



Cataluña y la movilización de recursos militares para la expedición a Sicilia, 1718¹

Eduard Martí Fraga²

Recibido: 23 de enero de 2019 / Aceptado: 25 de marzo de 2019

Resumen. Un tema recurrente de la historiografía catalana es el debate sobre los efectos que tuvo la política militar de Felipe V sobre la economía de Cataluña después de 1714. Esta cuestión sin embargo forma parte de un debate más amplio: valorar los modos en que la Corona consiguió movilizar sus recursos militares, quién se benefició de ello y que efectos tenía sobre el territorio. En el fondo se trata de analizar las formas en que se configuró el Estado borbónico. A partir del análisis de la movilización de recursos militares para la expedición de conquista de Sicilia en 1718, el presente artículo pretende dar respuesta a algunas de estas preguntas.

Palabras clave: expedición Sicilia, Contractor State, microasientos, asentistas, Cataluña

[en] Catalonia and the mobilization of military resources for the expedition to Sicily, 1718

Abstract. A recurring theme of Catalan historiography is the debate on the effects of Philip V's military policy on the economy of Catalonia after 1714. This question, however, is part of a broader debate: assess the ways in which the Crown got mobilizes their military resources, who benefited from it and what effects it had on the territory. In the end, it is about analyzing the ways in which the Bourbon state was configured. From the analysis of the mobilization of military resources for the expedition of the conquest of Sicily in 1718, this article aims to answer some of these questions.

Keywords: Sicily expedition, Contractor State, micro-contract, entrepreneurs, Catalonia

Sumario: La expedición de Sicilia de 1718. Algunos problemas metodológicos. Transportes, víveres y armas. Los navíos, construcción y vestuario. El coste de los asientos. Los asentistas. Conclusiones. Fuentes documentales. Fuentes y bibliografía.

Cómo citar: Martí Fraga, E. (2019) Cataluña y la movilización de recursos militares para la expedición a Sicilia, 1718, en *Cuadernos de Historia Moderna* nº 44.1, 129-158.

¹ Este trabajo se inserta dentro del grupo de investigación *La política exterior de Felipe V y su repercusión en España (1713-1740)* (HAR 2014-52645-P) dirigido por el profesor Joaquim Albareda. Agradezco a Anne Dubet los comentarios y sugerencias que hizo a una primera versión de este texto.

² Universitat Internacional de Catalunya
<https://orcid.org/0000-0002-9231-903X>
E-mail: emarti@uic.es

En 1780 Jaume Caresmar, no dudaba en afirmar que “Barcelona ha sido el arsenal general en donde se han aprestado las expediciones de Cerdeña y Sicilia (...) con aprestos y preparativos intermediarios que han contribuido a su riqueza”³. Con ello se refería al importante papel que a su entender habían tenido los artesanos catalanes en la movilización de recursos para las aventuras italianas del cardenal Alberoni. El contemporáneo Francesc de Castellví destacaba que el embarco de tropas para expedición de Sicilia de 1718 estuvo “tan bien dispuesto y abastecido que desde Felipe II no se había visto en España mayor ni igual”⁴, y el marqués de la Mina recordaba el “numeroso tren de batir de compañías, vestuarios y armamentos” que se acumulaban en Barcelona⁵. El estudio de la aventura siciliana de Alberoni forma parte de un debate más amplio: determinar si la presencia militar de un numeroso ejército en Principado durante la primera mitad del siglo XVIII tuvo un efecto positivo en su recuperación económica⁶. Para Manuel Arranz no hay duda que la presencia de numerosas tropas supuso una “actuación estimulante de la economía en algunos sectores sociales”⁷, algo semejante a lo que ha planteado Pere Molas⁸. Pero no todo el mundo pensaba así. Antoni Capmany consideraba que a la hora de la verdad, sólo se beneficiaron 5 o 6 gremios y que el auge económico de Cataluña a partir de los años 30, “de ningún modo depende del acantonamiento de tropas”⁹. Debemos reconocer que, como hace Christopher Storrs, para los primeros años del gobierno de Felipe V el papel del Estado en la economía “ha sido bastante ignorado”¹⁰ y, en palabras de Josep M. Delgado, “está aún por cuantificar el gasto efectuado por el ejército y la marina durante sus estancias en Cataluña” así como “los beneficios que obtuvieron asentistas, comerciantes y artesanos”¹¹.

El estudio de los efectos que tuvo la movilización militar de Felipe V sobre la economía catalana es una pieza de un debate más profundo: determinar en qué medida la política militar del primer Borbón responde a una concepción determinada del Estado y si la reforzó. Los últimos estudios han puesto de manifiesto que el tradicional concepto de “*contractor State*” desarrollado por R. Knight and M. Willcox¹², debe ser hoy revisado pues, como recuerda el mismo Willcox en un trabajo

³ Caresmar, J.: *Político discurso sobre sobre la agricultura, el comercio y la industria del Principado de Catalunya*, Barcelona, 1780, p. 199.

⁴ Castellví, F.: *Narraciones históricas*, Madrid, Fundación Francisco Elías de Tejada, 1997, vol. IV, p. 633.

⁵ Marqués de la Mina, *Expedición de Cerdeña y Sicilia*, Biblioteca Nacional de España (BNE), Manuscrito 10521, parte 1, fol. 94v.

⁶ El primero en plantear este debate fue Mercader, J.: *Felip V i Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1985, pp. 204-208.

⁷ Arranz, M.: *Los profesionales de la construcción en la Barcelona del siglo XVIII*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1979, p. 1872.

⁸ Molas, P. y Farga, M.: “Gremios y asentistas del ejército de Cataluña del siglo XVIII” en *La ilustración en Cataluña. La obra de los ingenieros militares*, Barcelona, Ministerio de defensa, 2010, p. 128.

⁹ Capmany, A.: *Memorias históricas sobre la marina el comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Antonio Sancha, 1779, vol. III, p. 314.

¹⁰ Storrs, C.: *Spanish Resurgence 1713-1748*, Yale, Yale University Press, 2016, p. 177.

¹¹ Delgado, J.M.: “Después de Utrecht. El impacto de la nueva fiscalidad borbónica sobre la economía y la sociedad catalana del siglo XVIII”, en Mullfulleda, C. y Salles, N. (eds.): *Els tractats d’Utrecht, clarors i foscors de la pau. La resistència dels catalans*, Barcelona, Museu d’Història de Catalunya, 2015, pp. 373-384, p. 382, nota 28.

En la misma línea de pensamiento se sitúa Torras Ribé, J. M.: “Els efectes sobre Catalunya de les guerres d’Itàlia (1717-1719)”, *Butlletí de la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*, LII (2009-2010), pp. 217-236, p. 222.

¹² Knight, R. y Willcox, M.: *Sustaining the Fleet: War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, Boydell Press, 2010.

reciente, “*armies all over Europe were provisioned and or at least partly by contract from medieval Ages*”¹³. No parece que en el siglo XVIII haya alguna novedad excesivamente relevante, fuera de la intensidad de este proceso. Por otro lado, Josep M. Delgado considera que se debe actualizar también lo que John Brewer llamó “*Fiscal-military State*”¹⁴, a pesar de que en su momento pareció útil para explicar “la génesis del estado absoluto en su versión tradicional”¹⁵. Richard Harding lo ha dicho claramente: “*The focus on the centralizing state, absolutism and coercion has led to a neglect of collaboration, co-operation and acomodation (...). It seems important to reexamine the contractor-state relationships*”¹⁶. Necesitamos profundizar en cómo ejerció realmente el poder el Estado. Sólo así podremos ver con mayor claridad si era tan independiente de los poderes económicos locales cómo habitualmente se ha dicho. El estudio de la movilización de recursos militares es un campo clave para aproximarnos a esta problemática, que puede iluminar otros campos. Rafael Torres y Pepijn Brandon han escrito recientemente que

*the tendency in the literature to associate state centralization automatically with a diminishing role for military entrepreneurs needs serious revision. In many cases, the strengthening of the eighteenth century central states depended on and extended the opportunities for the involvement of capitalism elites in the business of war*¹⁷.

Y quizá, no sólo a las élites.

Analizar el modo en que Felipe V movilizó los recursos para organizar la expedición de Sicilia de 1718 nos puede ayudar a comprender estas problemáticas, y determinar si a principios del siglo XVIII la Corona borbónica fue capaz de llevar a cabo este tipo de expediciones sólo con ayuda de algunos grandes asentistas. Antoni Capmany recordaba que fue a partir de la expedición de Sicilia cuando se produjo el recurso a asentistas privados catalanes por parte de la Corona¹⁸ y Pere Molas destacaba que la pérdida de los Países Bajos y del Milanesado en los tratados de Utrecht como fuentes de abastecimiento militar, impulsó a Felipe V “a aceptar la producción catalana”¹⁹. ¿En qué medida la participación de pequeños empresarios catalanes fue relevante y supuso un beneficio para una economía destrozada fruto de la reciente guerra de Sucesión?²⁰

¹³ Willcox, M.: “War, Government and the Market: The direction of the debate on the british Contractor State, c. 1740-1815” en Harding, R. y Solbes, S. (coord.): *The contractor state and its implications*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012, p. 192.

¹⁴ Brewer, J.: *The sinews of Power: war, Money, and the English State, 1688-1783*, Harvard University Press, Cambridge, 1989; Storrs, C.: *The Fiscal-Military State in Eigtheenth century: Essays in honour of P.G.M.Dickson*, London, Routledge, 2009.

¹⁵ Delgado, J. M.: “Construir el Estado, destruir la nación. Las reformas fiscales de los primeros borbonos. El colapso del sistema de equilibrios en el imperio español”, *Illes e Imperis*, 13 (2010), pp. 63-85, p. 64.

¹⁶ Harding, R.: “Introduction”, en Harding, *op cit.* (nota 13), p. 11.

¹⁷ Torres R., Brandon, P., Marjolein’t, H.: “Introducción: war and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur”, *Business History* (2017), p. 2.

¹⁸ Capmany, *op. cit.* (nota 9), p. 21.

¹⁹ Molas, *op. cit.* (nota 8), p. 127.

²⁰ Sobre los efectos de la guerra en la economía catalana vid. Delgado, J. M.: “L’economia del set-cents.: desfeita, represa i crisi” en Albareda, J.: *Catalunya nació d’Europa 1714-2014*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 2013, vol. I., pp. 121-175. Vid. también Torres Ribé, J. M.: *Felip V contra Catalunya. Testimonis d’una repressió sistemàtica*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2005.

La expedición de Sicilia de 1718. Algunos problemas metodológicos

Los estudios de Núria Sallés han puesto de manifiesto la complejidad de los motivos que llevaron a Felipe V a embarcarse en la conquista de Sicilia. Como señala esta autora, más que la influencia que podía haber ejercido Isabel de Farnesio para aumentar el control sobre los territorios italianos, parece que los motivos de fondo de Felipe V se relacionaban con la voluntad de tener una posición de fuerza en las negociaciones con el Emperador, que a su entender había salido excesivamente beneficiado de los tratados de Utrecht, así como debilitar algunas de sus alianzas. El fracaso de la expedición tuvo el efecto contrario: fortaleció el papel de Carlos VI²¹. No es este el lugar para explicar el desarrollo de una expedición bien conocida y narrada por numerosos contemporáneos e historiadores²². La flota salió de Barcelona el 19 de junio de 1718 y fue vista con temor por parte de las potencias internacionales, que el 2 de agosto firmaban el tratado de la Cuádruple Alianza contra España. Los preparativos empezaron otoño de 1717 y fueron tan eficaces que el marqués de San Felipe no dudó en afirmar que “nunca se ha visto armada más bien abastecida”²³. La expedición fracasó al ser derrotada la armada española por el general Byng, el 11 de agosto en la batalla de cabo Passaro²⁴. Tanto el marqués de San Felipe como Francesc de Castellví consideran que se embarcaron más de 30.000 hombres²⁵, cifra que habitualmente se ha dado por válida²⁶. Un informe de Secretaría de Marina de mayo de 1720 recogía que la expedición estuvo formada por 34.341 soldados de infantería, a los que habría que añadir unos 6.000 que formaban los batallones de caballería y de dragones²⁷. En total podemos hablar de cerca de 40.000 hombres, si bien es cierto que no todos partieron de Barcelona en junio de 1718²⁸. Debemos tener en cuenta que en el año 1717 había acantonados en Cataluña unos 19.000 soldados²⁹, lo que significa que durante la primavera de 1718 la presencia militar en el Principado casi

²¹ Sallés, N. “La política exterior de Felipe V entre 1713 y 1719: un desafío al sistema de Utrecht”, en J. Albareda Salvadó (coord.), *El declive de la Monarquía y el imperio español*, Barcelona, Crítica, 2015, pp. 277-317; Sallés, N., “Que nos odien, si también nos temen. El razonamiento estratégico detrás de las campañas de Cerdeña y Sicilia (1717-1718)”, *Vegeta*, 16 (2016), pp. 313-334. Vid. También la tesis doctoral de la autora Sallés N.: *Giulio Alberoni y la dirección de la política exterior española después de los tratados de Utrecht (1715-1719)*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad Pompeu Fabra, 2015, pp. 484-499. Sobre los efectos de la expedición en Cataluña vid. Torras Ribé, op. cit. (nota 11). Cfr. también Giménez López E.: “La postguerra olvidada de Catalunya. La Quádruple Aliança davant el revisionisme d’Utrecht (1719-1720)”, *Afers*, 52 (2005), pp. 623-649.

²² Entre ellos destacan las versiones que dieron Francesc de Castellví, op. cit. (nota 4), pp. 632-540; el marqués de la Mina, op. cit. (nota 5), fól. 73-94 y Bacallar y Sanna, V.: *Comentarios a las Guerras de España e historia de su rey Felipe el animoso*, Madrid, Real Academia de Historia, 1957, pp. 283-287. En AGS se conserva también una interesante narración. Secretaría de Marina, leg. 739.

²³ Bacallar, op. cit. (nota 21), p. 284.

²⁴ AGS, Secretaría de Marina, leg. 739.

²⁵ Castellví, op. cit. (nota 4), p. 63, Bacallar op. cit. (nota 21), p. 284.

²⁶ Torras Ribé, op. cit. (nota 11), p. 232.

²⁷ “Noticia General del Estado en que entra a la expedición de Sicilia la infantería de sus reclutas, por los mismos ejércitos y remplazos...”, AGS, Secretaría de Marina, leg. 739, s/f. Los 6.000 hombres de los regimientos de caballería y dragones es un cálculo aproximado extraído de Torras Ribé, op. cit. (nota 11), p. 232.

²⁸ En Cerdeña había 8 regimientos de dragones que habían partido de Barcelona con anterioridad. Mina, op. cit. (nota 5), fol. 95r.

²⁹ Andújar, F.: “De la militarización de Cataluña a los espacios de integración”, en Mullfullada C. y Sallés, N., op. cit. (nota 11), pp. 227-236, p. 230.

se dobló. A estas cifras se añade el tamaño de la armada, compuesta de 40 navíos³⁰ y 312 barcos fletados³¹. Lógicamente, esto debía tener algún efecto sobre la provincia, pues había que alimentar, vestir, acuartelar y armar a toda esta población militar.

Desde finales de 1717 Barcelona se convirtió en un centro en ebullición constatable de pertrechos para la expedición, procedentes de toda la península y del mismo Principado. Nos lo recordaba el mismo marqués del Mina: “entraban cada día en el puerto de Barcelona bastimentos de los demás de España y los de afuera, unos con trigo, cebada y otros efectos (...), se juntaban municiones, se adelantaba el tren de artillería de batir y campaña, se hacían vestuarios con fatiga incesante”³². Pero al hablar de estos pertrechos ¿a qué nos estamos refiriendo exactamente? No resulta fácil responder a esta pregunta porque no se han encontrado las cuentas del tesorero de la expedición, Esteban de Abaría Imaz, si bien es cierto que él no controlaba todas las compras. Tenemos constatado que en muchos casos, como sucedía con los complementos de artillería, se encargaban al intendente de Cataluña³³. Un estudio comparativo entre las cuentas de la Expedición de Sicilia del Tesorero Mayor, Nicolás de Hinojosa, con los datos conservados en la Intendencia catalana pone de manifiesto que al menos hubo 32 pagos que se hicieron en Barcelona que no están registrados Madrid³⁴. Por otro lado, como ha mostrado Anne Dubet, durante esos años asistimos a un proceso de fortalecimiento de la Tesorería Mayor, que desde abril de 1717 había aumentado enormemente su control sobre las cajas de los diferentes consejos y provincias³⁵. Sin embargo, a la hora de contrastar información entre los registros del tesorero local y el central, los datos tampoco acaban de cuadrar. Las cuentas referidas a la expedición que presentó el tesorero de Cataluña, Andrés Pérez Bracho, constatan la existencia de 43 pagos que no están en las referidas cuentas de Hinojosa³⁶. Estas tres fuentes tampoco son definitivas para hacerse una idea

³⁰ Para la composición de la armada de la expedición vid. Cobet, T.: *A true account of the expedition of the British fleet to Sicily, in the years 1718, 1719, and 1720...*, London, 1739; Fernández Duró, C.: *Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón*, Madrid, Instituto de Cultura Naval, 1895-1903, v. VI, p. 140; De la Piñera A. y Thial Boisière, J.: “La construcción naval en España durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 79 (2002), p. 17-33 y Fondevila Silva, P.: “Las Galeras de España en el siglo XVIII”, *Revista General de Marina*, 247 (2004), pp. 223-237.

³¹ “Embarcaciones que se han fletado de cuenta de su magestad en Barcelona, Cádiz y Alicante para esta expedición. Barcelona, 28 de mayo de 1718”, AGS, Secretaría de Marina, leg. 739.

³² Mina, *op. cit.* (nota 5), fol. 78r.

³³ En concreto se le encargaban, entre otras cosas, “la prevención de todos los géneros y adherentes de los sobre dicho y de lo que pudiese faltar”. Cfr. “Lugar de donde ha de proceder la artillería”, 1 de abril de 1718, AGS, Secretaría de Guerra (SGU), leg. 823.

³⁴ Nos basamos para afirmar esto en las cuentas de Hinojosa que se encuentran en AGS, Tribunal Mayor de Cuentas (TMC), leg. 1908, fol. 454 y ss. El documento dice explícitamente: “Gastos causados para artillería, fabrica y recomposición de armas como otros extraordinarios de todas las naturalezas pertenecientes para la expedición de Sicilia, conforme se expresa una relación su fecha 8 de febrero de 1721 firmada por el contador de resultas Tomas de Espedo y Obregón”. Esta información la hemos contrastado con los datos conservados en Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Manual de Intendencia, vols. 180 y 109.

³⁵ Dubet, A.: *La Hacienda real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno*, Madrid, FCEE, 2015, pp. 84-89. Vid también Dubet, A.: “¿Tesorería Mayor o Tesorería General? El control contable de los años 1720: una historia conflictiva”, *De Computis*, 13 (2010), pp. 95-132.

³⁶ Para ello hemos cotejado los datos de “Cuentas del tesorero del ejército del Principado de Cataluña desde 1 de enero de 1718 hasta fines de agosto por razón de los gastos de Marina de diferente naturaleza causado en la armada para la expedición de Sicilia” (AGS, Dirección General del Tesoro (DGT), Inventario 7, leg. 2, n. 32) con el referido documento de AGS, TMC, leg. 1908, fol. 454 y ss. En cambio sí que hemos encontrado 89 registros exactamente iguales entre los dos, lo que indica que una fuente se alimenta de la otra.

de los recursos movilizados para la expedición, pues no registran el coste de los asientos generales que estaban activos desde finales de 1717 hasta junio de 1718, cuando partió³⁷. Sólo cuando juntamos y contrastamos las informaciones de todas estas fuentes, podemos hacernos una idea aproximada del volumen y el coste de los recursos que se movilizaron. Es a partir de estos datos que hemos podido analizar un total de 366 contratos y asientos que se hicieron entre el Estado y particulares para abastecer la expedición de 1718. Situamos en el mismo plano de igualdad los contratos y los asientos pues, a pesar de las diferencias entre ellos (duración, privilegios para el asentista), los dos son esencialmente acuerdos económicos entre el Estado y particulares para abastecer a las tropas de un producto concreto³⁸. Nuestro estudio ha obviado voluntariamente los asientos relacionados con la contratación de tropas y el pago de sus sueldos, porque nos alejaría del tema principal y requieren un tratamiento específico que no podemos dar en este artículo³⁹.

Los estudios de Rafael Torres han puesto de manifiesto la amplitud de campos económicos que la Corona contrató para el abastecimiento de tropas⁴⁰. Para este trabajo hemos simplificado estos campos a cinco grandes tipologías: víveres, armas, navíos, construcción, vestuario y transporte. Dentro de víveres incluimos tanto las raciones de pan y de marina como la paja para los animales. La tipología armas abraza no sólo los fusiles y las bayonetas, sino también la pólvora, las municiones, los complementos necesarios (avantrenes, cureñas, hachas, picos, piezas de hojalata, carbón) así como los caballos. Dentro de los navíos, a parte de la construcción de diferentes embarcaciones (chalupas, falúas, pingües), se incluyen todos los materiales complementarios (jarcia, velas, palos, brea) y los vinculados a la puesta a punto (cortinas, calderas, pintar carenas, etc.). Construcción es una tipología que incluye tanto la ampliación/modificación de edificios (almacenes, cuarteles, caballerizas) como la confección de productos menores (camas, fogones, puentes de desembarco, tiendas). Dentro de vestuario, a parte de los uniformes de los soldados, hemos contabilizado las sábanas de los hospitales así como las sillas de montar, frenos y otras piezas de cuero vinculadas a los caballos (pretales, correones, cinchas, etc.). Finalmente, los transportes incluyen, además del traslado de materiales a Barcelona u otros lugares con mulas o barcas, la confección de los utensilios necesarios para transportarlos (botas, sacos, redes y cajas). Dentro de este apartado, incluimos también los gastos por los procesos de embalaje y carga y descarga de productos. A la luz de la esta división, el resultado que obtenemos se refleja en el siguiente gráfico.

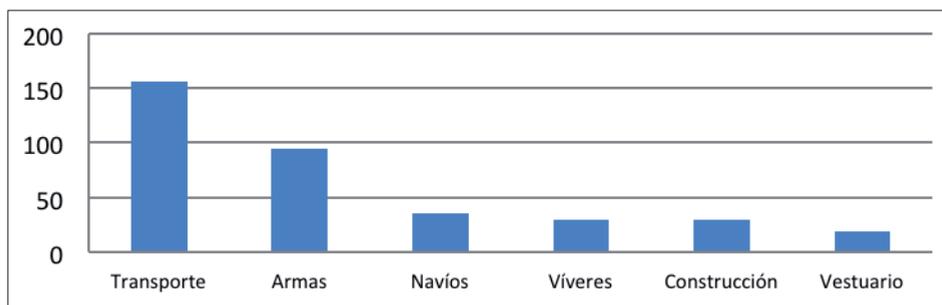
³⁷ Gran parte de estos contratos, así como informaciones derivadas, las hemos encontrado en varios registros del Archivo General de Simancas. En concreto en Secretaría de Guerra (SGU), suplemento, n. 237 y 252; DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 1,5-14 y 40; leg. 2, n. 26, 27, 30, 32, 36 y 39; leg. 3, n. 10 y 14.

³⁸ Los registros del Tribunal Mayor de Cuentas (TMC) y muchos de la Dirección General del Tesoro (DGT) constatan sólo los pagos, sin diferenciar si son a asentistas generales o a simples contratitas. Otros registros de DGT contienen el coste de los asientos. En cambio, la información que nos proporciona la Intendencia catalana hace referencia sólo a asientos (ACA, Intendencia, vols. 180 y 109).

³⁹ Una buena explicación sobre los asientos de regimientos y lo que comportaba en Andújar, F.: *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del s. XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004, pp.41-46. Vid. también Andújar, F.: "Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII", *Studia Historica*, 35 (2013), pp. 235-268.

⁴⁰ Torres, R.: "Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII", *Studia Historica*, 35 (2013), pp. 159-199.

Gráfico 1. Tipología de asientos y contratas hechas para la expedición de 1718.



Fuente: ACA, Manual de Intendencia, vols. 180 y 109; AGS, TMC, leg. 1908, fol. 454 y ss.; AGS, SGU, suplemento, legs. 237 y 252; AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 1,5-14 y 40; leg. 2, n. 26, 27, 30, 32, 36 y 39; leg. 3, n. 10 y 14.

Los contratos vinculados a los transportes y las armas fueron sin duda los más numerosos, lo cual es indicativo de que eran los sectores que carecían de menos asientos generales. En un segundo nivel estarían los contratos vinculados a los navíos, los víveres, la construcción y el vestuario. Vale la pena profundizar en alguno de ellos.

Transportes, víveres y armas

La cuestión de los transportes sin duda es llamativa, pues es un sector que ha sido poco estudiado, en parte por la existencia de pocos asientos generales⁴¹. Su análisis nos muestra que una parte importante de estos contratos eran muy pequeños y limitados. Por ejemplo, se encargaba a Francisco Mateo, un “llogater de mules”, el transporte de fajinas a Barcelona, al patrón Guillermo Oliver botas de agua vacías desde Alicante o al marinero Vicente Girona el “flete y conducción de cuatro piezas de madera”⁴². Esto no significa que en algunos casos no hubiera contratos de mayor envergadura. No era casualidad que en febrero de 1718 se firmara con el navarro Pedro Irigoyen un asiento durante 6 años para transportar bombas, balas y otros pertrechos desde la fábrica de Eugi a Tortosa⁴³. Tres meses antes, en diciembre de

⁴¹ Entre los pocos estudios se debe destacar los trabajos de Guerrero, R.: *Las elites vascas en el gobierno de la monarquía borbónica. Redes sociales, carrera y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*, Tesis doctoral, Vitoria, Universidad del País Vasco, 2011, pp. 243, 267 y 367-370. Concepción de Castro también ha abordado el tema a través del estudio de la Real Cabaña de Carreteros, Castro, C.: *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004, pp. 92-96. Para el caso catalán vid. Muset, A.: *Catalunya i el mercat espanyol al segle XVIII: els tragineros y els negociants de Calaf y Copons*, Barcelona, Abat Oliba, 1997.

⁴² AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.; TMC, leg. 1908, 565 y 553.

⁴³ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 40. Sobre Pedro Irigoyen, vid. Hernández Escayola, M. C.: *Negocios y servicio: finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo XVIII*, EUNSA,

1717, se había nombrado al bordador Antonio Bellvitge como “Asentista de mulas para el servicio de la artillería”⁴⁴.

Dentro de los transportes también debemos considerar todo lo referente a la confección de los envases para el porte de los productos, especialmente armas (fusiles, pólvora, complementos de artillería) y víveres (bizcocho, agua y vino sobre todo). Esto es llamativo porque, al menos para el caso de los víveres, lo normal era que los envases fueran a cuenta del asentista general⁴⁵. Guerrero Alcaide ya puso de manifiesto la importancia de este sector⁴⁶. Para la expedición de 1718 comprobamos la existencia de más de 80 pagos por 65.287 sacos. Algunos de estos contratos podían ser muy grandes, como los 23.000 sacos que se pedían al soguero Josep Besora para el transporte de raciones de armada⁴⁷. y en otros muy pequeños, como los 15 sacos usados que se pagaban a Martí Torrent, síndico de Castellà, por el valor de 16reales⁴⁸. Algo parecido sucedía con las botas, de las cuales hemos encontrado 27 pagos diferentes⁴⁹. Otro campo sería el de las cajas, especialmente utilizadas para el transporte de armas. En nuestro estudio hay 6 contratos de este tipo que van desde los “158 cajones para encajonar escopetas y fusiles” encargados a la compañía de carpinteros manresanos de Josep Maselina, hasta las “68 cajas para pedreros y morteros” que el herrero Salvador Pera entregó el 18 de mayo de 1718⁵⁰.

Por otro lado, la cuestión de los transportes también abrazaba todos los gastos derivados del empaquetamiento y distribución, especialmente importante en el caso de los víveres. En los grandes asientos, lo habitual era que contratista se responsabilizase de este cometido como sucedió, por ejemplo, con el asiento general de víveres de marqués de Valdeomos para el año 1718⁵¹. Sin embargo, parece que esto no siempre fue así. En la primavera de 1718 se pagaba a Antonio del Río, guarda de almacén, 4.289 reales por empaquetar diferentes productos⁵², y la compañía de Félix La Casta, recibía 9.700 reales por la distribución de víveres⁵³. Es significativo constatar la gran variedad de perfiles profesionales implicados: patrones, sogueros, boteros, basteros, armeros, mercaderes, hasta síndicos de diferentes ciudades como Vic, Castellà o Sant Boi⁵⁴.

Una realidad muy diferente son los víveres, que era el sector que consumía más recursos económicos⁵⁵. David Goodman ha hecho notar que “*victualling was*

2004 y González Enciso, A.: La renovación del asiento de transporte de municiones y armas en 1793 y el protagonismo de una familia navarra”, *Memoria y civilización*, 15 (2012), pp. 51-69, p. 58 y ss.

⁴⁴ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 487.

⁴⁵ Torres, R.: “Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española durante el siglo XVIII”, en Torres, R. (ed.): *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, Eunsa, 2010, p. 228.

⁴⁶ Guerrero, *op. cit.* (nota 41), p. 267.

⁴⁷ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁴⁸ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 559.

⁴⁹ Al botero Josep Valldejuli se le encargaban 2.000 cubas de agua y vino (ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, 580r.-582v.) y el confitero Ramon Besora percibía 64rv. por 3 botas. (AGS, TMC, leg. 1908, fol. 564).

⁵⁰ AGS, TMC leg. 1908, fols. 475 y 506

⁵¹ AGS, DTG, Inventario 7, leg. 1, n. 40, 6-2.

⁵² AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁵³ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁵⁴ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 559.

⁵⁵ Torres, R.: “Cuando las reglas del juego cambian. Mercadeos y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 20 (2002), p. 30.

de most taxing of all task involved in the procurement of naval supplies. It was a multi-pahse operation consisting of planning, purchasing, transport, storage and distribution”⁵⁶. A pesar de ser un sector donde lo habitual era la existencia de grandes asientos generales, llama la atención que hayamos encontrado 31 pagos o contratos relacionados con esta temática al margen de ellos⁵⁷. La compañía Goyeneche-Valdeolmos tenía el asiento general de víveres para el ejército de tierra⁵⁸, pero eso no impidió a la Corona encargar durante la primavera 1718 al negociante francés Nicolás Greban las raciones de todos los oficiales de tropa, a Martín Mielgo harina y trigo y a Lorenzo Curada el pan de munición de las tropas⁵⁹. Por lo que se refiere a las raciones de marina, que eran diferentes de las del ejército de tierra⁶⁰, la presencia de un asentista general no suponía una situación de monopolio: a Josep y Jaime Duran se les llegó a encargar 260.000 raciones de armada, a Antonio Puche, 700.000 y a don José Querezaju 260⁶¹. Esto se hacía de modo simultáneo al hecho que la compañía Julián Prieto de Aedo tenía el asiento de la provisión de galeras de España desde 1717⁶². Encontramos contratos realmente pequeños, que parecen más bien consecuencia de necesidades puntuales o deficiencias de los grandes asentistas. Al negociante catalán Salvi Torres se le pagaba el 28 de mayo, dos semanas antes de que la expedición partiera, 20.660@ de harina, y al cónsul de Venecia, Antonio Juanes, “110 quintales 2@ y 21 libras de arroz para completar diferentes raciones”⁶³. A la vez estaría la alimentación de la caballería, de la que hemos encontrado 7 contratos⁶⁴. Esto es llamativo, porque lo habitual era que los costes de la paja estuvieran incluidos dentro de los asientos generales de víveres⁶⁵.

Definir el conjunto de contratos militares que se hicieron respecto al aprovisionamiento de armas no resulta fácil pues, según el regimiento de que se tratase, el propio asentista se responsabilizaba de proporcionar las armas⁶⁶. Hemos podido identificar un mínimo de 97 contratos o pagas por servicios vinculados al armamento para la expedición. De estos contratos destaca el número de peticiones que se hacía de complementos de artillería, un campo ignorado por los estudios académicos. Su volumen solía ser muy grande. Por ejemplo, el 2 de febrero de 1718 se encargaba al herrero Jacinto Valls y su compañía, diferentes “géneros de artillería” (hachas, agujas, clavos, limas, martillos, etc.) que sumaban un total de 47

⁵⁶ Goodman, D.: *Spanish naval power; 1589-1665 Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge university press, 2003, pp. 151-152.

⁵⁷ Sobre el tema de los víveres en la corona española una buena síntesis en Torres, R.: “Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el siglo XVIII”, *Cuadernos de historia Moderna*, 41, vol. 2 (2006), pp. 376-377.

⁵⁸ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 40.

⁵⁹ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 615r.-618v., 574r.-576r. y AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁶⁰ Sobre este tema vid. Torres, *op. cit.* (nota 45), p. 223 y ss.

⁶¹ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 35v.-37v.; 591v.-592r.; 305r.-396v.; AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁶² AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 1. Sobre Prieto de Aedo, vid. Andújar, F.: “Negocios privados, cargos públicos: el recurso a testaferros en la etapa del cambio dinástico”, *Tiempos Modernos*, 30-1 (2015).

⁶³ AGS, TMC, leg. 1908, fols. 540 y 519. Las cifras podían ser incluso menores. A Juan Caudier se le pagó 586rv. por 13 quintales y 4 libras de arroz. AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁶⁴ AGS, TMC, leg. 1908, fols. 442, 516, 528, 552, 557 y 577.

⁶⁵ Torres, *op. cit.* (nota 57), p. 377.

⁶⁶ Andújar, F.: “Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII”, *Studia Historica*, 35 (2013), pp. 235-268, p. 249.

productos diversos, con un coste de 62.113 reales⁶⁷. Sin embargo, esto era una parte relativamente pequeña de todos los complementos necesarios. El 15 de junio de 1718 el responsable del almacén listaba los “pertrechos de guerra que se remitieron a Sicilia en el año 1718”. El documento recoge un total de 311 utensilios de varios tipos que van desde las cureñas, pasando por las lanadas, zoquetes y una variedad muy grande de sierras, cubos, carros, planchas y otros productos⁶⁸. Respecto a los fusiles llama la atención la importancia que tienen las fábricas de la Cavada y Liérganes, dedicadas habitualmente a los cañones⁶⁹, pues en mayo de 1718 se encargan “todos los fusibles disponibles”⁷⁰. Pero ellos no fueron los únicos. A lo largo de toda la primavera se hacen encargos para fabricar o arreglar fusiles, escopetas o carabinas al menos a 11 compañías diferentes de armeros procedentes de toda la geografía catalana (Barcelona, Ripoll, Manresa, Lérida, Tortosa, Tarragona)⁷¹. Los datos muestran que no hubo un gran asentista para las armas y que la producción en este campo estuvo muy fragmentada en pequeños grupos.

Por otro lado, no sólo los armeros tenían un papel clave en este sector, sino que una multitud de oficios diferentes también se beneficiaban. Hemos encontrado a cinco compañías de carpinteros trabajando para el sector armamentístico, como es el caso de Francesc Mallol al que se le habían pedido arreglar 6.000 fusiles que habían llegado de Cádiz en mal estado⁷². Los herreros eran otro grupo social importante, pues hemos contabilizado hasta seis compañías vinculadas a la expedición de este tipo, como por ejemplo la de Aloy Molas, al que se le encargaba “800 quintales de hierro en barras de distintos tamaños, 768 herraduras para mulas”⁷³. Pero a parte de estos hay un universo de otros oficios menores, como el gremio de cuchilleros que se dedicó a fabricar bayonetas para el regimiento de dragones; zapateros que hacían 100.000 cartuchos de pergamino; síndicos de ciudades que proporcionaban carbón para las fraguas o los almacenes; escultores para poner los escudos de armas en los cañones, faroleros, toneleros, esparteros, pintores, etc.⁷⁴.

La balería y la pólvora requerirían casi un estudio monográfico. Señalemos aquí sólo los datos más relevantes. En ambos casos la teoría indica que había un asentista general de cada uno de los productos. Para el caso de balería Agustín Hermosa y Xabier Olivares, asentistas de Liérganes y la Cavada, tenían el asiento general de “balas, artillería y bombas” desde 1715⁷⁵. Para la pólvora, Francisco Miguel de

⁶⁷ Se tenían que entregar a finales de abril. ACA, Manual de intendencia, vol. 180, fol. 102r.-106r.

⁶⁸ AGS, SGU, leg. 823, s/n

⁶⁹ Sobre esta fábrica vid. entre otros, Alcalá Zamora, J.: *Historia de una empresa siderúrgica española.: Los Altos Hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*, Santander, Consejería de Cultura, 2004; González Enciso, A.: “La provisión de artillería en el Imperio español en la primera mitad del siglo XVIII”, en Caspistegui, F.J. y Peiró, I.(eds.): *Jesús Longares Alonso, el maestro que sabía escuchar*, Pamplona, Eunsa, 2016, pp. 127-144.

⁷⁰ “Artillería, municiones y demás pertrechos de guerra que se remitieron a Sicilia en el año 1718”, 15 de junio de 1718, AGS, SGU, leg. 283.

⁷¹ En concreto participaron en este negocio las compañías de los siguientes armeros: Josep Navarro, Francisco Canals, Pere Esteve, Pedro Aguilar, Josep Bornio, Joan Quintana, Ventura Carbonell, Jaume Solú, Pedro Daumon, Antonio Robinat y Sebastián Sarrahima. Cfr. ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 63r.-65v., 576r.-580v., 626v.-631r., AGS, TMC, leg. 1908, fols. 465, 467,477, 478, 491, 493 y 494.

⁷² ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 83r.-85r.

⁷³ AGS, TMC leg. 1908, fol. 498.

⁷⁴ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 81v.-83r.; 85r.-86r. AGS; TMC, leg. 1908, fols. 469, 476, 459, 491, 480 y 485.

⁷⁵ AGS, DGT, Inventario, 7, leg. 1, n. 40, 3-6.

Aldecoa⁷⁶ detentaba desde 1717 el asiento general de “pólvora para Castilla, León, Aragón, Navarra, Valencia y Cataluña”⁷⁷. Ahora bien, lo cierto es que ninguno de los dos asentistas pudo proporcionar las cantidades necesarias y por esta razón durante los meses previos a la expedición el Estado recurrió a otros mercaderes para cubrir las carencias. En mayo de 1718 se hacía un asiento de tres años con el pastelero Josep Bover para que proporcionase “balas y perdigones”⁷⁸ y en marzo se habían encargado al cobrero Josep Sorello, 750 balas de plomo⁷⁹. Las oportunidades de negocio para los asentistas eran tan evidentes que el 13 de mayo la compañía del polvorero Valentín Bacardit solicitó al Estado hacer una fábrica de pólvora en Cardona, con el visto de bueno de Aldecoa⁸⁰. Su propuesta no era casualidad, pues él mismo, junto a Josep Quer y Joan Claret, habían sido los responsables de revisar la calidad de la pólvora que se había enviado desde Pamplona para la expedición⁸¹. Pero no fue suficiente. Un informe de Secretaría de Guerra del 1 de abril de 1718 indicaba que el 22% de la pólvora necesaria para la expedición se obtenía en el extranjero (Holanda y Génova) y el resto de los almacenes de ejército en Alicante, Barcelona, Pamplona, Tarragona y otras ciudades. Lo mismo sucedía con las balas, de las que el 37% debían proceder de Holanda⁸², lo que muestra que el asentista general no daba abasto a la demanda.

Los navíos, construcción y vestuario

El análisis de los sectores vinculados a la construcción de navíos confirma lo que estamos viendo: la existencia de asentistas generales no impide el recurso a contratistas menores, como muestra el caso de la jarcia⁸³. En 1718 el asiento estaba en manos del Juan Goyeneche⁸⁴. Ahora bien, parece que este contrato no implicaba exclusividad, pues simultáneamente la Corona había firmado otro asiento con Juan Marqueli⁸⁵. A la vez, en octubre se había pedido a Pablo Gozani que comprase jarcia, metales, lomas y anclas que se debían “sacar de Holanda y conducir a Barcelona”⁸⁶. Pero paralelamente a estos “grandes” asientos, encontramos que el 29 de enero de 1718 se encargaba a un joven Josep Besora 254 quintales de “cordajes diferentes” por valor de 65.003 reales⁸⁷, a los que más tarde se añadirían 512.318 reales por un pedido de “cordaje, sacos, jarcia, velamen y otros géneros”⁸⁸. Lo mismo podemos decir de la madera. La compañía de Goyeneche tenía el asiento general de “Árboles,

⁷⁶ Sobre los Aldecoa vid. Andueza, M.P.: “La casa, la familia y los negocios en el siglo XVIII: los Borda de Maya (Baztán)”, *Príncipe de Viana*, 235 (2005), pp. 353-392, p. 368; Dubet, *op. cit.* (nota 35), p. 153.

⁷⁷ AGS, DGT, Inventario, 7, leg. 1, n. 40 y 3.

⁷⁸ ACA, Manual de Intendencia, vol. 109, fol.178 y ss.

⁷⁹ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fol. 86v.-88v.

⁸⁰ AGS, SGU, leg. 191.

⁸¹ AGS, TMC leg. 1908, fol. 585.

⁸² “Lugar de donde ha de proceder la artillería”, *op. cit.* (nota 33).

⁸³ Sobre este tema la obra de referencia es Díaz Ordóñez, M: *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.

⁸⁴ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 27.

⁸⁵ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 29.

⁸⁶ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 39.

⁸⁷ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 37v.-40v.

⁸⁸ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

mástiles, tablazonos pez rubia, Brea, alquitrán”⁸⁹, pero eso no impedía que desde 1716 y durante 4 años, Juan Pungem hubiera firmado un asiento de “árboles para navíos en cada año los que parecieren” que el año 1716-1717 habían supuesto unos ingresos de 526.836 reales⁹⁰. Ni tampoco que pequeños industriales hicieran colaboraciones puntuales como podía ser Gregorio Vila o el carnicero Bernardo Brell, a los que se les encargó por separado, diferentes árboles para puentes de embarco de la artillería⁹¹.

Por otro lado, tradicionalmente la historiografía ha centrado su atención en los esfuerzos que puso la Corona en la confección de grandes navíos de guerra⁹², sin valorar la construcción de pequeñas embarcaciones (barcas, chalupas, falúas) que resultaban necesarias para completar la dotación de los navíos o para el traslado de personas y materiales. Esta tarea era encargada con frecuencia a pequeños artesanos, que no sólo las construían sino que también las varaban o las reparaban. Hemos podido constatar la construcción de al menos 12 barcas o falúas para la expedición, como podrían ser los “dos buques de las galeras sencillas construidos en las atarazanas” que se encargan a Franciscos Bartolomeu o las 8 barcas construidas en San Feliu de Guíxols por Jaume Ribalta y Antonio Delallera⁹³. A estas cifras habría que añadir todavía un conjunto de contratos de menor tamaño referidos a lo que podríamos denominar “acabados” de los barcos: cortinas, encerados, pintura, etc.⁹⁴. En todas ellas participaron un abanico muy grande maestros de oficio que van desde cereros y pintores hasta mercaderes.

Los asientos y contratadas vinculados a la construcción son una particularidad específica de las expediciones y de los territorios fronterizos, como podría ser Cataluña, Navarra y el País Vasco. A pesar de que ya existen algunos estudios⁹⁵, se debe profundizar más en ellos. El análisis de la movilización de recursos para la expedición de 1718 nos muestra algunos ejemplos. Por un lado, la llegada de cantidades tan grandes de pertrechos, soldados y caballos a la ciudad de Barcelona implicó la necesidad urgente de aumentar el número de almacenes y cuarteles. Por esta razón se encargó al carpintero Josep María Bonet la construcción el 4 de febrero de unos almacenes de paja y de ampliar los cuarteles para los soldados⁹⁶. La necesidad de embarcar a toda la caballería implicó construir puentes y pontones de los cuales hemos encontrado 6 contratos cuyos beneficiarios fueron herreros, carpinteros y albañiles⁹⁷. Pero una vez dentro había que habilitar establos para los caballos. El

⁸⁹ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 27. Sobre las maderas vid. Aranda y Antón, G.: *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y cultura naval, 1999.

⁹⁰ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 36.

⁹¹ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁹² De la Piñera, *op. cit.* (nota. 30); Delgado, J. M.: “La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)”, *Recerques*, 13 (1983), pp. 45-64; Delgado Ribas, J.M.: “Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)”, *Boletín Americanista*, 29 (1979), pp. 31-74.

⁹³ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁹⁴ Entre otros lugares donde se encuentran este tipo de contratos vid. ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 58v.-61v.; 79v.-82v.; AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

⁹⁵ Para el caso catalán el más conocidos es Arranz *op. cit.* (nota. 7). Vid. también Arranz, M.: *Mestres d'obres i fusters. La construcció a Barcelona en el segle XVIII*, Barcelona, Col·legi d'Aparelladors de Barcelona, 1991.

⁹⁶ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 75r.-79v., 88v.-98r. Tenemos constatado también la construcción de otros almacenes de paja encargados a Antoni Reyt. Vid. Arranz, *op. cit.* (nota. 95), p. 386.

⁹⁷ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 618v.-620r.; DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

marqués de la Mina recuerda que el 10 de mayo Patiño ordenó “que se hiciesen más de 80 pesebres para la caballería”⁹⁸, encargo que recayó en Pere Costa⁹⁹.

A ello debemos añadir todo lo relacionado con la instalación de los soldados: camas, cuarteles, tiendas, cocinas, faroles. La existencia de un asentista general de camas para la infantería (José Hondarrozos)¹⁰⁰, no impide que la Corona recurra a otros asentistas menores (Antonio Bellvitge o Pablo Munés)¹⁰¹, para paliar las necesidades existentes. Respecto a las tiendas, las situaciones también son dispares. A Josep Borrás se le encargaban en abril 3492 palos de tiendas para la caballería y en mayo los sastres Josep Puig y Tomás Barnola se encargaban de la confección de 12 tiendas nuevas para el Hospital de Campaña y el Estado Mayor. Por su parte el carpintero Josep Nogués confeccionaba 339 cocinas y 179 balanzas¹⁰², y Josep Rigo, 200 faroles de lienzo¹⁰³.

Finalmente habría que hablar de los asientos vinculados al vestuario, tema trabajado por Sergio Solbes¹⁰⁴. El vestuario aporta pocas novedades. José García Asarta tenía desde 1717 el asiento general de “vestuarios de los Regimientos de Infantería, caballería y Dragones”¹⁰⁵ y Norberto Arizcun el de “vestuario del regimiento de caballería de Andalucía que va a embarcarse en Barcelona”¹⁰⁶. Pero una vez más constatamos la existencia de asientos menores, que parecen desvinculados de estos grandes negociantes: los “8.000 pares de zapatos nuevos de vaqueta y 100 pares de botas” que se compraban al zapatero Joan Mollet; las 200 casacas que proporcionó el tendero Juan Darder; las 1.132 sillas que encargaban al gremio de silleros de Barcelona o los 1.200 frenos al cerrajero Francisco Rigo¹⁰⁷. Como en otros campos, estas peticiones podían ser muy pequeñas, como las 24 alpargatas que se piden al sastre Joan Vidal¹⁰⁸.

Parece claro que organizar una expedición implicaba una amplia movilización de recursos materiales y humanos que no resultaba fáciles de gestionar. Detrás de los grandes asentistas surge un “submundo” de gran dimensión que intentaba llegar allí donde no llegaban los asentistas generales. Como nos recordaba recientemente Rafael Torres, “is now becoming obvious that there was in fact a hidden and bustling world of military supply-contracts, much more deep-rooted and widespread than has habitually been admitted”¹⁰⁹.

⁹⁸ Mina, *op. cit.* (nota 5), fol. 80v.

⁹⁹ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

¹⁰⁰ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 14. Sobre los asientos de camas vid. Hernández, *op. cit.* (nota 43), p. 263.

¹⁰¹ AGS, SGU, supl. leg. 2375; DGT, Inventario 7, leg. 3, n. 14; leg. 2, n. 32.

¹⁰² AGS, TMC, leg. 1908, 557 y 569. DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

¹⁰³ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 579.

¹⁰⁴ Entre otros vid. Solbes, S.: “La demanda de vestuario para el ejército español en el siglo XVIII”, Pérez, M.J. y Martín, P. (eds.): *Campo y campesinos en la España moderna*, Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 2012, pp. 1759-1770.

¹⁰⁵ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 40, 5.

¹⁰⁶ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 23.

¹⁰⁷ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.; ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 307r.-310v. y 595v.-598r y 98v.-99v.

¹⁰⁸ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 486.

¹⁰⁹ Torres R.: *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford university press, 2016, p. 16.

El coste de los asientos

Un estudio sobre la expedición de 1718 estaría incompleto si no se hiciese una aproximación al coste de los diferentes productos contratados. Cuantificar el monto económico que suponía la expedición no resulta una tarea sencilla pues al mismo Estado “le resultaba muy difícil precisar el precio de los suministros”¹¹⁰. No es hasta 1718 cuando la Corona puso un cierto orden en sus cuentas al crear la Tesorería General, que tanta importancia tuvo en la centralización del gasto militar, especialmente en Cataluña¹¹¹. Evidentemente, no es este el lugar para detenernos en el eterno debate sobre si al Estado le interesaba más la gestión directa de los recursos o el recurso a los asentistas privados¹¹². Los datos que hemos recogido en el apartado anterior nos muestran que a la altura de 1718 el recurso a los asentistas privados fue una constante y que la presencia de asientos generales con tendencia monopolizadora distaba mucho de ser una realidad. Pensamos que el auténtico debate de esos años estaba entre asiento general o asiento particular, entendido éste último como asientos parciales y contratos pequeños. Casos como los víveres, la jarcia o las armas ponen de manifiesto que en muchos casos los asentistas generales no tenían capacidad de dar respuesta a las peticiones de la Corona no anunciadas con antelación (como una expedición) ni a los imprevistos en la gestión de estos recursos.

El caso de la expedición de 1718 nos muestra no pocos ejemplos ilustrativos. Las 2.000 bayonetas que se encargaban al gremio de los cuchilleros de Barcelona el 30 de marzo se explicaban porque las que se suponía que tenían que haber en las atarazanas no existían¹¹³. El Capitán General de Cataluña se quejaba a la Corona de que “lo que se dio por existente se halla faltar en los almacenes. Los más porque efectivamente no se encuentran en ellos y los otros hay parte se hallan inservibles por mal conducidos y parte necesitan componerse y renovarse con no poco dispendio”¹¹⁴. En el informe del 1 de abril de 1718, ante la constatación de la falta de jarcia, se informaba al monarca que “se han dado órdenes al intendente de Cataluña desde el mes de diciembre para que prevea el sobredicho cordaje”¹¹⁵. El recurso a los pequeños artesanos también resultaba ineludible cuando había que arreglar materiales que llegaban o estaban en mal estado. El 14 de marzo de 1718 se encargaba al carpintero Salvador Mallol que reparase los 6.000 fusiles que habían llegado de Cádiz¹¹⁶, al armero Antonio Robinat se le pedía que recompusiera “3.321 escopetas inútiles que se hallaban en Lérida”, algo que también se había pedido a Pedro Daumon en Tortosa¹¹⁷. Está claro que un asentista general no podía competir con las virtudes que ofrecían los artesanos locales ante las demandas imprevistas y urgentes.

¹¹⁰ Torres *op. cit.* (nota 40), pp. 172 y 178.

¹¹¹ Dubet, *op. cit.* (nota 35). Para Cataluña vid. Escartín, E.: *La intendencia de Cataluña en el siglo XVIII*, Barcelona, Santandreu editors, 1995, pp. 79-82.

¹¹² Torres, *op. cit.* (nota 40).

¹¹³ ACA, Manual de Intendencia, vol.180, fol. 81v.-83r.

¹¹⁴ AGS, SGU, leg. 823, s/f.

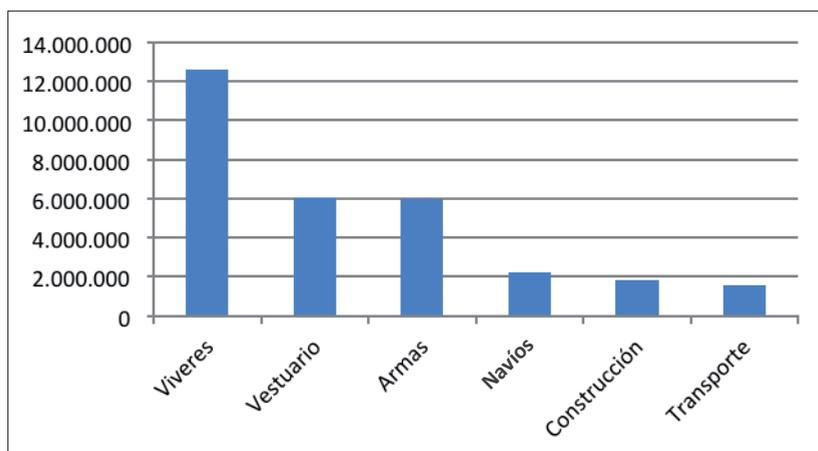
¹¹⁵ “Lugar de dónde ha de proceder la artillería”, *op. cit.* (nota 33).

¹¹⁶ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 83r.-85r.

¹¹⁷ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 478.

Hemos podido encontrar el coste de 361 contratos o pagos de los 366 analizados en este trabajo, lo que supone el 98% del total¹¹⁸. Dentro de estos cálculos hemos contabilizado también el monto anual de los “asientos generales” activos en 1718¹¹⁹. Se puede criticar que esta manera de proceder tiene en cuenta gastos que no se derivaban de la expedición (los víveres y el vestuario de las tropas que no estaban acantonadas en Cataluña, por ejemplo). Sin embargo no se debe olvidar que en el año 1718 la mayor parte del ejército se encontraba en Barcelona. Lo que nos interesa no es conocer con exactitud cuánto costó la expedición, tema que resulta realmente difícil saber¹²⁰, sino tener una imagen del tipo de los gastos y su distribución. El siguiente gráfico recoge esta información.

Gráfico 2. Coste de los asientos de la expedición de 1718 por tipologías en r.v.



Fuente: los mismos que el gráfico 1.

Hay varios elementos que nos parecen interesantes. En primer lugar que si bien el mayor número de peticiones pertenecían a los transportes, aquí vemos que su coste total era muy pequeño, apenas superaba el millón y medio de reales. Por otro lado, llama la atención que sean los víveres y el vestuario las partidas que mayor coste económico tenían (más de 12 y 6 millones respectivamente). Recordemos que estas dos partidas eran de las que menos contratos tenían. Con ello lo que se quiere decir es que había menos personas que participaban en ellas pero con mayores ingresos.

¹¹⁸ En este estudio hemos unificado todos los asientos a reales de vellón. Por otro lado, en el caso de los asientos generales calculamos el coste sólo de un año.

¹¹⁹ En el caso de Irigoyen para transporte (99.896rv) es el del primer pago, que se hizo en febrero de 1718, pero seguramente debía ser mayor. Las medias de un año las hemos aplicado al asiento de vestuario de José García Asarta, al de garcía y víveres de Juan Goyeneche, al de Juan Pungem de árboles y al de galeras de la compañía Prieto de Aedo. Los costes totales de estos asientos en AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n.1, 10 y 40, y leg. 2, n. 27 y 36.

¹²⁰ Para ello habría que determinar el coste de cada uno de los regimientos, lo cual no resulta fácil de saber por la variedad de su reclutamiento.

Por otro lado, cuando comparamos estos datos con los que nos proporciona José Jurado Sánchez respecto a la estructura del gasto de Hacienda durante el siglo XVIII, hay varias cosas relevantes. En primer lugar que la media anual de los gastos de Hacienda en Intendencia y logística entre 1714 y 1720 fue de 5 millones de reales, mientras que según nuestro estudio, sólo para la expedición de 1718 estos costes ascienden a poco más de 22 millones de reales, es decir, tres veces más¹²¹. Esto nos da una imagen bastante clara del carácter extraordinario que tuvo la expedición a nivel económico. La media anual de gasto en víveres de la Hacienda entre 1727 y 1739 fue, según Jurado Sánchez, de 2,5 millones de reales¹²², mientras que sólo el asiento general de víveres de Goyeneche para 1718 hemos calculado que ascendía a 4.646.807, y eso que no incluía las raciones de marina¹²³. Si sumamos todos los gastos vinculados a los víveres como hemos hecho antes, la cifra es 5 veces superior (12 millones); en vestuario la media para Jurado Sánchez es más de medio millón entre 1727-1739, en 1718 era de 6 millones, 12 veces más. Si bien es cierto que hay que considerar estas cifras con cierta prudencia¹²⁴, pensamos que hay pocas dudas del carácter excepcional del gasto que se produjo para la expedición de Sicilia.

Pero analizar los datos absolutos por tipologías no nos permite ver con claridad qué tipo de asientos eran los que se habían contratado entre la Corona y los empresarios privados. El siguiente cuadro recoge el número de asientos según el monto económico.

Cuadro 1. Número de asientos según monto económico en r.v.

Concepto	Cantidad	%
Menos de 1.000	115	32
Entre 1.000 y 10.000	125	35
Entre 10.000 y 50.000	62	17
Entre 50.000 y 100.000	26	7
Entre 100.000 y 1 millón	28	8
Más de 1 millón	5	1

Fuente: los mismos que el gráfico 1

¹²¹ En concreto.: 22.204.428 rv. Cfr. Jurado Sánchez, J.: *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y estructura de los pagos del estado (1703-1800)*, Madrid, Instituto de Estudios fiscales, 2006, pp.78-79. Para contabilizar la cifra de la logística hemos sumado los mismos tipos de asientos que utiliza Jurado Sánchez: víveres, vestuario, construcción y transporte.

¹²² Jurado Sánchez, *op. cit.* (nota 121), p. 84.

¹²³ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 1.

¹²⁴ Decimos esto porque cuando analizamos los estados de los fondos y cargas de los Tesoreros mayores para otros años, las cifras no acaban de cuadrar con los datos de Jurado Sánchez. Así, por poner un ejemplo, todos los víveres del año 1724 ascendían a 16.520.200 reales, cifra muy alejada a la media de 2.500.000 de Jurado Sánchez, y más cercana a nuestros 12 millones. Cfr. "Haber de provisión de general de víveres por administración", AGS, Secretaría y Superintendencia de Hacienda (SSH), leg.213. Quisiera agradecer a Anne Dubet que me facilitara el acceso a este documento. Sobre lo que sucedió en las cuentas ese año Dubet, *op. cit.* (nota 35). pp. 411 y ss.

Podemos ver que un total de 240 asientos tuvieron un coste menor a 10.000 reales, es decir, el 67%. Si tenemos en cuenta los que tienen un coste inferior a 100.000 reales la cifra llega al 91%. En otras palabras: la mayor parte de los asientos que se hicieron entre el Estado y los empresarios eran asientos pequeños. La historiografía tradicional ha tendido a valorar la acción del Estado a partir de los grandes asentistas (Goyeneche, Arizcun, Prieto de Aedo, Bacardit, etc.) ignorando que la realidad estaba formada por una multitud mucho mayor de asientos menores¹²⁵. Sólo recientemente algunos autores, como Rafael Torres, han destacado la existencia un mundo de pequeños contratos con el Estado que “multiplicaría la trascendencia de los asientos de los suministros militares”¹²⁶. Es lo que Francisco Andújar ha denominado como “microasiento” para referirse a un modelo de reclutamiento de unidades pequeñas de soldados por parte de particulares¹²⁷, o lo que Sergio Solbes denomina “asientos menores”¹²⁸. El estudio de los contratos para la expedición de 1718 pone de manifiesto la amplitud de estos “microasientos”. Así, por poner sólo algunos ejemplos, encontramos que se pagaban 109 reales a Francisco Verde por “abrir una ventana en un pingüe para respiradero de los caballos”, 90 reales a Miguel Herms por “39 fogones de madera” y 30 reales a Guillermo Oliver por el transporte de botas¹²⁹. De hecho tenemos 25 pagos inferiores a 100 reales, entre los cuales hay ejemplos de todas las tipologías analizadas¹³⁰.

Por otro lado, el gráfico parece mostrar que hay grandes diferencias internas entre los asientos, de modo que un grupo reducido de personas se benefician más que el resto de empresarios. Esta imagen se puede ver con mayor claridad si vemos el coste total de los contratos de cada sección. El siguiente cuadro lo muestra.

Cuadro 2. Coste total de los asientos por tipos de monto económico en r.v.

Concepto	Coste	%
Menos de 1.000	20.742	0,1
Entre 1.000 y 10.000	205.369	0,7
Entre 10.000 y 50.000	898.588	3,0
Entre 50.000 y 100.000	1.997.622	6,7
Entre 100.000 y 1 millón	8.448.517	28,3
Más de 1 millón	18.069.017	60,5

Fuente: los mismos que el gráfico 1.

¹²⁵ Vid., entre otros, Dedieu, J. P.: “Grupos financieros al servicio del rey de España. Fines del siglo XVII principios del XVIII”, en Dubet, A. y Luis, J.P.: *Les financiers et la construction de l'Etat. France Espagne (XVIIe-XIXe siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011; Aquerreta, S.: *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: La familia Goyeneche*, Pamplona, Eunsa, 2001.

¹²⁶ Torres, *op. cit.* (nota 40), pp. 168 y 163.

¹²⁷ Andújar, *op. cit.* (nota 66), p. 251.

¹²⁸ Solbes, *op. cit.* (nota 104), p. 1765.

¹²⁹ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32

¹³⁰ En el vestuario destacan los 14 pares de Alpargatas de Juan Vidal; en armas los 4 cuchillos y las 4 tijeras que se pagaban a Josep Sala y en viveres las 45 arrobas de paja contratados a Bartolomé Campderós. Cfr. AGS, TMC, leg. 1908, fol. 486 y AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

Los cinco contratos que tenían un coste superior a 1 millón de reales suman más de 18 millones de reales lo que supone el 60,5% de todo el dinero invertido por el Estado en los 361 asientos analizados. Igualmente, los 117 contratos con un coste inferior a 1000 reales supone sólo 21.608 reales, el 0,1% del total. La conclusión es clara: si bien se contrataron muchos asientos de productos muy variados, a la hora de la verdad, sólo algunos pocos obtuvieron grandes ingresos. Mayor cantidad de asientos no implica mayores ingresos ni un mayor gasto para la hacienda estatal. Pero estos datos nos llevan, como es lógico, a preguntarnos por quiénes fueron estas personas.

Los asentistas

Los 366 asientos o contratos que hemos podido analizar corresponden 299 personas diferentes que aparecen como titulares. De ellas sabemos la categoría social de 212, lo que supone el 71% de la muestra. Por otro lado, hay que tener en cuenta que la cifra real de personas que se beneficiaron de los contratos estatales para la expedición de 1718 fue mucho mayor y seguramente rondaría en torno a los 300-350 individuos. Afirmamos esto porque en no pocos casos nos encontramos que el asiento se otorga a una compañía comercial, en la que suele haber 4 o cinco miembros como mínimo. Como mostró Concepción Hernández, los titulares no representan a la totalidad de personas implicadas en el negocio, pues hay que valorar que con frecuencia los fiadores de las compañías son los socios de las mismas¹³¹. Para la expedición de 1718 encontramos muchos casos¹³². A ello hay que añadir, como ha mostrado Rafael Guerrero, que los grandes asentistas poseían una red de factores y colaboradores sobre el terreno o subcontrataban los asientos a negociantes locales, lo que permitía ampliar el número de personas que se beneficiaban¹³³. La subcontratación era algo inevitable para los grandes empresarios y muy extendido. En la expedición de 1718 se pueden ver algunos casos, como el asiento que tiene Joan Laperia, el cual es un “reasiento” del asentista general José García Asarta¹³⁴.

En el siguiente cuadro podemos ver la categoría social de estas 299 personas, que pertenecían a 61 oficios diferentes. A veces su identificación no resulta fácil, pues en no pocos casos una misma persona aparece en 2 o 3 categorías¹³⁵. Para simplificar los datos, hemos unificado la denominación de algunos oficios que las fuentes nos muestran como distintos¹³⁶.

¹³¹ Hernández, *op. cit.* (nota 43), p. 136.

¹³² Sobre estos fiadores, vid Martí, E.: “El efecto de la política de asientos militares de Felipe V sobre la economía catalana (1715-1725)”, en Albareda J. (coord.): *La política exterior de Felipe V*, Madrid, Casa Velázquez, 2019, en prensa.

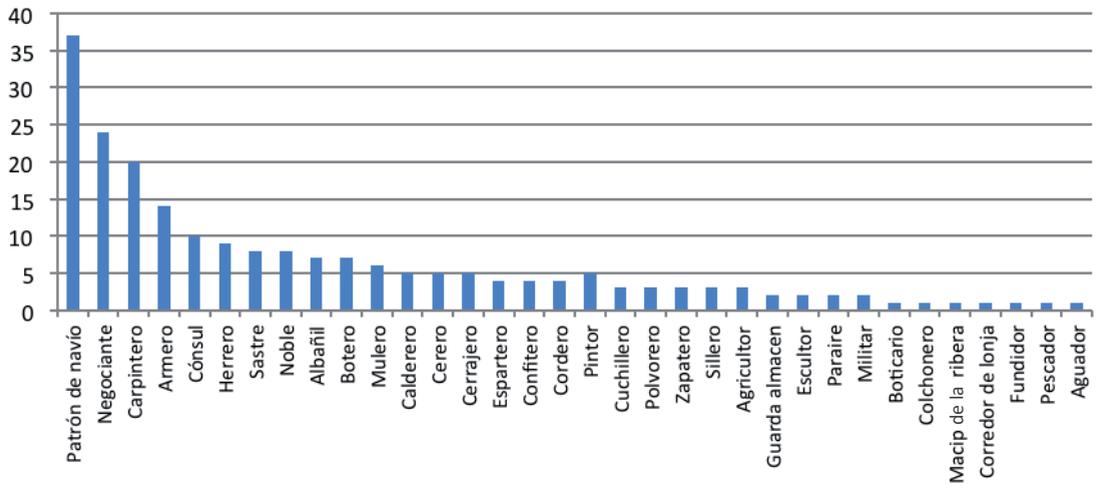
¹³³ Guerrero, *op. cit.* (nota 41), p.376 y ss. Hernández, *op. cit.* (nota 43), p. 236 y ss. Para el caso de los viveres es muy ilustrativa la explicación que hace Castro, *op. cit.* (nota 41), p. 106 y ss. y Torres, *op. cit.* (nota 57), p. 375. Vid. también Gordon, G.: “The impact of war: New business networks and small-scale contractors in Britain, 1739–1770”, *Business History*, 60 (2018), pp. 23-40.

¹³⁴ ACA. *Manual de Intendencia*, vol. 108, fol. 301.

¹³⁵ Entre otros casos podemos ver que Francisco Canals figura el 25 de enero como encajador pero cinco meses después, el 31 de mayo, es armero (ACA, Manual de Intendencia, 180, fols. 603r.-607v. y fols. 626v.-631r.). Por su parte, Sebastián Rigo el 2 de febrero 1718 aparece como cerrajero pero en 1717 era herrero (ACA, Manual de Intendencia, 108, fols. 102r.-106r. y 266v.-269r.).

¹³⁶ La agrupación ha sido como sigue. Carpinteros: *mestres d'aixa*, cedaceros y calafateros; caldereros: cobreros

Gráfico 3. Categoría social de los asentistas.



Fuente: los mismos que el gráfico 1 más los siguientes: Lobato, I.: *Capital mercantil y actividad económica en la Cataluña preindustrial. Compañías y negocios en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII*, Tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1993; García Espuche, A.: *La ciutat del Born*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2009; Llibres d'Ànimes de les insaculacions, Archivo Histórico Municipal de Barcelona (AHMB), 1C.VIII.2-11.

Un primer elemento que llama la atención es el alto número de patrones de navío, lo cual se explica porque el sector de los transportes estaba muy diversificado y no había un gran asentista. En la mayor parte de los casos aparecen vinculados al transporte de armas, personas y materiales variados. Pero también encontramos marineros haciendo otras tareas, como es el caso del pescador Josep Valle y compañeros que se les contrata por embarcar y desembarcar 900 caballos y 4.150 barriles de pólvora¹³⁷. En segundo lugar aparecen los hombres de negocios, los cuales los encontramos en negocios tan diferentes como la venta de 2658 sacos de harina, las raciones de marina, el vestuario del regimiento de Andalucía, botas de madera o cortinas para navíos¹³⁸. Se debe destacar la presencia de algunas de las grandes fortunas que habían colaborado con el archiduque Carlos III no mucho antes (Josep

y faroleros; albañiles: *mestre de cases* y arquitectos; sastres: tenderos y bordadores; muleros: galereros y carreteros; confiteros: carniceros y pasteleros; patrones: marineros y capitanes de navío. Dentro de la categoría de nobles incluimos a todos los privilegiados: ciudadanos honrados, caballeros, hidalgos, regidores de ciudades, nobles, etc. Los mercaderes abrazan otras referencias semejantes: negociantes, empresarios, etc.

¹³⁷ DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

¹³⁸ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 540; DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 23.; ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 589r.-591r.

Durán, Antoni Lapeira, Pau Dalmasses)¹³⁹, pero también otros conocidos mercaderes catalanes (Josep Matas, Mariano Riera, Ramon Llorens, Salvi Torres), o navarros (Juan Goyeneche, Norberto Arizcun, Pedro Iringoyen)¹⁴⁰.

Por otro lado, es significativo que sean los carpinteros el tercer grupo profesional con más miembros, lo cual es indicativo de la versatilidad de su trabajo: confección de cureñas, encajar armas, calafatear los barcos, construcción de almacenes y caballerizas, confección de botas y cajas, etc. Un buen ejemplo de esta flexibilidad lo tenemos en el carpintero Josep Rubió, con el que en 1718 se firman tres contratos: una para fabricar bombas de madera; otra de géneros de artillería y finalmente 200 cajones para el transporte de escopetas¹⁴¹. Lo interesante es que Rubió en agosto de 1717 aparecía en la compañía de Josep Costa para la construcción de 2.000 caballerizas en los barcos, en diciembre de 1718 colaboraba con Josep Borrás para el arreglo de fosos y defensas de Girona y en 1719 tenía parte en un contrato de cortar y transportar madera para la Ciudadela de Barcelona¹⁴². Es decir, en 3 años Josep Rubió participó tanto en la confección de armas, como en el transporte o la construcción.

Respecto a las armas resulta significativo constatar que, junto a la presencia de los armeros de Liérganes y la Cavada, también vemos que participaron en la expedición de 1718 algunos de los que se convertirán años después en los principales fabricantes de armas catalanes: Francisco Canals, Josep Navarro, Pedro Estaban y Ventura Carbonell¹⁴³. Otro sector donde se percibe con claridad la versatilidad de funciones que veíamos con los carpinteros son los herreros. A Aloy Molas se le encargan 778 herraduras, a Jacinto Valls 27 herramientas diferentes para la artillería y a Francisco Riu 23.000 quintales de paja¹⁴⁴. Entre los sogueros aparece Josep Besora, que ente 1733 y 1740 fue el asentista general de la Jarcia¹⁴⁵, pero que en 1718 estaba firmando con el Estado contratos para proporcionar no sólo cordajes diferentes, sino también velas, 7.000 sacos de cáñamo y 16.000 sacos de bizcocho¹⁴⁶.

Encontramos 8 personas pertenecientes a estamentos privilegiados vinculados a actividades comerciales, que todavía en el siglo XVIII eran consideradas “como actividades inferiores cuando no manifiestamente deshonorosas”¹⁴⁷. Es llamativo constatar la variedad de perfiles: ciudadanos honrados (Francesc Matas, Rafael Bensi, Juan Pellicer), caballeros de órdenes militares (Juan Marqueli, Francisco Aldecoa), hidalgos (Juan Goyeneche, José Hondarroz) y hasta un regidor de Guadalajara

¹³⁹ Sobre la evolución de algunas de estas familias austriacistas Oliva i Ricós, B.: *La generació de Feliu de la Pena*, Lleida, Edicions Universitat de Lleida, 2001, pp. 184-212. Del mismo autor “Els proveïdors catalans de l'exèrcit borbònic durant el setge de 1713-1714”, *EHDAP*, XXXII (2014), pp. 205-248.

¹⁴⁰ Sobre Pablo Gozani vid. González Enciso, A.: “Buying cannons outside: when, why, how many? The supplying of foreign iron cannons for the Spanish Navy in the eighteenth century”, en Harding, *op cit.* (nota 13), pp. 130-152, pp. 135 y ss.

¹⁴¹ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32; TMC, leg. 1908, fol. 574; ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 65v.-67r. y 605v.-607v.

¹⁴² ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fol. 662r.-664r., vol. 108, fol. 253r.-255v., vol. 110, fol., 58r.-72r.; vol. 113, fol. 9r.-11r. Otros datos sobre Josep Rubió en Arranz, *op. cit.* (nota 95), p. 1613.

¹⁴³ Sobre estas figuras, vid. Martí, R.: *Cataluña: armería de los borbones. Las armas y los armeros de Ripoll, Barcelona, Manresa, Igualada de 1714 a 1794*, Barcelona, Salvatella, 2004, pp. 111 y ss.

¹⁴⁴ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fol. 60v. y ss.; y 102r. y ss.; AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

¹⁴⁵ Díaz, *op. cit.* (nota 83), p. 326 y ss.

¹⁴⁶ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32, ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 99 y ss y 580r. y ss.

¹⁴⁷ Marcos Martín, A.: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, Crítica, 2000, p. 277.

(Antonio Puche). El cuadro permite ver otras realidades a veces ignoradas. Por ejemplo, la presencia de numerosos síndicos o cónsules de diferentes ciudades que colaboran en la provisión de sacos (Vic, Castellà, Figueres y Sant Boi), carbón (Vallirana, Palautordera y Gavà), o transporte de armas (Tortosa)¹⁴⁸. Encontramos la presencia de cónsules de naciones extranjeras haciendo negocios con el ejército: el cónsul inglés, Joseph Shallet, estaba vinculado al negocio del aguardiente en Tarragona desde finales del siglo XVII¹⁴⁹ y ahora lo vemos fletando varios navíos ingleses y alquilando un almacén¹⁵⁰. Antonio Juanes, cónsul de Venecia, vendía al ejército 110 quintales de arroz, así como botas de madera y cargas de vino¹⁵¹. Por otro lado, es significativa la presencia de gremios que se hacen con el control de algunos asientos. El más llamativo es el de los silleros de Barcelona, a los que se les encargaban 1.666 sillas, 1.230 juegos de bolsas y 18 docenas de correones de vaqueta¹⁵². Pero lógicamente no eran sólo ellos. En nuestro estudio hemos podido encontrar también contratos con los gremios de cuchilleros, cordeleros, esparteros y pescadores¹⁵³.

Todos estos ejemplos ponen de manifiesto que una parte importante de la movilización de recursos estuvo en manos de una variedad muy grande de artesanos de todo tipo. Eran precisamente muchos de estos carpinteros, herreros, sogueros, marineros, los titulares de los contratos inferiores a 10.000 reales. Esta es una realidad que sólo recientemente se ha empezado a destacar. Pepijn Brandon, analizando el caso holandés no duda en afirmar que “*Numerically by far the largest group of traders supplying the admiralties consisted of small or middle-size merchants and artisans, who did not trade for more than f. 10.000 per year, and often even for less than f 1.000*”¹⁵⁴. De hecho, como nos recuerda David Parrot, la forma más común de proveer al ejército sin la gestión directa del Estado en la Europa Moderna “*was provided by small-scale individual traders and sutlers, following in the wake of the army on their own initiative*”¹⁵⁵.

Una de las principales preguntas que nos formulábamos al iniciar este trabajo era si Cataluña se benefició de la movilización de recursos militares para la expedición de 1718. Hemos podido identificar la nacionalidad de 231 personas del total de 299 contratistas que hubo (77% del total). De estos, como podemos ver en el siguiente cuadro, el 86,6% eran catalanes, seguidos de los navarros (3,03%), franceses y genoveses (2,6% cada uno) y con cifras menores encontramos vascos/cántabros, castellanos, ingleses, irlandeses, etc.

¹⁴⁸ AGS, TMC, leg. 1908, fols. 469, 476, 483 y 559-562.

¹⁴⁹ García Espuche, A.: *Barcelona entre dues guerres: economia i vida quotidiana 1652-1714*, Vic, Eumo, 2004, pp. 305-306.

¹⁵⁰ AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32; TMC, leg. 1908, fol. 539.

¹⁵¹ AGS, TMC, leg. 1908, fol. 519.

¹⁵² ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols., 307r.-314v.; 595v.-598r. AGS, TMC, leg. 1908, fols. 485, 500 y 501.

¹⁵³ A los cuchilleros se les encargaban 2.000 bayonetes, a los cordeleros 3.400 jabegones, a los esparteros 3.602 lías de esparto para atar fajinas y a los pescadores el embarque de materiales. Cfr. ACA, Manual de Intendencia, vol. 109, 81 y ss., AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32, TMC, leg. 1908, fols. 576 y 534.

¹⁵⁴ Brandon, P.: “Global power, local connections: The Dutch admiralties and their supply networks”, en Harding, *op cit.* (nota 13), pp. 57-80, p. 70.

¹⁵⁵ Parrot, D.: *The business of war. Military Entrepreneurship and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 203.

Cuadro 3. Ingresos de los asentistas según la nacionalidad.

Nacionalidad	Personas		Ingresos	
	Total	%	Reales de vellón	%
Navarra	7	3,03	13.260.988	45,0
Cataluña	200	86,58	8.633.877	29,3
Castilla	2	0,87	5.319.560	18,0
País Vasco/Cantabria	5	2,01	1.726.616	5,9
Francia	6	2,60	465.202	1,6
Génova	6	2,60	39.004	0,1
Inglaterra	2	0,87	21.309	0,1
Venecia	1	0,43	7.972	0,0
Mallorca	1	0,43	3.656	0,0
Irlanda	1	0,43	1.464	0,0

Fuente: los mismos que el gráfico 3.

Más del 50% de los ingresos fueron a manos de empresarios navarros¹⁵⁶, cosa acorde con la preeminencia de los asentistas de esa nación durante el primer tercio del siglo XVIII¹⁵⁷. Los ingresos de los artesanos catalanes suponen un 29%. A la vez también resultan importantes las cifras de los asentistas castellanos, que llegan a superar los 5 millones de reales si bien se trata sólo de dos personas: el comerciante de origen genovés pero instalado en Madrid Pablo Gozani y Antonio Puche, que era regidor en Guadalajara. Una razón similar explica el caso del País Vasco/ Cantabria, pues la mayor parte de esos ingresos proceden del asiento de provisión de galeras que tenía la casa Prieto de Aedo¹⁵⁸. Con ingresos mucho menores encontramos a los franceses, genoveses e ingleses. El cuadro nos permite ver la variedad de nacionalidades implicadas en la movilización de recursos para la expedición y destaca que los catalanes, a pesar de suponer más del 85% de los contratistas, tuvieron ingresos limitados.

Ahora bien, eso no significa que no hubiera catalanes que se beneficiaran de la expedición y que para muchos de ellos fuera quizá el punto de partida para un futuro enriquecimiento. En el siguiente cuadro recogemos el nombre de algunos de los que más se enriquecieron.

¹⁵⁶ En concreto fueron Juan Goyeneche y el marqués de Valdeomos, José García Asarta, Francisco Aldecoa, Norberto Arizcun, Pedro Irigoyen y José Querezaju.

¹⁵⁷ Un estado de la cuestión sobre este tema en Torres, *op. cit.* (nota 45).

¹⁵⁸ DGT, Inventario 7, leg. 1, n. 1.

Cuadro 4. Principales catalanes beneficiados de la expedición de 1718.

Asentista	Profesión	Nación	Asiento	Coste total (en r.v.)
Bellvitge, Antonio	Bordador	Catalán	Camas para las tropas expedicionarias	1.061.173
			Asentista de mulas del Principado	
Besora, Josep	Soguero	Catalán	16.000 sacos de bizcocho	696.524
			Cordajes para Sicilia	
			7.000 sacos de cáñamo	
			Cordaje, sacos, jarcia, velas y otros géneros	
Duran, Josep y Jaime	Mercader	Catalán	1.504 @ de vaca salada 2000 raciones de marina completas y otros géneros	623.428
			200.000 raciones de armada	
			Géneros pendientes de las 50.000 raciones de armada	
			60.000 raciones de armada	
Costa, Pedro	Carpintero	Catalán	Construir caballeriza en las embarcaciones	237.150
Valldejuli, Antonio	Botero	Catalán	Aros y botas de diferentes calidades	214.852
			2.000 cubas de agua y vino	
Canals, Francisco	Armero	Catalán	300 fusiles para la armada	208.754
			Recomponer 661 fusiles, 435 pares de pistolas, 300 canteras y completar 12.000 fusiles llegados de Cádiz	
			3.000 fusiles	

Fuente: los mismos que el gráfico 3.

El bordador Antonio Bellvitge suma más de un millón de reales por las camas de la expedición y gastos derivados de su asiento de mulas. Su figura es importante, porque continúa el asiento de camas del Principado que tenía su padre Antonio y que mantuvo hasta 1736¹⁵⁹. La figura del soguero Josep Besora también es relevante.

¹⁵⁹ Sobre este asiento vid. "Asiento de hospitales, camas y utensilios de Aragón", 1 de febrero 1736, AGS, SGU, leg. 2375.

En otoño de 1718 asumió el asiento de víveres para abastecer las plazas fuertes de Cataluña¹⁶⁰, y con el tiempo se convirtió en el principal asentista de la jaricia entre 1733 y 1743¹⁶¹. El caso de los drogueros Josep y Jaime Duran debe reseñarse. En la expedición de 1718 tienen ingresos superiores a 600.000 reales por diferentes asientos vinculados a las raciones de armada. Pero esto parece que fue sólo el inicio de una colaboración muy estrecha con la Corona. Entre 1724-1725 vendieron trigo a la Corona por valor de 2.410.076 reales¹⁶² y fueron también unos de los principales prestamistas catalanes de Felipe V durante esos años¹⁶³. El carpintero Pedro Costa, el botero Antoni Valldejuli y el armero Francisco Canals tienen ingresos por encima de los 200.000 reales. El buen hacer que obtuvo Pedro Costa con la construcción de las caballerizas para la expedición, llevó al Estado a firmar con él en diciembre de 1718 otro contrato para la construcción de 700 caballerizas¹⁶⁴, la ampliación de las atarazanas¹⁶⁵ y en 1723 coordinó en la construcción de 2 galeras¹⁶⁶. En el caso de Francisco Canals la cifra de sus ingresos tendría que ser mayor, pues a la vez que era titular de estos contratos, también era fiador de otras compañías de armeros que colaboraron con la expedición¹⁶⁷. Con el paso de los años se convirtió en un importante armero catalán¹⁶⁸.

Visto en conjunto constatamos que si bien es cierto que los catalanes no fueron los principales beneficiarios de la expedición de 1718 eso no significa que no hubiera un beneficio claro para ellos, pues se firmaron más de 200 contratos¹⁶⁹. Para algunos la expedición supuso el punto de partida de una gran trayectoria que les llevó a enriquecerse y participar de manera activa en la política de asientos y contratos militares del Estado. De hecho esta participación catalana en la expedición de 1718 realmente fue mayor que las cifras que hemos apuntado. En este sentido pensamos que sería ingenuo pensar que Juan Goyeneche, que tenía el asiento general de víveres, no recurriera a la producción de granos catalana para abastecer a las tropas que iban a partir de Barcelona. Sólo la compra de granos a productores catalanes que hizo la Corona entre enero y octubre de 1721 (es decir, tres años después) ascendía a 1.116.021 reales y benefició a más de 43 agricultores diferentes¹⁷⁰. Si eso sucedía en un periodo de estabilidad política, resulta difícil pensar que en el contexto de una guerra esa producción no fuera mayor.

¹⁶⁰ ACA. *Manual de Intendencia*, vol. 180, fols. 614-620.

¹⁶¹ Díaz, *op. cit.* (nota 83), p. 326 y ss.

¹⁶² AGS, TMC, leg. 3222.

¹⁶³ DGT, Inventario 7, leg.3, n. 9; AGS, TMC, leg. 3218. Sobre los Duran, vid. García Fuentes, G.: "De la conspiración austriacista a la integración a la Nueva Planta: La familia Duran, máximo exponente de la burguesía mercantil barcelonesa en el siglo XVIII", en Martínez Shaw, C. (ed.): *Historia Moderna en construcción*, Lleida, Milenio, 1999, pp. 513-527. Oliva, B.: "De la revolta a la integració. La continuïtat de la burgesia mercantil austriacista" en Albareda J. y Serra, E. (coord.), *Actes del 2 Congrés de Recerques*, Lérida, Pagès, 2002, pp. 85-102, p. 97 y ss.

¹⁶⁴ ACA, *Manual de Intendencia*, vol. 180, fols. 664r.-667r.

¹⁶⁵ ACA, *Manual de Intendencia*, vol. 114, fols. 144-154.

¹⁶⁶ ACA. *Manual de Intendencia*, vol. 113, fols. 9-11 y 229-235.

¹⁶⁷ Francisco Canals estaba en la compañía de Ventura Carbonell que obtuvo un contrato para la fábrica de fusiles el 31 de mayo de 1718. Además había participado en la compañía de Pere Esteve que en enero de 1718 se encargó de la fábrica de 400 fusiles (Cfr. ACA, *Manual de Intendencia*, vol. 180, fols. 626v.-631r. y 603r.-607v.)

¹⁶⁸ Martí, *op. cit.*, (nota 143), p. 111.

¹⁶⁹ Decimos más de 200 contratos porque los apellidos de muchos de los contratistas de nacionalidad desconocida parecen catalanes.

¹⁷⁰ AGS, TMC, leg. 3218, s.f.

Conclusiones

A lo largo de las páginas anteriores hemos podido aproximarnos al modo en que la Corona movilizó los recursos materiales para organizar la expedición de Sicilia de 1718. Para ello puso en marcha una multitud de recursos muy grande hasta el punto que según Francisco de Castellví. “desde Felipe II no se había visto en España mayor ni igual”. Según este mismo autor, “se hicieron en esta provincia [Cataluña] por contrato generales asientos de todos los géneros que se embarcaron, vestuarios y armas”¹⁷¹. Los datos que hemos recogido muestran que no exageraba: 366 contratos militares de los que se beneficiaron un mínimo de 299 titulares pertenecientes a 61 oficios diferentes, entre los que destacan unas 20 compañías de carpinteros, 13 de armeros o 9 de herreros. Resulta evidente que la Corona no era capaz de llevar a cabo esta empresa sin la colaboración de muchas personas procedentes de los sectores sociales más variados. Pensamos que el debate entre gestión directa o indirecta de los recursos por parte del Estado no tiene mucho sentido¹⁷², porque el recurso al pequeño empresario, ya fuera contratado o subcontratado, era imprescindible para dar respuestas a las necesidades de la Corona. En este sentido, los datos que hemos aportado parecen reforzar las tesis de Torres y Brandon cuando consideran que una mayor centralización del Estado no comporta una disminución de la influencia de las élites (y no tan elites) mercantiles¹⁷³. Como hemos visto, para organizar una expedición de estas dimensiones el Estado necesitó de la colaboración de amplios sectores sociales, desde carpinteros y armeros a pescadores y muleros. Los grandes hombres de negocios no eran suficientes. Por esta razón, el fortalecimiento del Estado radicaba en su capacidad de aunar voluntades en un proyecto común.

Por otro lado se debe valorar con más prudencia la importancia de los asientos generales. Los grandes asentistas (Goyeneche, García Asarta, Prieto de Aedo, Aldecoa), representan sólo una parte de la realidad, no la totalidad. No podían dar respuesta rápida a muchos de los problemas que generaba la organización de una expedición. Lo importante, sobre todo en una expedición de esta envergadura, era garantizar el suministro, independientemente del coste y de quién se beneficiase de ello. Para conseguirlo la Corona no dudaba en solicitar “por vía reservada”¹⁷⁴ aquellos productos necesarios, más allá de los privilegios que podía infringir sobre otros. Los casos que hemos visto de Josep Duran, Joan Lapeira, Josep Besora o Francisco Canals muestran que a pesar de la existencia de asentistas generales de víveres, vestuario, jarcia o grandes fábricas de armas, las oportunidades de negocio para numerosos mercaderes y artesanos eran considerables. Y esto sin tener en cuenta el papel que tuvieron algunos gremios y síndicos urbanos. Resulta necesario profundizar en la composición de las compañías comerciales. Si en una compañía a la que se le encarga algo tan simple como la construcción de almacenes de paja, como es la de Joan B. Bonet, participan 6 carpinteros y un albañil¹⁷⁵, ¿cuántas personas de estamentos diferentes participarían en las compañías de los Goyeneche, García Asarta o Aldecoa?

¹⁷¹ Castellví, *op. cit.* (nota 4), pp. 633 y 640.

¹⁷² Torres, *op. cit.* (nota 40).

¹⁷³ Torres, *op. cit.* (nota 17).

¹⁷⁴ Es lo que sucedió con Antonio Puche. Cfr. AGS, DGT, Inventario 7, leg. 2, n. 32.

¹⁷⁵ ACA, Manual de Intendencia, vol. 180, fols. 75r.-79v.

Finalmente cabe preguntarse en qué medida la movilización de recursos para la expedición de 1718 fue beneficiosa para los intereses económicos catalanes. Más allá del contexto de represión que vivió Cataluña durante esos años, parece difícil negar que también hubieron numerosos catalanes que se beneficiaron. Como planteó Josep María Delgado, “el recurso a proveedores catalanes no fue el producto de una decisión política que les quisiese dar un trato de favor”¹⁷⁶, sino que más bien una consecuencia indirecta de la política expansionista de Felipe V. Una política que llevó a Barcelona a convertirse en el punto de partida de las grandes expediciones de la primera mitad del siglo XVIII (Cerdeña, Orán, Milán). Felipe V descubrió, como decía el marqués de la Mina, que los catalanes eran eficaces “a propósito para todo”¹⁷⁷. Fue a raíz de la expedición de 1718 cuando Cataluña comenzó a convertirse en la “armería de los Borbones”¹⁷⁸. La tímida presencia de catalanes en el sector textil que hemos podido ver (Joan Lapeira, Juan Darder, Juan Mollet, etc.), se va a convertir años después en un auténtico dominio del sector¹⁷⁹. No fueron una minoría de catalanes los que se beneficiaron, como habitualmente se ha pensado a partir de los Milans y Duran, sino que su espectro social fue más amplio. La expedición supuso beneficios para catalanes procedentes de estamentos muy bajos. Tema diferente sería valorar el hecho, también cierto, que algunos se beneficiasen más que otros, pero esto no supone negar que existiera un beneficio. Si bien con matices, Jaume Caresmar se dio cuenta de ello. “Barcelona ha sido el arsenal general en donde se han aprestado las expediciones de Cerdeña y Sicilia (...) con aprestos y preparativos intermediarios que han contribuido a su riqueza”¹⁸⁰.

Fuentes documentales

Biblioteca Nacional de España: Manuscrito 10521,
 Archivo General de Simancas:
 Secretaría de Marina, leg. 739.
 Secretaría de Guerra (SGU), leg. 823. , suplemento, legs.237 y 252
 Tribunal Mayor de Cuentas (TMC), leg. 1908.
 Dirección General del Tesoro (DGT), Inventario 7, leg. 1, n. 1,5-14 y 40; leg. 2, n. 26, 27, 30, 32, 36 y 39; leg. 3, n. 10 y 14
 Archivo de la Corona de Aragón (ACA): Manual de Intendencia, vols. 180 y 109.
 Archivo Histórico Municipal de Barcelona (AHMB): Llibres d'Ànimes de les insaculacions, 1C.VIII.2-11.

Fuentes y bibliografía

Alcalá Zamora, J.: *Historia de una empresa siderúrgica española: Los Altos Hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*, Santander, Consejería de Cultura, 2004.

¹⁷⁶ Delgado, *op. cit.*, (nota 20), p. 150.

¹⁷⁷ Mina, *op. cit.* (nota 5), fol. 81v.

¹⁷⁸ Martí, *op. cit.* (nota 143).

¹⁷⁹ Solbes, *op. cit.* (nota 104), pp. 1765-1768. Cfr. también Solbes S.: “Campillo y Ensenada: el suministro de vestuario para el Ejército durante las campañas de Italia (1741-1748)”, *Studia Historica*, 35 (2013), pp. 201-234.

¹⁸⁰ Caresmar, *op. cit.* (nota 3), p. 199.

- Andueza, M.P.; “La casa, la familia y los negocios en el siglo XVIII: los Borda de Maya (Baztán)”, *Príncipe de Viana*, 235 (2005), pp. 353-392.
- Andújar, F.: *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del s.XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- Andújar, F.: “Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII”, *Studia Historica*, 35 (2013), pp. 235-268.
- Andújar, F.: “De la militarización de Cataluña a los espacio de integración”, en Mullfulleda, C. y Sales, N. (eds.): *Els tractats d’Utrecht, clarors i foscors de la pau. La resistència dels catalans*, Barcelona, Museu d’Història de Catalunya, 2015, pp. 227-236.
- Andújar, F.: “Negocios privados, cargos públicos: el recurso a testaferros en la etapa del cambio dinástico”, *Tiempos Modernos*, 30-1 (2015).
- Aquerreta, S.: *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: La familia Goyeneche*, Pamplona, Eunsa, 2001.
- Aranda y Antón, G.: *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y cultura naval, 1999.
- Arranz, M.: *Los profesionales de la construcción en la Barcelona del siglo XVIII*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1979.
- Arranz, M.: *Mestres d’obres i fusters. La construcció a Barcelona en el segle XVIII*, Barcelona, Col·legi d’Aparelladors de Barcelona, 1991.
- Bacallar y Sanna, V.: *Comentarios a las Guerras de España e historia de su rey Felipe el animoso*, Madrid, Real Academia de Historia, 1957.
- Brandon, P.: “Global power, local connections: The Dutch admiralties and their supply networks”, en Harding, R. y Solbes, S. (coord.): *The contractor state and its implications*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012, pp. 57-80.
- Brewer, J.: *The sinews of Power: war, Money, and the English State, 1688-1783*, Harvard University Press, Cambridge, 1989.
- Capmany, A.: *Memorias históricas sobre la marina el comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Antonio Sancha, 1779, vol. III.
- Caresmar, J.: *Político discurso sobre sobre la agricultura, el comercio y la industria del Principado de Catalunya*, Barcelona, 1780.
- Castellví, F.: *Narraciones históricas*, Madrid, Fundación Francisco Elías de Tejada, 1997, vol. IV.
- Castro, C.: *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, 2004, pp. 92-96.
- Cobet, T.: *A true account of the expedition of the British fleet to Sicily, in the years 1718, 1719, and 1720...*, London, 1739.
- De la Piñera A. y Thial Boisière, J.: “La construcción naval en España durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 79 (2002), pp. 17-33.
- Dedieu, J.P.: “Grupos financieros al servicio del rey de España. Fines del siglo XVII principios del XVIII”, en Dubet, A. y Luis, J.P.: *Les financiers et la construction de l’Etat. France Espagne (XVIIe-XIXe siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011.
- Delgado Ribas, J.M.: “Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)”, *Boletín Americanista*, 29 (1979), pp. 31-74.
- Delgado, J. M.: “La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)”, *Recerques*, 13 (1983), pp. 45-64.
- Delgado, J. M.: “Construir el Estado, destruir la nación. Las reformas fiscales de los primeros borbones. El colapso del sistema de equilibrios en el imperio español”, *Illes e Imperis*, 13 (2010), pp. 63-85.

- Delgado, J. M.: “L’economia del set-cents.: desfesta, represa i crisi” en Albareda, J.: *Catalunya nació d’Europa 1714-2014*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 2013.
- Delgado, J.M.: “Después de Utrecht. El impacto de la nueva fiscalidad borbónica sobre la economía y la sociedad catalana del siglo XVIII”, en Mullfulleda, C. y Sales, N. (eds.): *Els tractats d’Utrecht, clarors i foscors de la pau. La resistència dels catalans*, Barcelona, Museu d’Història de Catalunya, 2015, pp. 373-384.
- Díaz Ordóñez, M: *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.
- Dubet, A.: “¿Tesorería Mayor o Tesorería General? El control contable de los años 1720: una historia conflictiva, *De Computis*, 13 (2010), pp. 95-132.
- Dubet, A.: *La Hacienda real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno*, Madrid, FCEE, 2015, pp. 84-89.
- Escartín, E.: *La intendencia de Cataluña en el siglo XVIII*, Barcelona, Santandreu editors, 1995, pp. 79-82.
- Fernández Duró, C.: *Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón*, Madrid, Instituto de Cultura Naval, 1895-1903, v. VI.
- Fondevila Silva, P.: “Las Galeras de España en el siglo XVIII”, *Revista General de Marina*, 247 (2004), pp. 223-237.
- García Espuche, A.: *Barcelona entre dues guerres: economia i vida quotidiana 1652-1714*, Vic, Eumo, 2004.
- García Espuche, A.: *La ciutat del Born*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2009.
- García Fuentes, G.: “De la conspiración austriacista a la integración a la Nueva Planta: La familia Duran, máximo exponente de la burguesía mercantil barcelonesa en el siglo XVIII”, en Martínez Shaw, C. (ed.): *Historia Moderna en construcción*, Lleida, Milenio, 1999.
- Giménez López E.: “La postguerra olvidada de Catalunya. La Quàdruple Aliança davant el revisionisme d’Utrecht (1719-1720)”, *Afers*, 52 (2005), pp. 623-649.
- González Enciso, A.: La renovación del asiento de transporte de municiones y armas en 1793 y el protagonismo de una familia navarra”, *Memoria y civilización*, 15 (2012), pp. 51-69.
- González Enciso, A.: “Buying cannons outside: when, why, how many? The supplying of foreign iron cannons for the Spanish Navy in the eighteenth century”, en Harding, R. y Solbes, S. (coord.): *The contractor state and its implications*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012, pp. 130-152.
- González Enciso, A.: “La provisión de artillería en el Imperio español en la primera mitad del siglo XVIII”, en Caspistegui, F.J. y Peiró, I.(eds.): *Jesús Longares Alonso, el maestro que sabía escuchar*, Pamplona, Eunsa, 2016, pp. 127-144.
- Goodman, D.: *Spanish naval power, 1589-1665 Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge university press, 2003.
- Gordon, G.: “The impact of war: New business networks and small-scale contractors in Britain, 1739–1770”, *Business History*, 60 (2018), pp. 23-40.
- Guerrero, R.: *Las elites vascas en el gobierno de la monarquía borbónica. Redes sociales, carrera y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*, Tesis doctoral, Vitoria, Universidad del País Vasco, 2011.
- Harding, R. y Solbes, S. (coord.): *The contractor state and its implications*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012.
- Hernández Escayola, M. C.: *Negocios y servicio: finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo XVIII*, EUNSA, 2004.
- Jurado Sánchez, J.: *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y*

- estructura de los pagos del estado (1703-1800)*, Madrid, Instituto de Estudios fiscales, 2006.
- Knight, R. y Willcox, M.: *Sustaining the Fleet: War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, Boydell Press, 2010.
- Lobato, I.: *Capital mercantil y actividad económica en la Cataluña preindustrial. Compañías y negocios en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII*, Tesis doctoral, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1993.
- Marcos Martín, A.: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, Crítica, 2000, p. 277.
- Martí, R.: *Cataluña: armería de los borbones. Las armas y los armeros de Ripoll, Barcelona, Manresa, Igualada de 1714 a 1794*, Barcelona, Salvatella, 2004, pp. 111 y ss.
- Mercader, J.: *Felip V i Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1985
- Molas, P. y Farga, M.: “Gremios y asentistas del ejército de Cataluña del siglo XVIII” en DD.AA. *La ilustración en Cataluña. La obra de los ingenieros militares*, Barcelona, Ministerio de defensa, 2010
- Muset, A.: *Catalunya i el mercat espanyol al segle XVIII: els traginers y els negociants de Calaf y Copons*, Barcelona, Abat Oliba, 1997.
- Oliva i Ricós, B.: “De la revolta a la integració. La continuïtat de la burgesia mercantil austriacista” en Albareda J. y Serra, E. (coord.), *Actes del 2 Congrés de Recerques*, Llérida, Pagès, 2002, pp. 85-102.
- Oliva i Ricós, B.: “Els proveïdors catalans de l'exèrciti borbònic durant el setge de 1713-1714”, *EHDAP*, XXXII (2014), pp. 205-248.
- Oliva i Ricós, B.: *La generació de Feliu de la Penya*, Lleida, Edicions Universitat de Lleida, 2001, pp. 184-212.
- Parrot, D.: *The business of war. Military Entrepreneurship and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- Sallés N.: *Giulio Alberoni y la dirección de la política exterior española después de los tratados de Utrecht (1715-1719)*, tesis doctoral, Barcelona, Universidad Pompeu Fabra, 2015.
- Solbes, S.: “La demanda de vestuario para el ejército español en el siglo XVIII”, Pérez, M.J. y Martín, P. (eds.): *Campo y campesinos en la España moderna*, Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 2012, pp. 1759-1770.
- Solbes S.: “Campillo y Ensenada: el suministro de vestuario para el Ejército durante las campañas de Italia (1741-1748)”, *Studia Historica*, 35 (2013), pp. 201-234.
- Storrs, C.: *The Fiscal-Military State in Eigtheenth century: Essays in honour of P.G.M. Dickson*, London, Routledge, 2009.
- Storrs, C.: *Spanish Resurgence 1713-1748*, Yale University Press, Yale, 2016,
- Torras Ribé, J. M.: *Felip V contra Catalunya. Testimonis d'una repressió sistemàtica*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2005.
- Torras Ribé, J. M.: “Els efectes sobre Catalunya de les guerres d'Itàlia (1717-1719)”, *Butlletí de la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*, LII (2009-2010), pp. 217-236.
- Torres, R.: “Cuando las reglas del juego cambian. Mercadeos y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 20 (2002).
- Torres, R.: “Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el siglo XVIII”, *Cuadernos de historia Moderna*, 41, vol. 2 (2006), pp. 376-377.
- Torres, R.: “Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española durante el siglo XVIII”, en Torres, R. (ed.): *Volver a la hora navarra. La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, Eunsa, 2010.

- Torres, R.: “Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII”, *Studia Historica*, 35 (2013), pp. 159-199.
- Torres R.: *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford university press, 2016.
- Torres R., Brandon, P. y Marjolein't, H.: “Introducción: war and economy. Redesccovering the eighteenth-century military entrepreneur”, *Business History* (2017).
- Willcox, M.: “War, Government and the Market: The direction of the debate on the british Contractor State, c. 1740-1815” en Harding, R. y Solbes, S. (coord.): *The contractor state and its implications*, Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 2012.