia biográfica en Europa: nuevas perspectivas*, Madrid, Instituto Fernando el Católico, 2015, pp. 219-241.
- Martínez Ruiz, Enrique: “La marina española entorno a 1802”, en Antonio Morales Moya (coord.): *1802. España entre dos siglos, Monarquía, Estado, Nación*, Madrid, Sociedad Española de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 263-276
- Martínez Shaw, Carlos: *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.
- Martínez Soto, Angel, Pérez de Perceval Verde, Miguel A. y Sánchez Picón, Andrés: “Itinerarios migratorios y mercados de trabajo en la minería meridional del siglo XIX”, *Boletín geológico y minero*, 119-3 (2008), pp. 399-418.

- Mazzeo de Vivó, Cristina A.: “Comerciantes en conflicto: la independencia en el Perú y la transformación de la élite mercantil, 1780-1830”, *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 11 (2011), pp. 243-258;
- Mazzeo de Vivó, Cristina A.: “El Consulado de Lima y la política comercial española frente a la coyuntura de cambio de fines del periodo colonial (1806-1821)”, en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (coords.): *Comercio y poder en América colonial: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX*, Madrid, Iberoamericana, 2003, pp. 199-2004.
- Merino, José P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- Millán, Jesús: “La formación de la España contemporánea: el agotamiento explicativo del «fracaso» liberal”, *Ayer*, 98 (2015), pp. 243-256.
- Mills, Charles Wright: *La élite de poder*, México, Fondo de Cultura Económica, 2013.
- Montañés Primicia, Enrique: “El vino de Jerez en el sector exterior español, 1838-1885”, *Revista de Historia Industrial*, 18 (2000), pp. 189-209.
- Montero García, Manuel: “La minería de Vizcaya durante el siglo XIX”, *Ekonomiaz: revista vasca de economía*, 9-10 (1988), 143-172.
- Nadal, Jordi: *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Ariel, 1975.
- Núñez García, Víctor M.: “Las élites y la construcción del Estado Liberal en España (1850-1874)”, en Rafael Zurita Aldeguer y Renato Camurri (coord.), *Las élites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universitat de València, 2008, pp. 61-96
- Ortega del Cerro, Pablo: “Los caminos de la honradez: trayectorias familiares de comerciantes gaditanos, 1750-1900”, *Mediterranea – Ricerche Storiche*, 38 (2016), pp. 593-624.
- Ortega del Cerro, Pablo: “La profesionalización de la oficialidad naval española, 1750-1800: aproximación a sus destellos desde las sombras”, *Vegueta*, 16 (2016), pp. 221-244.
- Ortega del Cerro, Pablo, *Siluetas de cambio: experiencias de transformación social de la élite naval (siglos XVIII-XIX)*, Tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2017.
- Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier: *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, CSIC, 1985.
- O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo: “La formación del oficial en el siglo XVIII. El marino ilustrado”, en *De la Paz de París a Trafalgar (1763-1805), Génesis de la España Contemporánea: VII Jornadas de Historia Militar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, pp. 43-68.
- Pro, Juan, “Las élites de la España liberal: clases y redes en la definición del espacio social (1808-1931)”, *Historia Social*, 21 (1995), pp. 47-69.
- Pro, Juan: “La formación de la clase política liberal en España (1833-1868)”, *Historia Contemporánea*, 23 (2001), pp. 445-482.
- Pro, Juan, “Poder político y poder económico en el Madrid de los moderados (1844-1854)”, *Ayer*, 66 (2007), pp. 27-55.
- Ringrose, David R.: *España, 1700-1900: el mito de un fracaso*, Madrid, Alianza, 1996.
- Roda Alcantud, Cristina: *Historia e ingeniería en el siglo XIX. Vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo Occidental: el arsenal de Cartagena*, Cartagena, Ayuntamiento de Cartagena, 2008.
- Rodríguez González, Agustín R.: *La política naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid, Editorial San Martín, 1988.
- Rubio Mondéjar, Juan Antonio y Garrués Irurzun, Josean: “Escasez de vínculos débiles: el atraso económico de la Andalucía contemporánea desde la perspectiva de redes empresariales”, *Hispania*, 77– 257 (2017), pp.793-826.

- Ruiz de Gordejuela Urquijo, Jesús: “El comercio gaditano con el Perú entre 1814 y 1826, ¿desaparición o adaptación?”, *Anuario de estudios americanos*, 73-2 (2016), pp.689-721.
- Sánchez Baena, Juan José Chaín Navarro, Celia y Martínez Solís, Lorena (coords.): *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid y Murcia, Ministerio de Defensa y Editum, 2011.
- Sánchez Baena, Juan José: “Aspirantes a oficiales de la Real Armada en la Academia ilustrada del Mediterráneo: esplendor y crisis (1776-1824), en Manuel Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencias hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, pp. 329-362.
- Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, “El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907”, *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 2, 1990, pp. 117-133.
- Tedde de Lorca, Pedro: *El Banco de San Fernando (1829-1856)*, Madrid Banco de España y Alianza, 1999.
- Tedde de Lorca, Pedro: “Del banco de San Carlos al de España: la formación de un banco central”, en Gonzalo Anes (coord.), *Historia económica de España: siglos XIX y XX*, Madrid, Galaxia Gutenberg, 1999, pp. 423-467.
- Tedde de Lorca, Pedro: *El Banco de España y el Estado liberal (1847-1874)*, Madrid, Gadir, 2015.
- Toboso Sánchez, Pilar: *La deuda pública castellana durante el Antiguo Régimen y su liquidación en el siglo XIX*, Madrid, Ministerio de Hacienda, 1987.
- Tortella, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos, 1982.
- Trujillo Bolio, Mario: “El Puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el *Diario Marítimo de la Vigía* (1800-1840)”, *Trocadero*, 17 (2005), pp. 207-220.
- Vázquez Fariñas, María y Maldonado, Javier: “Cádiz, ciudad vinatera entre mediados de los siglos XIX y XX”, *Revista de estudios regionales*, 109 (2017), pp. 95-119.
- Vilar, Juan B. y Egea Bruno, Pedro M.: *La minería murciana contemporánea, 1840-1930*, Murcia, Editum, 1985.
- Vilar, Juan B., y Vilar, María José: *La primera revolución industrial española (1812-1875)*, Barcelona, Ariel, 1998.