

NAVIEROS DE LA CARRERA DE INDIAS EN VÍSPERAS DEL LIBRE COMERCIO: TRAYECTORIAS PERSONALES Y PERFILES FAMILIARES

Shipowners of the Carrera de Indias on the eve of free trade:
individual trajectories and family profiles

JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ*

Recibido: 20-12-2022

Aceptado: 27-04-2023

RESUMEN

En las últimas décadas los historiadores han tratado ampliamente los grupos mercantiles que jugaron un papel protagonista en el comercio atlántico gaditano del siglo XVIII, ocupándose tanto de sus negocios como de sus perfiles sociológicos. Sin embargo, todavía son pocos los trabajos específicamente centrados en los navieros empleados en el comercio español con las Indias Occidentales, quizás porque no actuaron como un sector claramente diferenciado, dado que solían ser simultáneamente comerciantes, financieros y aseguradores. Este trabajo trata de identificar un conjunto significativo de aquellos navieros involucrados en el comercio americano durante la segunda mitad del siglo XVIII, así como esclarecer los principales aspectos definitorios de sus carreras, a fin de encontrar recurrencias y patrones característicos de este dinámico segmento social.

Palabras clave: Armadores y fletadores, comercio americano, redes relacionales, Cádiz, siglo XVIII.

ABSTRACT

In the last decades historians have extensively addressed mercantile groups which played a leading role in eighteenth-century Cadiz Atlantic trade, aiming at both their business and sociological profiles. However, there are still few works specifically focused on the shipowners employed in the Spanish trade with the West Indies, perhaps since they did not act as a clearly differentiated sector, given that they used to be businessmen, financiers and insurers, simultaneously. This paper aims to identify a significant segment of those shipowners engaged in colonial America trade during the second half of the 18th century, as well as clarifying the main defining aspects of their careers in order to find recurrent patterns and characteristics of this dynamic social segment.

Keywords: Shipowners, American trade, relational networks, Cádiz, 18th century.

INTRODUCCIÓN

Los estudios realizados sobre el comercio gaditano del siglo XVIII han incidido poco en la actividad y la trayectoria de los navieros¹. Posiblemente, una de las causas a que ello se debe es que estos no constituyeron un grupo

* Universidad de Sevilla. jjiglesias@us.es

1. En dos estudios clásicos de espléndida factura sobre la temática, como son los de Antonio García-Baquero y Manuel Bustos, no encontramos ningún apartado específico sobre los navieros. El primero de ellos, sin embargo, sí dedica un buen capítulo a los navíos como vehículos del comercio,

nítidamente diferenciado de los cargadores a Indias y los grandes comerciantes. En efecto, los hombres de negocios gaditanos, al mismo tiempo que se empleaban en las prácticas mercantiles, ejercían a menudo como prestamistas, aseguradores y propietarios o maestros de navíos, transportando mercancías por cuenta propia y como consignatarios de otros comerciantes, o fletando el buque de sus embarcaciones. Esta polivalencia de funciones fue estudiada por M.^a Dolores Herrero para la compañía Ustáriz y San Ginés (1772-1780), que se ocupó en actividades navieras, en el tráfico de mercancías y en la financiación de la Carrera de Indias, mediante la suscripción de préstamos con riesgo de mar y seguros marítimos². Sin embargo, el ejemplo de M.^a Dolores Herrero no ha sido seguido hasta ahora por otros autores, al menos en lo que respecta al siglo XVIII³, por lo que nos encontramos todavía con lagunas en la historiografía del comercio gaditano en relación con la actividad naviera.

El objetivo de este trabajo no es, sin embargo, realizar un estudio económico sobre las actividades de los navieros gaditanos, sino analizar sus trayectorias individuales y su perfil social y familiar. El primer problema para ello es identificar de forma nítida al grupo, dada la ausencia de una identidad colectiva que lo diferencie específicamente y la confluencia en los individuos que lo integraron de ocupaciones muy diversas, en las que las mercantiles aparentan ser en todo momento las principales. Sin embargo, las fuentes que hemos manejado aluden con frecuencia a una categoría, los dueños de navíos, por ejemplo en relación con la compleja problemática desarrollada en torno al caño del Trocadero, que ofició como arsenal naval de la Carrera de Indias y del que nos hemos ocupado en otros

pero no así a sus propietarios. Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Cádiz: Diputación Provincial, 1988), 227-260. Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)* (Madrid: Sílex, 2005). Por su parte, Marina Alfonso Mola ha dedicado algunos trabajos a los armadores y a los cambios en el sector naviero. Marina Alfonso Mola, “Los navieros naturalizados de Cádiz (1778-1820)”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Ed. lit. Antonio García-Baquero (Cádiz: Diputación Provincial, 1988), vol. 1, 207-226; “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen”, en *España y el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*, Dirs. Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (Madrid: UNED, 2009), 487-528. A este panorama hay que añadir el reciente trabajo de Guadalupe Carrasco González, “El puerto de Cádiz en el tráfico marítimo entre el Atlántico y el Mediterráneo (1789-1815)”, en Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal e Isabel M.^a Melero Muñoz (coord.), *En torno a la Primera Globalización: conexiones y circulaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)* (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2022), 365-396.

2. María Dolores Herrero Gil, *El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII* (Madrid: CSIC, 2013).

3. En cambio, para el siglo XIX contamos con el trabajo de María del Carmen Cózar Navarro, *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana* (Cádiz: Universidad de Cádiz, 1998).

trabajos anteriores⁴. En 1777 un colectivo importante de propietarios de navíos firmó una representación dirigida al presidente de la Casa de la Contratación en la que propugnaban soluciones para la conservación de dicho caño, que oficiaba como un útil carenero y representaba, por tanto, un lugar estratégico para asegurar la infraestructura de la Carrera⁵. En este documento aparecen representados un total de veinticinco individuos⁶. De ellos, la mayoría actuaba en nombre propio, mientras que el resto representaban a compañías o a otros navieros⁷. Tomaremos a este grupo como base para el presente trabajo. Nuestra indagación se orientará a aclarar, en lo posible, su procedencia geográfica y social, su recorrido en el mundo de los negocios, sus redes familiares, sus niveles de fortuna, su trayectoria social y sus rasgos de mentalidad⁸. Buscaremos las recurrencias, los caracteres que ayuden en lo posible a la definición de un grupo con perfiles propios, pero no por ello ignoraremos las diferencias entre individuos, que la historia social ha detectado incluso en grupos socioeconómicos similares⁹.

4. Juan José Iglesias Rodríguez, “El Trocadero en la política atlántica durante los siglos modernos”, en *Estudios de Historia Moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Coord. L. Carlos Álvarez Santaló (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2009), 141-158; “El ‘canal prodigioso’: el caño del Trocadero en el siglo XVIII”, *Matagorda*, nº 1 (2015): 47-77; “Las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz ante el reto del monopolio gaditano”, *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 39, nº 2 (2017): 185-219; “El Trocadero: datos para carenas y almacenes (1739-1845)”, *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 32 (2020): 81-98.

5. Archivo General de Indias (AGI), Consulados, 1367, nº 1.

6. Francisco Guerra de la Vega, Lorenzo Beyens, José Antonio Rivero, Juan Antonio García Vía, Ignacio Suárez, Vicente Reimundo de Eguía, Ustáriz, San Ginés y Compañía, José Retortillo, Juan Isidoro Monsagrati, Juan Domingo de la Torre, Francisco del Valle Martínez de Vallejo, José Antonio de Almería, José de Llano y San Ginés, Pedro Pumarejo, José de Miranda, Cosme Joaquín de Terreros, Juan Esteban de Lizardi, José Padrés, Domingo de Ibarra, Patricio Álvarez, Francisco de Sierra, Antonio Tazón, Francisco Solivera, Joaquín de Arizaga y José Ramos.

7. Así, por ejemplo, Juan Isidoro Monsagrati era factor de la Compañía de La Habana, Juan Domingo de la Torre representaba a los Cinco Gremios Mayores de Madrid y Joaquín de Arizaga a la Compañía de San Fernando. Por su parte, Patricio Álvarez actuaba en nombre de su hermano, Pablo Álvarez.

8. Esta línea de indagación en las trayectorias individuales, familiares y grupales va en la misma dirección de las recientes propuestas de Francisco García González (ed.), *Familias, trayectorias y desigualdades. Estudios de historia social en España y en Europa, siglos XVI-XIX* (Madrid: Sílex, 2021) y Jesús M. González Beltrán y Francisco García González (eds.), *¿Destinos inmóviles? Familias, estrategias y cambio generacional en España y América Latina (siglos XVI-XIX)* (Granada: Comares, 2022).

9. El análisis matizado a cargo de la historia social ha llegado incluso a detectar la existencia de culturas familiares específicas dentro de un mismo grupo. Véase, como ejemplo, la reciente aportación de François-Joseph Ruggiu, Vincent Gourdon y Cecile Alexandre, “Les cultures familiales dans la France de la fin du XVIIe siècle au début du XIXe siècle”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 31 (2022), consultado 3 de noviembre de 2022: <https://revistas.usc.gal/index.php/ohm/article/view/8698/12187>.

El grupo seleccionado representa casi la mitad del total de propietarios de las embarcaciones mercantes de la Carrera de Indias que aparecen consignadas en las relaciones elaboradas en los años 1773 y 1776, que incluyen algo más de cincuenta nombres para un total de 73 embarcaciones¹⁰. Lógicamente, puede que la representación dirigida al presidente de la Casa de la Contratación no fuera suscrita por todos los dueños de embarcaciones, pero también es cierto que pudo haber modificaciones en la nómina de estos, que puntualmente pudieron significar el cese o el cambio de actividad por parte de algunos de ellos. Por otro lado, no todos los que firmaron la representación de 1777 figuran en los listados de los años anteriores, lo que puede responder a que habían adquirido sus embarcaciones con posterioridad o que actuaron en representación de otros propietarios. Todos estos cambios resultan lógicos en un mundo tan mudable como el de los negocios, sujeto a constantes variaciones y alternativas. En todo caso, el grupo de navieros seleccionado resulta altamente representativo de un conjunto que sin duda fue mayor y que además creció de manera acelerada a raíz del decreto de libre comercio, si damos crédito al dato apuntado por el viajero inglés Joseph Townsend, quien habla de más de 110 navieros en Cádiz en el año 1795¹¹. La muestra escogida resulta en cualquier caso válida y servirá de manera útil a nuestro propósito de aproximarnos al perfil social del naviero gaditano en tiempos del libre comercio.

EL ORIGEN GEOGRÁFICO Y SOCIAL

De los veinticinco navieros firmantes de la representación de 1777 al presidente de la Casa de la Contratación, una mayoría, prácticamente la mitad de ellos, eran de origen cántabro, vasco o navarro. Entre los primeros, Francisco Guerra de la Vega era de Santander; Juan Antonio García y Vía, de Laredo; Juan Domingo de la Torre, de Valdeprado, en el valle de Liébana; Francisco del Valle Martínez de Vallejo, del valle de Mena, y Pedro Pumarejo, de Santoña. Los vascos eran Vicente Reimundo de Eguía, natural de Vitoria, y los vizcaínos José de Llano San Ginés, originario de Galdames; Cosme Joaquín de Terreros, de Zalla, y Domingo de Ibarra, natural del valle de Oquendo. Así mismo, Joaquín de Arizaga era muy probablemente vasco, aunque no hemos podido documentarlo de manera fehaciente. Navarros eran, por su parte, Juan Bautista Ustáriz, originario de Oyeregui, y Juan Esteban de Lizardi, de Vera de Bidasoa. Cántabros y vascos entroncaban con una larga tradición de navegantes y marinos que se

10. Herrero Gil, *El mundo de los negocios de Indias*, 91-95.

11. Juan José Iglesias Rodríguez, *Ciudades-mundo. Sevilla y Cádiz en la construcción del mundo moderno* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2021), 43.

remontaba a varios siglos atrás. Los navarros pertenecían a esas generaciones que protagonizaron la hora navarra del siglo XVIII¹². A este grupo de navieros procedentes del norte de España hay que unir dos gallegos: Ignacio Suárez, natural de Muros, y José Ramos, de La Coruña, aunque la identificación de este último resulta algo dudosa. El predominio de los navieros y hombres de negocios de origen norteño en el comercio gaditano y en el mundo de los negocios de Indias coincide con el fenómeno que Imízcoz ha caracterizado como la “hora del siglo XVIII”, aprovechando la expresión acuñada por Caro Baroja y haciéndola extensiva al País Vasco y Cantabria, según la cual hombres de la periferia norteña procedentes de la nobleza media y baja protagonizaron una importante renovación de las élites de la monarquía¹³. También del norte, aunque en este caso de la fachada mediterránea peninsular, eran los catalanes José Padrés y Francisco Solivera, ambos gerundenses. Por el contrario, sólo se cuenta un castellano, José Retortillo, natural de Berlanga de Duero (Soria). Así mismo, del total de los navieros que firmaron la representación de 1777 sólo tres habían nacido en Cádiz: Lorenzo Beyens, originario de Cádiz, aunque de ascendencia flamenca, José Antonio Almería y Antonio Tazón. Tres más procedían de otros lugares de Andalucía: el ayamontino José Antonio Rivero, el cordobés José de Miranda y el estepaño Patricio Álvarez. Uno solo era de origen extranjero, Juan Isidoro Monsagrati, natural de Lucca, en Italia. Finalmente, de Francisco Sierra no hemos podido determinar la procedencia.

Tabla 1. Origen geográfico de los navieros gaditanos (1777).

Cántabros:	5
Vascos:	5
Navarros:	2
Gallegos:	2
Castellanos:	1
Catalanes:	2
Gaditanos:	3
Andaluces (otros):	3
Extranjeros:	1
Sin datos:	1

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Protocolos notariales.

12. Julio Caro Baroja, *La hora navarra del siglo XVIII (personas, familias, negocios e ideas)* (Pamplona: Comunidad Foral de Navarra, 1985).

13. José María Imízcoz Beunza, “La ‘hora del XVIII’. Cambios sociales y contrastes culturales en la modernidad política española”, *Príncipe de Viana*, 254 (2011): 37-64.

En cuanto al origen social, resulta más difícil determinarlo, ya que en la mayor parte de los casos las fuentes no ofrecen indicios claros. El testamento de Francisco Guerra de la Vega lo retrata como el vástago de una familia hidalga, pero de modestos recursos. Procedía de una familia muy numerosa. Su padre tuvo doce hijos de sus dos matrimonios. Al fallecer en 1744 dejó deudas por un monto superior a 37.000 reales. La delicada situación de la familia obligó a Francisco a emigrar a Cádiz muy joven, a la búsqueda de mejores oportunidades¹⁴. Sin embargo, otros armadores procedían de familias ya asentadas desde tiempo atrás en el mundo de los negocios y la navegación a Indias. Así, por ejemplo, José Antonio Rivero Cordero era hijo de Manuel Rivero, un ayamontino de origen modesto emigrado a Cádiz que amasó una importante fortuna en la Carrera de Indias¹⁵. Es el caso también de José Antonio Almería, quien sucedió a su padre, Félix Almería, comerciante y naviero de origen catalán, a quien sustituyó al frente de sus negocios. En general, estos son los dos patrones mayoritarios a los que se ajustan los navieros estudiados, desde el punto de vista de su origen social: o bien se trata de emprendedores de origen en general modesto, que vieron en Cádiz y en América una oportunidad para progresar, o bien de individuos pertenecientes a una segunda generación familiar de comerciantes ya establecidos y que habían alcanzado éxito anteriormente, cuyos negocios y dependencias continuaron. Sin embargo, estos dos perfiles no agotan todas las posibilidades. Encontramos también alguna excepción, como la de Antonio Tazón, quien estuvo empleado como contraestre en los almacenes que el Consulado tenía en el Trocadero. Esta ocupación, aunque relativamente modesta, y el continuo contacto con el mundo de la navegación a Indias que conllevaba quizás le depararon la oportunidad, que no desaprovechó, de adquirir su fragata, *La Esmeralda*, y ocuparse en los negocios de la Carrera.

DE LOS VIAJES INICIÁTICOS A AMÉRICA A LA PROPIEDAD DE NAVÍOS

Para los que llegaron a Cádiz desde otros lugares, las redes de parentesco y paisanaje jugaron un papel importante de cara a su inserción en el mundo de los negocios americanos. Las circunstancias precisas de su llegada y primeras

14. Juan José Iglesias Rodríguez, “La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII: visiones del mundo y transformaciones de mentalidad. Francisco Guerra de la Vega, comerciante y naviero”, en *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Coords. Juan José Iglesias Rodríguez y José Jaime García Bernal (Madrid: Sílex, 2016), 355-388. Sobre Guerra de la Vega, *vid.*, también, Manuel Bustos Rodríguez, *El consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII* (Cádiz: Editorial UCA, 2017), 174-176.

15. Manuel Moreno Alonso, *Retrato de familia andaluza con las Indias al fondo. El memorial de El Pintado (1697-1780)* (Sevilla: Alfar, 2000); *Los Solesio. Historia de una familia andaluza (1780-1901)* (Sevilla: Alfar, 2009).

actividades en la ciudad gaditana no son fáciles de desvelar, pero la documentación ofrece algunas transparencias que proporcionan pistas útiles. Así, por ejemplo, sabemos que el santanderino Francisco Guerra de la Vega llegó a Cádiz muy joven, hacia 1737, cuando apenas contaba catorce años de edad, y que muy probablemente entrara a trabajar en la casa de comercio del también cántabro Francisco Tabernilla Escajadillo¹⁶. Este era natural de Hoz de Marrón, en el municipio de Ampuero, un lugar cercano al de nacimiento de la madre de Guerra de la Vega, que era originaria del lugar de Matienzo. En 1750, Guerra se matriculó en el Consulado de Cádiz¹⁷. En 1754 otorgó su primer testamento, quizás en vísperas de un viaje a Indias¹⁸. En 1756 viajó a Nueva España como factor, con mercancías consignadas por diversos comerciantes (textiles, cera, canela, hierro y acero)¹⁹. Dos años después contrajo matrimonio con la hija de Tabernilla. Según declaración de este último, “por haberse mantenido y mantenerse en mi casa y compañía (aunque bajo reglamento que Guerra y yo hemos hecho), no les he dado dote alguna, pero sí algunas alhajas de oro y piedras preciosas, ropa de uso y muebles, que aparecen en mis papeles apuntadas”²⁰. Los rápidos progresos de Guerra de la Vega en el comercio de Indias permitieron que en 1773 fuera ya propietario de dos fragatas: *La Aurora*, de 246 toneladas de arqueo, y *Los Placeres*, de 490 toneladas²¹, con las que navegó al Callao y a Veracruz²². En 1775 *La Aurora* navega a Río de la Plata, para cargar cueros en Montevideo²³. En 1776 estaba de partida hacia Buenos Aires²⁴.

Otro caso de debutante en el comercio de Indias desde una posición modesta es el de Vicente Reimundo de Eguía. Este vitoriano viajó a Nueva España por primera vez en 1729, como criado del mercader Juan Félix de Garaicoechea, natural de México, aunque probablemente también de ascendencia vasca²⁵. En 1754 era ya maestro del navío *Nuestra Señora de Ariarte* (a) *La Limeña*, de 625 toneladas de arqueo²⁶, y poco después formó compañía con Juan de Olave

16. Juan José Iglesias, “La burguesía atlántica gaditana...”, 359-360.

17. Julián B. Ruiz Rivera, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1730-1823* (Cádiz: Diputación Provincial, 1988), 167.

18. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos notariales de Cádiz (CA), 2448, ff. 342-343.

19. Archivo General de Indias (AGI), Contratación, 5499, N. 61.

20. AHPC, CA, 4498, ff. 896-898. Testamento de Francisco Tabernilla Escajadillo, 25 de junio de 1760.

21. María Dolores Herrero Gil, *El mundo de los negocios de Indias*, 206.

22. AGI, Consulados, L.712.

23. Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejos, 20222, Exp. 10.

24. AGI, Consulados, L.712.

25. AGI, Contratación, 5477, N. 71.

26. AGI, Contratación, 1152, N. 2. Registros de ida de las naos sueltas que fueron a Veracruz en 1754.

y José de Guisasaola. En la mayor parte de los casos analizados se observa una evolución similar. Los navieros de la Carrera de Indias hacen sus primeros viajes a América como simples pasajeros, como empleados de otros comerciantes, como factores o como mercaderes. Posteriormente aparecen como maestros, capitanes y dueños de navíos, viajando con estos al otro lado del Atlántico. Finalmente los encontraremos ya asentados como comerciantes, formando compañías, y como armadores, dirigiendo sus empresas navieras desde Cádiz. Así, por ejemplo, Lorenzo Beyens viajó a Veracruz como pasajero a Indias en 1751²⁷, y como mercader y factor cinco años más tarde²⁸. Entre 1761 y 1763 lo encontramos viajando a Cartagena de Indias ya como maestro de la fragata *La Galga*²⁹. En 1774 y 1775 es su hermano Rafael el que se ocupa de conducir este navío a Cartagena, mientras que Lorenzo permanece en Cádiz³⁰. Parecida trayectoria siguió José Antonio Rivero. Si en 1756 marchaba a Nueva España como mercader y factor³¹, en 1766 retornaba de los puertos del Mar del Sur como maestro del navío *El Gallardo*³². O también Ignacio Suárez, viajero a Honduras en 1763 como mercader y factor³³ y que seis años después hacía la misma travesía como maestro de la fragata *El Venturoso*³⁴.

El acceso a la propiedad de navíos significaba que se había logrado ya un nivel de fortuna importante en el comercio americano y que se disponía de una elevada capacidad de inversión. Un navío de la Carrera de Indias podía llegar a costar hasta cuarenta mil pesos si alcanzaba las quinientas toneladas de arqueo, aunque el tipo de embarcación mercante más frecuentemente utilizado en el comercio colonial durante el siglo XVIII fue la fragata de entre 100 y 300 toneladas³⁵. Sin embargo, no todos los armadores tuvieron que afrontar tan gravosos desembolsos. Algunos, como el mencionado José Antonio Almería, heredaron los navíos que utilizaron en sus viajes. También existió un mercado de embarcaciones de segunda mano, en el que se aprovecharon oportunidades de adquirir barcos a precios relativamente bajos³⁶. Así, por ejemplo, Juan Archimbaud vendió en 1766 la fragata llamada *La Margarita*, de 235,5 toneladas de arqueo, que se hallaba anclada en el Trocadero, a Juan María Solari por un precio de solo 2.715 pesos.

27. AGI, Contratación, 5492, N. 2, R. 50.

28. AGI, Contratación, 5499, N. 36.

29. AGI, Contratación, 2919, R. 16 (año 1761); 1660 (año 1763); 1663, N. 3 (año 1765).

30. AGI, Contratación, 1666, N. 4; 1668, N. 2.

31. AGI, Contratación, 5499, N. 19.

32. AGI, Contratación, 2799.

33. AGI, Contratación, 5506, N. 3; R. 60.

34. AGI, Contratación, 1603, N. 1.

35. Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, 229-260.

36. Marina Mola Alfonso, "El mercado de embarcaciones de segunda mano en la Carrera de Indias (1778-1797)", *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 34 (1997): 127-157.

La fragata se hallaba en aquel momento embargada por Nicolasa Chabaudis por el importe de un préstamo que había tomado Archimbaud en el último viaje que el navío hizo a Cartagena de Indias, sobre cuyo cobro inició autos ejecutivos el tribunal del Consulado³⁷.

Tabla 2. Buques propiedad de navieros gaditanos en 1777

Nombre	Nombre	Tn. de arqueo
Francisco Guerra de la Vega	<i>La Aurora</i>	246
	<i>Los Placeres</i>	490
Lorenzo Beyens	<i>Nuestra Señora del Carmen (a)</i>	252
	<i>La Galga</i>	
Rivero e Hijos	<i>El Gallardo</i>	476
	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	919
Ignacio Suárez	<i>Venturoso</i>	141
Vicente Reimundo de Eguía	<i>La Limeña</i>	625
Ustáriz Hermanos y	<i>El Aquiles</i>	945
Ustáriz San Ginés	<i>El Hércules (Ustáriz y San Ginés)</i>	447
	<i>El Toscano</i>	449
	<i>La Purísima Concepción</i>	828
	<i>La Ventura (Ustáriz y San Ginés)</i>	426
	<i>Nuestra Señora de la Victoria</i>	590
José Retortillo	<i>San Nicolás de Bari</i>	685
	<i>Jesús, María y José</i>	78
Cinco Gremios Mayores de Madrid	<i>San Esteban</i>	134
	<i>Ntra. Sra. Del Rosario y S. Francisco de Asís</i>	590
Francisco Martínez de Vallejo	<i>Santa Gertrudis</i>	134
José Antonio Almería	<i>Ntra. Sra. del Rosario y S. Francisco</i>	755
	<i>Javier</i>	
José de Llano y San Ginés	<i>El Brillante</i>	764
Cosme Joaquín Terreros	<i>El Vigilante</i>	358
	<i>San Nicolás de Bari</i>	195
Juan Esteban de Lizardi	<i>La Ventura</i>	426
	<i>San Juan Bautista</i>	118
	<i>La Paz</i>	144
Pablo Álvarez	<i>San Pablo</i>	577
	<i>Ntra. Sra. de los Dolores</i>	180
	<i>San Esteban</i>	-
Francisco de Sierra	<i>Angélica</i>	244
Antonio Tazón	<i>La Esmeralda</i>	143
Compañía de San Fernando	<i>Matamoros</i>	591

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de M.^a Dolores Herrero Gil, *El mundo de los negocios de Indias*, Madrid, CSIC, 2013, pp. 91-95.

37. AHPC, CA, 1473, ff. 515r.-520v.

LAS ESTRATEGIAS FAMILIARES

Paloma Fernández Pérez nos ha dejado excelentes páginas sobre las estrategias matrimoniales de los comerciantes gaditanos y las vías de integración que emplearon en el mundo del comercio colonial³⁸. La muestra aquí estudiada se ajusta, en líneas generales, aunque con algunas diferencias, a los patrones ya expuestos por esta investigadora. El matrimonio constituyó una vía de acceso a la sociedad mercantil y un eficaz mecanismo a la hora de anudar o reforzar vínculos en el mundo de los negocios. La mayoría de los navieros que forman parte de la muestra que hemos utilizado, más del ochenta por ciento, procedían de fuera de Cádiz. Sin embargo, también una mayoría de ellos casaron en esta ciudad con gaditanas. Ello indica tanto que estos comerciantes emigraron a Cádiz en edad joven como que, una vez aquí instalados, utilizaron el matrimonio como medio de arraigo en su nuevo escenario vital e, incluso, como palanca para progresar en el mundo de los negocios. En algunos casos, las mujeres elegidas para contraer matrimonio eran también hijas de comerciantes, mantenían algún parentesco con el contrayente, descendían de familias del mismo origen geográfico o todo ello a la vez. Así, por ejemplo, Lorenzo Beyens contrajo matrimonio en 1759 con una mujer del mismo apellido, María Belén Beyens, hija de José Ignacio Beyens, también comerciante. Todos ellos descendían de flamencos. Lorenzo era hijo de Cornelio Beyens y María Josefa Huwin. Su padre era natural de Meryem en Dambrugge. La madre había nacido ya en Cádiz, pero sus ascendientes eran naturales de Brujas y Amberes. También Francisco Guerra de la Vega casó con la hija de otro comerciante santanderino como él, Francisco Tabernilla. A veces, los enlaces no se producían con hijas de comerciantes, pero sí de otros agentes del sistema colonial, como es el caso de José Padrés, quien en 1772 concertó su matrimonio con María Teresa Ruiz de Zensano, hija de José Ruiz de Zensano, oidor decano que fue de la audiencia de Contratación³⁹. Otro caso similar es el de Francisco del Valle, casado en 1770 con Catalina Giral, hija de franceses y viuda reciente de Ignacio Recalde, quien había fallecido en Cartagena de Indias cuando regresaba de ocupar un corregimiento en el virreinato de Perú. Se trató de un enlace ventajoso, ya que Catalina llevó al matrimonio un caudal de cuarenta mil pesos, que Martínez de Vallejo heredó cuando aquella falleció sin haber tenido hijos⁴⁰.

Fernández Pérez concede también importancia a la coincidencia entre las fechas de matrimonio de los comerciantes, el momento de su viaje a Indias y

38. Paloma Fernández Pérez, *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid: Siglo Veintiuno, 1997.

39. AHPC, CA, 3141, ff. 204-207. Testamento de José Padrés, 20 de septiembre de 1772.

40. AHPC, CA, 1877, ff. 302-305. Testamento recíproco de Francisco del Valle y Catalina Giral.

el de su matrícula en el Consulado⁴¹. Constata esta autora que en la primera mitad del siglo XVIII la mayoría de los comerciantes contrajeron matrimonio antes de acceder al Consulado, mientras que en la segunda mitad de la centuria la tendencia se invirtió, de modo que prácticamente el 72% casó un año o más después de matricularse. Para el conjunto del período que analiza, 1700-1811, ambas situaciones tienden a un equilibrio, aunque con ligero predominio de los matrimonios celebrados antes de la matrícula en el Consulado. Sin embargo, en el grupo de navieros que aquí analizamos, una mayoría (Beyens, Rivero, García Vía, De la Torre, Lizardi, Padrés...) se casaron tiempo después de formalizar su matrícula, ajustándose por tanto más al modelo predominante en la segunda mitad del siglo. Por el contrario, una minoría (Rivero, Suárez, Miranda), se casaron antes de matricularse. Ello significa que la tendencia era posponer el matrimonio hasta un momento en el que se hubiera alcanzado una situación de estabilidad en el mundo de los negocios y, consecuentemente, un nivel aceptable de seguridad económica⁴². En los casos en que hemos podido establecer la relación entre el primer viaje a América y la fecha de matrimonio, esta tendencia también se confirma. Tan solo en dos casos, los de José Antonio Rivero e Ignacio Suárez, documentamos que se casan un año antes de viajar a Indias. El resto de los miembros del grupo para los que disponemos de datos contrajeron matrimonio después de su primer viaje a Indias. Dos de ellos, Cosme Joaquín de Terreros y Domingo de Ibarra, permanecieron solteros. Así pues, la trayectoria mayoritaria observada en el grupo fue matricularse en el Consulado en primer lugar, viajar a Indias a continuación (excepto Eguía y Retortillo, cuyos primeros viajes documentados a América son anteriores a su matrícula), y finalmente contraer matrimonio y formar familia.

En cuanto a los hijos y otros familiares, las situaciones de los navieros son diversas. Una parte de ellos (Suárez, Ustáriz, Pumarejo, Terreros, Lizardi, Ibarra, Tazón) no tuvieron descendencia de sus matrimonios. A Pumarejo se le atribuyó la paternidad de un niño en México, supuestamente habido fuera del matrimonio y al que incluso se le puso su apellido, pero él negó ser el padre y atribuyó el equívoco a la ligereza de la madre y a la codicia de su hermano, quien aceptó una cierta cantidad del dinero de la familia del niño y envió a este a España⁴³. El resto de los navieros tuvo un número de hijos variable, desde uno solo, como Guerra de la Vega o Almería, hasta el caso más llamativo, que es el de José Retortillo, que tuvo veintiuno de su matrimonio con María Gertrudis Yungh, de los que once murieron siendo menores de edad y solo nueve sobrevivían en 1809,

41. Paloma Fernández Pérez, *El rostro familiar de la metrópoli*, 129-132.

42. Las fechas de matrícula en Julián B. Ruiz Rivera, *El Consulado de Cádiz*.

43. AHPC, CA, 1054, ff. 120-123. Poder para testar de Pedro Pumarejo.

en el momento de disponerse el testamento de su padre⁴⁴. En algunos casos, los hijos varones continuaron los negocios de sus progenitores. Así, por ejemplo, dos hijos de Francisco Solivera pasaron a Guatemala como mercaderes: Francisco Javier en 1784, dos años antes de la muerte de su padre⁴⁵, y, en 1788, Domingo Rafael⁴⁶. Otras veces hicieron carrera en la administración o en el ejército. Así, José María Beyens, hijo mayor varón y heredero del título de nobleza y del vínculo fundado por su padre, fue interventor de puertas en la administración de rentas de Cádiz⁴⁷. Mientras José Tomás, el hijo primogénito de José Retortillo, se avecindó en Veracruz, donde falleció en 1805, cuatro de sus hermanos siguieron la carrera militar. En 1809, Antonio era capitán de granaderos voluntarios de Castilla; Tomás, coronel graduado y sargento mayor del regimiento de infantería de África; Baltasar, teniente coronel graduado y comandante del regimiento de voluntarios de Trujillo, y José María, teniente y ayudante mayor del regimiento de Cazadores Voluntarios de Cádiz. Otro de los hermanos, Manuel, estudió leyes y fue abogado de los Reales Consejos. Mientras tanto, dos hijas de José Retortillo casaron con otros comerciantes gaditanos: Inés con Silvestre Fernández de la Somera, y Encarnación con Ángel Martín de Iribarren⁴⁸. Este caso ejemplifica bien el tipo de estrategias familiares seguidas por los hombres de negocios del Cádiz de la segunda mitad del siglo XVIII.

No hay que perder de vista tampoco el papel jugado por los sobrinos y ahijados en la red de relaciones familiares. Lorenzo Beyens legó 500 pesos a cada uno de sus ahijados de bautismo y confirmación que eran parientes suyos y de su esposa, y 200 pesos a los que no eran parientes. Uno de aquellos, Francisco de Paula Beyens, ejerció como maestre de *La Galga*, fragata propiedad de su padrino⁴⁹. Como ya se ha indicado, Ignacio Suárez no tuvo hijos de su matrimonio, pero se valió de uno de sus sobrinos, Domingo José Ciento, también comerciante, para ayudarlo en el giro de su comercio, recaudación de caudales y formalización de las correspondientes cuentas. A este sobrino le dejó en su testamento un legado de 100.000 reales de vellón, cuya cantidad se le satisfizo mediante la asignación de dos casas en Cádiz⁵⁰. Igualmente, Domingo de Ibarra vivía con su sobrino Domingo de Urquijo, a quien manifestaba particular cariño y que le ayudaba en su desempeño mercantil. Le dejó a este toda la ropa de

44. AHPC, CA, 2261, ff. 106-133. Testamento en virtud de poder del conde de Torres, otorgado por su viuda, María Gestrudis Yungh y Polein.

45. AGI, Contratación, 5527, N. 3, R. 27.

46. AGI, Contratación, 5532, N. 2, R. 10.

47. Archivo Histórico Nacional (AHN), FC-Mº HACIENDA, 3052, Exp. 201. Hoja de servicios de José María Beyens, Fiel de la Administración.

48. AHPC, CA, 2261, ff. 106-133.

49. AGI, Lima, 1535, N. 1.

50. AHPC, CA, 1706, ff. 628-651. Testamento de Ignacio Suárez, otorgado en virtud de poder por Magdalena Viso, su viuda.

su uso, plata labrada y efectos domésticos, más un legado de 5.000 pesos que posteriormente revocó “por justos motivos”⁵¹.

Además de las relaciones de parentesco y padrinazgo, las redes relacionales y los vínculos de amistad y confianza de los navieros y hombres de negocios gaditanos del siglo XVIII se transparentan también en la designación de albaceas. Si para cualquier testador contar con albaceas fiables que se encargasen de cumplir sus últimas voluntades representaba algo deseable, en el caso de los agentes del comercio colonial ello se tornaba una absoluta necesidad. Eran muchos, variados y complejos los negocios y dependencias comprometidos en el comercio con América, y muy largos los tiempos requeridos para su resolución. La falta repentina de quien los emprendía hacía imprescindible contar con mecanismos de sustitución que garantizaran la adecuada gestión de los asuntos pendientes y asegurasen los intereses de la familia y los herederos. Ahí entraban en juego engranajes de confianza y reciprocidad que implicaban a familiares (esposa, hijos, hermanos, sobrinos, yernos) y a otros comerciantes con los que se mantenía compañía, relación mercantil o simple amistad. A veces se utilizaba también como albaceas a personas ajenas al mundo de los negocios, pero que disponían de preparación suficiente, conocimiento contrastado y respetabilidad acreditada, como, por ejemplo, eclesiásticos, ya fueran familiares del testador o no⁵². Los vínculos de compadrazgo también funcionaban a la hora del nombramiento de albaceas⁵³. Por otra parte, el imperativo de la previsión determinaba que, incluso, se establecieran hasta tres grupos de albaceas que se sustituyeran entre sí en caso necesario, de modo que fuese muy difícil que se produjera una situación en la que la encomienda de gestión de los negocios pendientes y cumplimiento de las últimas voluntades quedase sin cubrir debidamente. Así mismo, en las ocasiones en que el testamento se otorgó en vísperas de un viaje a América, no era infrecuente que se nombrase albaceas distintos para el caso de que el fallecimiento del testador se produjese en Cádiz, en el transcurso de la travesía marítima o ya en tierras americanas⁵⁴. En el segundo de estos supuestos,

51. AHPC, Protocolos notariales de El Puerto de Santa María (PSM), 790, ff. 568-582. Testamento en virtud de poder de Domingo de Ibarra, 12 de septiembre de 1792.

52. Así, por ejemplo, Juan Antonio García Vía nombró albaceas, en primer lugar, a Lorenzo García, presbítero, y Francisco Antonio García, sus hermanos, residentes en Toledo, y a Lucas de Hontañón, secretario del tribunal del Consulado de Cádiz, todos ellos de mancomún. En segundo lugar, a Hipólito Guerra, Cristóbal Javier de Istúriz e Ignacio Díaz de Sarabia, también de mancomún. AHPC, CA, 1879, ff. 569-578. Testamento de Juan Antonio García Vía, 6 de junio de 1789.

53. Francisco de Valle nombró por albacea a Manuel de la Texera, vecino de El Puerto de Santa María, “mi compadre”, y a su primo Domingo Antonio de Vivanco, ambos *in solidum*, y en segundo lugar a Manuel José de Alba y Atanasio Salazar, vecinos y del comercio de Cádiz. AHPC, CA, 1885, ff. 1.054-1.059. Testamento de Francisco del Valle, 19 de diciembre de 1795.

54. Pedro Pumarejo, en vísperas de hacer viaje a Veracruz en el navío *Nuestra Señora de los Godos*, apoderó para hacer su testamento y nombró albaceas a los hombres de negocios Pedro Handriex

se designaba a otros comerciantes que hacían el mismo viaje o a los maestros y capitanes de los navíos utilizados para este. Con frecuencia, si se tenía hijos menores, los albaceas eran también nombrados tutores y curadores.

NEGOCIOS, INVERSIONES Y CAPITALES

Los navieros gaditanos de la segunda mitad del siglo XVIII no se limitaron a operar como simples armadores. Como se dijo al principio, simultanearon su condición de propietarios de navíos con el comercio, las finanzas e, incluso, la explotación de la tierra y las inversiones industriales. Diversificaron así sus negocios y trataron de obtener rentabilidad, con mayor o menor fortuna, de las inversiones realizadas en los distintos sectores de producción.

El grupo analizado no destaca especialmente por sus inversiones agrarias. Pero, cuando sus integrantes emplearon los capitales acumulados mediante la práctica del comercio en la compra de tierras, no fue prioritariamente para obtener prestigio social, sino para rentabilizarlos a través de cultivos productivos. Es el caso de Francisco Guerra de la Vega, quien, a partir de 1774, se lanzó a comprar tierras de labor y olivar, palmares y pastos en el término de Puerto Real. Se trató de una estrategia calculada, pues las distintas fincas adquiridas, situadas todas ellas en la llamada Vega de Zurraque, eran colindantes entre sí, lo que le permitió formar una sola y extensa explotación conocida a partir de entonces como hacienda o cortijo de Guerra. En algo menos de quince años, Guerra de la Vega reunió una magnífica propiedad de unas 1.500 hectáreas, impendiendo cerca de 350.000 reales en la compra de los terrenos e invirtiendo más de 1,2 millones de reales en desmontes, plantación de olivos y la construcción de molinos de aceite y oficinas. Una gran explotación olivarera orientada, sin duda, a la exportación de aceite hacia los mercados europeo y colonial, que demandaban este producto en gran cantidad⁵⁵.

Algo similar puede afirmarse en relación con las inversiones en la adquisición de inmuebles urbanos. La acumulación de propiedades en Cádiz y otras poblaciones de su bahía tuvo como fin principal la rentabilidad derivada de un mercado inmobiliario que prometía importantes beneficios, como resultado del fuerte crecimiento poblacional y de la consecuente demanda de vivienda. En

y Matías de Landáburu, vecinos de Cádiz, pero, para el caso que su fallecimiento se produjese en el viaje de ida o de vuelta, designó como tales albaceas a Francisco de Ortiz y José de Nezprales, en primer lugar y con preferencia y, por muerte o ausencia de estos, a José Pumarejo, su hermano, residente en Nueva España, y, por la de los tres, a Juan Domínguez de Cossío, también residente en Nueva España. AHPC, CA, 2548, ff. 262-264. Poder para testar de Pedro de Pumarejo Piedra, 20 de septiembre de 1749.

55. Juan José Iglesias Rodríguez, "La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII: visiones del mundo y transformaciones de mentalidad...", 367-368.

el inventario de los bienes de José Retortillo consta la propiedad de ocho casas en Cádiz, varias de ellas principales y otras de vecindad, por un valor total de más de 2,3 millones de reales de vellón, a lo que hay que sumar otras nueve casas y diversos solares edificables en Chiclana, cuyo valor ascendía a 935.000 reales, una auténtica fortuna inmobiliaria⁵⁶. Las propiedades urbanas de Francisco Guerra de la Vega en Cádiz, Puerto Real y Santander alcanzaban en 1793, por su parte, un valor conjunto algo superior a 1,5 millones de reales (véase Tabla 3)⁵⁷.

No faltaron tampoco las inversiones industriales. Con el ejemplo de la primera revolución industrial inglesa en el horizonte, la burguesía de negocios gaditana empleó una parte de sus capitales en la producción de industrias orientadas preferentemente al mercado americano⁵⁸. Los Ustáriz, como es bien sabido, invirtieron en la fabricación de tejidos de seda. José Llano San Ginés puso en marcha las fábricas de Cetina, en la Isla de León, en la que se fabricaban terciopelos de algodón, lienzos pintados y sombreros. Estas fábricas estuvieron bajo la dirección de José Nicolás Ramírez⁵⁹. El propio Francisco Guerra de la Vega fue propietario de un molino y fábrica de galleta en la península del Trocadero, heredado de su suegro, pero cuyas instalaciones él mejoró con vistas a incrementar su producción, orientada fundamentalmente al abastecimiento de las flotas y armadas⁶⁰.

Tabla 3. Estructura del capital de Francisco Guerra de la Vega (1793)

Concepto	Valor (rvn.)	%
Bienes inmuebles	3.776.837	57,0
Ganado	294.530	4,5
Utensilios	36.000	0,5
Trigo y aceite en existencia	101.000	1,5
Dinero efectivo	459.620	7
Plata labrada	143.260	2,2
Alhajas y menaje	345.000	5,2
Deudas a favor	1.466.424	22,1
TOTAL	6.622.671	100

Fuente: Testamento de Francisco Guerra de la Vega

56. AHPC, CA, 2255, ff. 291-389. Partición de bienes de José Retortillo y García.

57. Juan José Iglesias Rodríguez, “La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII: visiones del mundo y transformaciones de mentalidad...”, 368-369.

58. Juan José Iglesias Rodríguez, “La inversión industrial burguesa en el Cádiz del siglo XVIII: las oportunidades perdidas”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Coord. Antonio García-Baquero González (Cádiz: Diputación Provincial, 1991), vol. 2, 87-98.

59. AHPC, CA, 4535, ff. 1.017-1.018. Codicilo de José de Llano y San Ginés.

60. Juan José Iglesias Rodríguez, “La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII: visiones del mundo y transformaciones de mentalidad...”, 362-364.

La búsqueda de rentabilidad para el capital llevó a los navieros a la práctica del préstamo, sobre todo bajo la modalidad de riesgo marítimo, adelantando cantidades a otros comerciantes a cambio de un interés y participando así en la financiación de la Carrera de Indias⁶¹, pero también a colocar dinero en fondos, créditos, vales reales y acciones. La partición de bienes del conde de Torres nos revela el peso que alcanzaron este tipo de inversiones a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX. José Retortillo adquirió siete cédulas de capital, con un valor de 281.750 reales de vellón, al 9% de interés anual, sobre el fondo vitalicio de la ciudad de Cádiz. Participó con 145.680 reales en el empréstito de un millón de pesos fuertes que el comercio de Cádiz hizo al rey para atender a las urgencias de la guerra. Adquirió una obligación de la Caja General de Consolidación por 41.289 reales y 12 maravedís de vellón, a un interés del 3% anual. Así mismo, adquirió vales reales por un total superior a 3,1 millones de reales, al 4% de interés, acciones del Consulado por 662.588 reales, al 6% de interés anual, y otras acciones del préstamo patriótico y del Real Empréstito. En total, unas inversiones a interés fijo de más de 4,2 millones de reales de vellón⁶².

Tabla 4. Estructura del capital de José Retortillo (1806)

Concepto	Cantidad (rvn.)	%
Metálico en caja	2.938.722	14,2
Suplementos hechos a la viuda e hijos	1.806.181	8,7
Plata, alhajas, muebles, menaje, ropa, pinturas, coches y otros	280.687	1,4
Valores, créditos, vales reales y acciones	4.267.773	20,6
Propiedades inmuebles	3.316.446	16,0
Título de Castilla	666.221	3,2
Existencias en Cádiz, Chiclana, Veracruz, Guatemala y Buenos Aires	2.781.601	13,4
Créditos en España, Europa y América ⁶³	4.318.056	20,8
Capital aportado al matrimonio	376.312	1,8
TOTAL ⁶⁴	20.751.999	100

Fuente: AHPC, CA, 2255, ff. 291-389. Partición de bienes de José Retortillo García, conde de Torres. Elaboración propia.

61. Vid. Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América* (Sevilla: Fundación El Monte, 1993), 449-462, y el extenso estudio que le dedica a esta cuestión M.^a Dolores Herrero, *El mundo de los negocios de Indias*, 307-432.

62. AHPC, CA, 2255, ff. 291-389.

63. De los créditos a favor, 1.359.369 reales de vellón se consideraban de dudoso cobro y 3.466.939 más, incobrables, por lo que, en realidad, el saldo de los créditos a favor y en contra podía ser negativo en 508.252 reales de vellón.

64. Del total del cuerpo valorado de bienes hay que rebajar 68.243 reales de vellón de gastos del funeral, misas y limosnas. Se repartieron entre los herederos solo 11.126.923 reales, habida cuenta

La mayor parte de estos capitales procedían, en última instancia, del comercio con América. El conde de Torres tenía en el momento de fallecer mercancías remitidas a Veracruz en varias expediciones por valor de más de 1,4 millones de reales. Se trataba de una actividad que proporcionaba beneficios muy altos, aunque también estaba sujeta a azarosas contingencias que podían causar un grave quebranto al estado de los negocios. El mismo conde de Torres sufrió en 1805 el apresamiento por los ingleses de la fragata *Nuestra Señora de la Piedad*, en la que llevaba embarcados diversos efectos y frutos por un importante valor⁶⁵.

Por otra parte, en numerosas ocasiones los individuos analizados actuaron formando compañías mercantiles. Juan Baptista Ustáriz tuvo compañía con su primo Juan Agustín Ustáriz y otras personas, y más tarde con José Llano San Ginés⁶⁶. Vicente Reimundo Eguía tuvo sociedad con Juan de Olave y José de Guisasola. Esta compañía solicitó una moratoria en 1756 para pagar sus créditos⁶⁷, y finalmente entró en quiebra⁶⁸. José de Miranda formó una compañía familiar con sus tres hermanos (Francisco, Antonio y Gaspar) que operó en Cartagena de Indias, aunque sin llegar a formalizar contrata, “porque siempre nos hemos gobernado con la unión y buena fe que corresponde entre hermanos”⁶⁹. Juan Isidoro Monsagrati estuvo asociado con Rafael Montis⁷⁰. Después de su muerte, la compañía pasó a ser Monsagrati Hijos, Montis y Cía, operando entre 1781 y 1799⁷¹. Francisco Guerra de la Vega estableció compañía en 1791 con su hijo y su sobrino, Venancio Díaz Guerra, invirtiendo en ella un fondo de 60.000 pesos. Esta compañía giró con el nombre de Guerra y sobrino⁷². Por último, José Retortillo actuó como consiliario de la compañía de seguros de Cádiz María Santísima de los Dolores⁷³.

los créditos de dudoso cobro e incobrables y las cantidades que les habían sido adelantadas sobre la herencia.

65. *Ibid.*

66. M.^a Dolores Herrero Gil, *El mundo de los negocios de Indias*, 77-88.

67. AGI, Escribanía, 1132.

68. AHN, Consejos, 20210, Exp. 3. El marqués de Negreiros, vecino de Lima, con Lorenzo Aristegui y Francisco Aguirre, interventores nombrados por el común de acreedores de la casa en quiebra de Vicente Reimundo Eguía, Olave y Guisasola, sobre paga de cuatro mil pesos, año 1766.

69. AHPC, CA, 2465, ff. 476-479. Testamento de José de Miranda, 2 de septiembre de 1770.

70. AGI, Ultramar, 931.

71. AGI, Ultramar, 987.

72. Juan José Iglesias, “La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII: visiones del mundo y transformaciones de mentalidad...”, 362.

73. AHN, Consejos, 20277, Exp. 5. José Retortillo y José Goín, como consiliarios de la compañía de seguros María Santísima de los Dolores, contra Juan José de Santibáñez y José López de Salces, directores de la casa de comercio en Cádiz de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, como síndicos del concurso a la quiebra de García Bermúdez, vecino de Cádiz, sobre pago de cantidades procedentes de premios de seguros (1790-1794).

Acerca de la evolución del capital de los navieros estudiados podemos formar una idea mediante la comparación entre el capital habido en el momento del matrimonio y el declarado en sus testamentos o en la posterior partición de bienes, cuando estos extremos constan, lo que tampoco es muy frecuente⁷⁴. En la tabla 5 figuran los datos que hemos podido recabar, reducidos a reales de vellón. Se refieren a siete de los navieros firmantes de la representación de 1777 dirigida al presidente de la Casa de la Contratación. Puede observarse que dos de ellos, Juan Baptista Ustáriz y José Llano San Ginés, habían llegado al matrimonio con un capital ya consolidado, superior a los dos millones de reales en el caso de Ustáriz y a los tres millones en el caso de Llano San Ginés; sin embargo, ambos estaban en situación de quiebra en el momento de otorgar testamento. El primero de ellos declaró, en efecto, la quiebra en 1786 ante el Consulado de Cádiz, debido al descubierto en que se encontraba con varios comerciantes tanto españoles como de otros países. En 1794 fue constituida la correspondiente junta de acreedores, que se hizo cargo de todos los bienes de Ustáriz para atender al pago de las cantidades reclamadas⁷⁵. Por su parte, Llano San Ginés disponía, en el momento de su matrimonio en 1774 con Elvira Elizondo, de un capital de hasta 226.600 pesos escudos en dinero efectivo, alhajas y dependencias buenas, además de la antigua casa torre infanzona de su familia en el concejo de Galdames, pero en 1789 padecía notorios quebrantos en el giro de su comercio, por lo que se vio forzado a solicitar una moratoria de diez años para pagar a sus acreedores⁷⁶. Por el contrario, otros navieros habían conseguido acumular a lo largo de sus vidas unas fortunas considerables, de las que siguieron disponiendo hasta el final de sus días. Francisco Guerra de la Vega multiplicó por 9 su capital desde que casó hasta que dictó testamento. Lorenzo Beyens lo multiplicó por 28 en similar lapso de tiempo. Ignacio Suárez lo hizo por 58, José Retortillo por 55, y Francisco Solivera por 32. La diferencia de años transcurridos entre ambos momentos, matrimonio y testamento, oscila para todo el grupo entre 15 y 46, situándose el promedio en 33,7. Estas situaciones diversas hablan bien a las claras de las grandes posibilidades de enriquecimiento que el comercio colonial deparaba, pero también de los enormes riesgos que conllevaba. La participación en los negocios de Indias podía propiciar, pues, amasar una enorme fortuna, pero también arrastrar a estrepitosas quiebras. Se trataba de la cara y la cruz de una misma moneda lanzada al aire con desigual suerte para unos y otros.

74. El capital aportado al matrimonio no incluye la dote de la esposa, que se declaraba aparte a efectos del cómputo de la legítima materna.

75. AHPC, CA, 4543, ff. 182-189. Testamento del conde de Reparaz, 23 de enero de 1795.

76. AHPC, CA, 4529, ff. 2.806-2.819. Testamento de José Llano San Ginés, 12 de noviembre de 1789.

Tabla 5. Evolución del capital de siete navieros gaditanos

Nombre	Capital al matrimonio	Capital al testar	Diferencia de años	Incremento porcentual
Francisco Guerra de la Vega	745.745	6.622.671	35	888
Lorenzo Beyens	144.000	4.000.000	46	2.777
Ignacio Suárez	105.000	6.158.104	28	5.864
Juan B. Ustáriz	2.100.00	Quiebra	36	-
José Retortillo	376.312	20.751.999	46	5.514
José Llano San Ginés	3.399.000	Quiebra	15	-
Francisco Solivera	22.500	719.346	30	3.197

Fuente: Protocolos notariales de Cádiz. Elaboración propia.

RASGOS DE MENTALIDAD

Un rasgo recurrente y ampliamente documentado en la trayectoria de los comerciantes enriquecidos por los negocios de Indias fue el afán de ennoblecimiento⁷⁷. Esta tendencia se manifestó de diversas formas, a veces constituyendo etapas sucesivas de un mismo *cursus honorum*: obtención de cartas de hidalguía, de hábitos de órdenes militares, de señoríos jurisdiccionales y, finalmente, de títulos nobiliarios, muchas veces por procedimientos venales⁷⁸. Idéntica propensión a la obtención de la nobleza, como mecanismo de prestigio y ascenso social, ha sido constatada entre los comerciantes gaditanos del siglo XVIII⁷⁹.

En los navieros analizados está también presente la tendencia a ennoblecer, como así mismo la de fundar vínculos y mayorazgos para los sucesores, aunque, en este caso, la emulación de los usos de la nobleza viene también acompañada por una estrategia consciente de amortización del capital, orientada a garantizar su

77. Juan José Iglesias Rodríguez, “El afán de reputación en la burguesía de negocios española moderna: entre el prejuicio social y la estrategia ascensional”, en *La Reputación. Quête individuelle et aspiration collective dans l’Espagne des Habsbourg*, Dir. Béatrice Perez (París: Sorbonne Université, 2018), 561-586.

78. María del Mar Felices de la Fuente, *La nueva nobleza titulada de España y América en el siglo XVIII (1701-1746). Entre el mérito y la venalidad* (Almería: Universidad de Almería, 2012); *Condes, duques y marqueses. Biografías de nobles titulados durante el reinado de Felipe V* (Madrid: Doce Calles, 2013).

79. Lidia Anes Fernández, “Comercio con América y títulos de nobleza: Cádiz en el siglo XVIII”, *Cuadernos Dieciochistas*, 2 (2001), 109-149. Pablo Ortega del Cerro, “Ennoblecimiento y elitización de los comerciantes gaditanos en los siglos XVIII y XIX: análisis a partir de los ingresos en la Real Armada”, *Tiempos Modernos*, 30 (2015), consultado 8 de noviembre de 2022:

<http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/381/449>

conservación en el seno de la familia⁸⁰. Un ejemplo claro de promoción nobiliaria es el de José Retortillo, quien pasó de litigar su hidalguía, en los años setenta y ochenta del siglo⁸¹, a obtener en 1796 el título de conde de Torres. Alegó diversos méritos para solicitar este título de Castilla: en primer lugar, que había sido diputado del comercio de la Carrera de Indias para el servicio de veinte millones de reales que pidió el rey con motivo de la guerra; en segundo lugar, ser caballero de sierra o montanero real de la ciudad de Soria, como miembro de uno de sus doce linajes; en tercer lugar, en 1790, teniendo cargada la fragata *Nuestra Señora de la Piedad y Santa Ana* para Veracruz, le manifestó el gobernador de Cádiz que debía enviar a Puerto Rico a la oficialidad del Regimiento de Infantería de Cantabria y la del hijo de aquella isla, a lo que se ofreció Retortillo, desviando y retardando el viaje previsto a Veracruz, lo que le ocasionó mayores gastos; por último, hallarse con las calidades necesarias de nacimiento y nobleza⁸². Sin embargo, en su testamento y partición de bienes aflora la realidad de un título venal: Retortillo pagó por él 666.221 reales y 5 maravedís de vellón, de los cuales 299.264 reales y 24 maravedís por la redención de los servicios de lanzas y media annata⁸³. Precisamente, el carácter venal del título estuvo en el origen de un litigio seguido en el juzgado civil de Cádiz a la muerte del marqués entre su hijo y sucesor, Manuel Retortillo, y el resto de los herederos, pues surgieron diferencias sobre si a aquel se le debía cargar en su parte de herencia el costo que el título había tenido⁸⁴.

Una trayectoria muy similar fue la de Francisco Guerra de la Vega. Aunque este personaje blasonaba de nobleza notoria, siguió pleito de hidalguía en la Chancillería de Valladolid en 1762⁸⁵. Años después, entre 1769 y 1781, litigó su hidalguía con la ciudad de Cádiz⁸⁶ y con las villas de Chiclana y Puerto Real⁸⁷, ganando finalmente ejecutoria⁸⁸. En 1772 obtuvo licencia real para crear un mayorazgo vinculando todos sus bienes, aunque esperó a 1793 para formalizar la fundación. En 1791 fue nombrado caballero de la orden de Carlos III⁸⁹.

80. Isabel M.ª Melero Muñoz, *Linaje, vinculación de bienes y conflictividad en las élites nobiliarias de la España moderna. Los conflictos en torno a la sucesión del mayorazgo (siglos XVII-XVIII)* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2023).

81. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARChV), Sala de Hijosdalgo, Caja 1340, 21.

82. AHN, Consejos, 8978, A.1798, Exp. 5442.

83. AHPC, CA, 2261, ff. 106-133. Testamento en virtud de poder del conde de Torres, otorgado por su viuda, María Gertrudis Yungh y Polein, 20 de febrero de 1809.

84. *Ibid.*

85. ARChV, Sala de Hijosdalgo, caja 1128, 30.

86. Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARChG), caja 4669, piezas 254 y 258.

87. ARChG, caja 4649, pieza 295; caja 4669, pieza 274; caja 4671, pieza 112.

88. AHN, Consejos, 35601, Exp. 48.

89. AHN, Estado-Carlos III, Exp. 581.

Finalmente, su trayectoria nobiliaria ascendente culminó con la obtención del título de marqués de la Hérvida⁹⁰.

Otros navieros también alcanzaron títulos de Castilla. Es el caso de Lorenzo Beyens, nombrado conde de Villamar en 1773⁹¹. Beyens fue también caballero de la orden de Carlos III, desde 1778, y maestrante de la Real Maestranza de Caballería de Valencia. Fundó un vínculo y mayorazgo sobre el tercio y remanente del quinto de sus bienes, “deseoso de perpetuar no solo el lustre de mi familia, si también los bienes que poseo”, a favor de su primogénito varón, José María y sus descendientes, “para que mejor sirvan a Dios Nuestro Señor, a los señores reyes de España y mantengan la debida decencia (...) del condado de mi propiedad”⁹². Así mismo, Juan B. Ustáriz protagonizó una destacada carrera nobiliaria, al ingresar como caballero de la orden de Santiago y obtener en 1763 el título de conde de Reparaz, que en 1795 cedió a su sobrina María Francisca, hija de su difunto hermano Juan Felipe de Ustáriz, con motivo del casamiento de aquella con Francisco Javier García de Quesada, hijo del marqués de Navasequilla de Jaén⁹³. José Llano San Ginés no llegó a conseguir un título de nobleza, aunque procedía de una casa infanzona de Vizcaya y alcanzó a vestir el hábito de caballero de Santiago. Fundó con facultad real por voluntad testamentaria dos mayorazgos con su caudal y bienes para sus dos hijos varones, pero, hallándose en quiebra, la dotación de estas fundaciones era en la práctica nula⁹⁴.

Los testamentos y escrituras de última voluntad de los navieros contemplados en este estudio ofrecen también pistas acerca de sus visiones del mundo y su mentalidad. En otro lugar nos hemos ocupado por extenso del caso de Francisco Guerra de la Vega, quien en su testamento ofreció una rica información acerca de sus convicciones en relación con la familia, la administración del patrimonio, la educación de los hijos, la patria o la religión⁹⁵. No disponemos aquí de espacio para tratar por extenso todas estas cuestiones, pero sí para ofrecer algunas breves pinceladas que ilustren sobre el universo mental del grupo estudiado.

En torno a las actitudes ante la muerte, resulta obligado remitirse a los estudios de María José de la Pascua⁹⁶. En nuestros navieros contrastan las manifestaciones de humildad ante el tránsito al otro mundo con disposiciones exageradas en torno a las exequias fúnebres o las misas *pro anima*. Estas contra-

90. AHN, Consejos, 8976, Exp. 408.

91. AHN, Consejos, 11759, Exp. 18.

92. AHPC, CA, 421, ff. 1681-1698. Testamento en virtud de poder de Lorenzo Beyens, conde de Villamar, otorgado en virtud de poder por su hermano Rafael Beyens, presbítero.

93. AHPC, CA, 4543, ff. 182-189. Testamento del conde de Reparaz, 23 de enero de 1795.

94. AHPC, CA, 4529, ff. 2.806-2.819.

95. Juan José Iglesias, “La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII...”, art. cit.

96. María José de la Pascua Sánchez, *Vivir la muerte en el Cádiz de finales del siglo XVII y el siglo XVIII*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 1987.

dicciones nos sitúan unas veces ante un horizonte mental que evoluciona hacia una concepción más racional y burguesa y otro que nos recuerda aún las hipérbolos del Barroco. Así, por ejemplo, Juan Antonio García Vía manifestaba en su testamento, otorgado en 1789, que quería que su entierro fuera “de los más humildes (...), sin aparato pomposo, ni acompañamiento de coches, ni otra cosa que no respire humildad, edificación y devoción”, pero al mismo tiempo dispuso que su funeral fuera acompañado por pobres del Hospicio de la Caridad, “aunque exceda el número de doscientos”, portando cada uno un cirio encendido y ordenados en dos filas, como en procesión⁹⁷. Por su parte, Ignacio Suárez dispuso que tras su muerte se dijese por su alma y las de sus padres y abuelos nada menos que dieciséis mil misas en Cádiz y en su villa natal de Muros⁹⁸. Sin embargo, el adinerado José Retortillo quiso ser despedido con el funeral, entierro y acompañamiento más humilde que dispusiesen su viuda o sus hijos⁹⁹. Así mismo, Domingo Ibarra dejó expresado en una declaración manuscrita de sus últimas voluntades que quería un entierro común, sin pompa ni otra disposición extraordinaria, “excusando honras y otros aparatos de esta naturaleza”¹⁰⁰.

La fuerza de los lazos familiares y los vínculos afectivos con el lugar de origen influyeron de manera poderosa a la hora de disponer el legado de los bienes. Lo habitual era que los hijos los heredasen, pero, a falta de ellos, eran destinados a otros familiares residentes en Cádiz o en las poblaciones de las que los testadores procedían. No era infrecuente tampoco la disposición de legados testamentarios para familiares, deudos y sirvientes, así como también otros destinados a instituciones caritativas o a las hermandades y cofradías de las que los navieros formaron parte. Así, por ejemplo, José Antonio Almería, persona muy devota de la cofradía del Rosario, sita en el convento de Santo Domingo de Cádiz, de la que era cofrade, sufragó velas y obsequió dos faroles de plata para las salidas procesionales de la Virgen, dando “pruebas del fervoroso celo y devoción que me asiste”. También era devoto de San Antonio, en su convento de San Francisco de la Observancia, a cuyo altar también sufragó velas. Hombre generoso, dispuso numerosas mandas testamentarias destinadas a familiares, empleados de su casa de comercio y sirvientes, así como al hospicio de la Santa Caridad, los hospitales de San Juan de Dios y de Mujeres, la Casa de Recogidas de San Pablo y la hermandad de los Benditos, para ayuda de vestuario

97. AHPC, CA, 1879, ff. 569-578. Testamento de Juan Antonio García Vía, 6 de junio de 1789.

98. AHPC, CA, 1706, ff. 628-651. Testamento de Ignacio Suárez, otorgado en virtud de poder por su viuda, Magdalena Viso, 27 de mayo de 1805.

99. AHPC, CA, 2247, ff. 573-578. Poder recíproco para testar de los condes de Torres, 30 de agosto de 1800.

100. AHPC, PSM, 790, ff. 568-582. Testamento de Domingo Ibarra, otorgado en virtud de poder por José Santiago de Casas, 12 de septiembre de 1792.

destinado a los pobres de la cárcel real de Cádiz¹⁰¹. Por su parte, Cosme Joaquín de Terreros, que no tenía herederos forzosos, dispuso en 1779 que la mitad de sus bienes los heredase su alma, a fin de que se invirtiese en sufragios, y la otra mitad sus hermanos, primos y sobrinos¹⁰². En 1800 dispuso que, con cargo a su caudal y por devoción, se procediese a hacer la obra de reconstrucción de la iglesia de Nuestra Señora de la Peña, en el lugar de Herrera, concejo de Zalla, del que Terreros era natural, por hallarse dicha iglesia vieja y ruinosa¹⁰³. Sin embargo, once años después de su muerte, acaecida en 1808, esta obra no se había ejecutado aún, por las dificultades económicas que Terreros, al parecer, padecía en el momento de fallecer¹⁰⁴.

CONCLUSIONES

El hecho de que aparecieran firmando conjuntamente una representación dirigida al presidente de la Casa de la Contratación, en la que defendían sus intereses de cara a la mejora de las infraestructuras portuarias disponibles en el caño del Trocadero, identifica a un grupo específico de presión dentro del comercio gaditano de la segunda mitad del siglo XVIII, el formado por los navieros. Este grupo compartiría, sin duda, motivaciones y objetivos con el resto de los comerciantes gaditanos de la Carrera de Indias, pero también mantenía determinadas expectativas específicas que determinaron que se organizaran dentro del conjunto más amplios de los cargadores. Ello favorece identificarlos como colectivo y nos mueve a preguntarnos por sus perfiles y trayectorias.

El intento, no obstante, tropieza con dificultades. Los navieros no aparecen definidos como un grupo perfectamente diferenciado por su actividad. Por el contrario, no existió un grado de especialización tal dentro del complejo mundo de los negocios de Indias que los singularice de forma taxativa. Los propietarios de navíos no sólo operaron como armadores dentro de la Carrera, sino también como comerciantes, financieros y aseguradores. A pesar de ello, tanto el denominador común de la propiedad de buques mercantes como la consecuente existencia de una problemática específica ligada a su actividad como tales permiten individualizar a este segmento de los agentes del comercio atlántico, en un momento también singular de su evolución, como es el período marcado por el protagonismo gaditano.

101. AHPC, CA, 900, ff. 302-315. Testamento de José Antonio Almería, 29 de julio de 1768.

102. AHPC, CA, 5766, ff. 910-913. Poder para testar de Cosme Joaquín Terreros, 20 de mayo de 1772.

103. AHPC, CA, 5584, ff. 245-248. Poder para testar de Cosme Joaquín Terreros, 15 de mayo de 1808.

104. AHPC, CA, 5590, ff. 257-264. Testamento en virtud de poder de Cosme Joaquín Terreros, otorgado por Joaquín de Labarrieta, 25 de mayo de 1819.

El análisis sociológico de los componentes del grupo nos permite dibujar un colectivo de individuos originarios en su mayor parte de las regiones del norte de España, y muy especialmente de Cantabria, el País Vasco y Navarra. Desde el punto de vista social, procedían también mayoritariamente de áreas que eran semilleros de hidalgos. Muchos de ellos provenían de una matriz social característica: la nobleza inferior con recursos modestos, lo que los empujó a emigrar en busca de fortuna. Esta oleada migratoria formó parte, además, de la denominada “hora navarra”, redefinida más recientemente como “hora del siglo XVIII”, según la cual hombres de la periferia norteña procedentes de la nobleza media y baja protagonizaron una importante renovación de las élites de gobierno de la monarquía y -podríamos añadir- de las élites mercantiles y financieras que operaron en los grandes centros urbanos peninsulares y americanos que fueron nodos activos del Atlántico español.

El recorrido vital de estos hombres coincide en sus aspectos esenciales. Llegados a Cádiz, se vincularán al mundo del comercio; viajarán a América en sus años jóvenes como empleados de comerciantes o ya como mercaderes y factores, llevando mercancías por cuenta propia y ajena; se matricularán en el Consulado de cargadores; acumularán capitales; contraerán matrimonio con mujeres a menudo pertenecientes a familias también dedicadas al comercio, que a veces les aportarán sustanciosas dotes; levantarán fortunas; invertirán en nuevos negocios mercantiles, en bienes inmuebles, en iniciativas industriales o en valores; prestarán dinero a riesgo de mar; comprarán navíos, establecerán redes mercantiles en América y Europa; protagonizarán a veces sonadas quiebras, de las que unas veces se recuperarán y otras no; mantendrán pretensiones de ascenso social que focalizarán hacia la carrera nobiliaria; litigarán su hidalguía, alcanzarán hábitos de órdenes militares y adquirirán títulos de nobleza; fundarán vínculos y mayorazgos; pretenderán en suma el éxito en la tierra y la perpetuación de sus nombres y sus fortunas más allá de la muerte.

Este perfil colectivo, que pone el acento en los rasgos comunes compartidos, no impide reconocer trayectorias individuales dignas de análisis particular por su específica singularidad. El análisis prosopográfico y el método biográfico, el estudio general del conjunto y el singular de los individuos que lo integraron, pueden combinarse con provecho y contribuir a partes iguales eficazmente al conocimiento de un grupo todavía escasa o fragmentariamente estudiado que jugó, sin embargo, un papel destacado en los desarrollos del comercio colonial español del siglo XVIII y que es, por ello mismo, digno de una mayor atención por parte de la historiografía especializada.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfonso Mola, Marina. “Los navieros naturalizados de Cádiz (1778-1820)”. En *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, coordinado por Antonio García-Baquero, vol. 1, 207-226. Cádiz: Diputación Provincial, 1988.
- “El mercado de embarcaciones de segunda mano en la Carrera de Indias (1778-1797)”. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, n° 34 (1997): 127-157.
- “Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen”. En *España y el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*. *Quince estudios*, coordinado por Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, 487-528. Madrid: UNED, 2009.
- Anes Fernández, Lidia. “Comercio con América y títulos de nobleza: Cádiz en el siglo XVIII”. *Cuadernos Dieciochistas*, n° 2 (2001): 109-149.
- Bernal, Antonio Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla: Fundación El Monte, 1993.
- Bustos Rodríguez, Manuel. *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid: Sílex, 2005.
- El consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*. Cádiz: Editorial Universidad de Cádiz, 2017.
- Caro Baroja, Julio. *La hora navarra del siglo XVIII (personas, familias, negocios e ideas)*. Pamplona: Comunidad Foral de Navarra, 1985.
- Carrasco González, Guadalupe. “El puerto de Cádiz en el tráfico marítimo entre el Atlántico y el Mediterráneo (1789-1815)”. En *En torno a la Primera Globalización: conexiones y circulaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)*, coordinado por Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal e Isabel M.^a Melero Muñoz, 365-396. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2022.
- Cózar Navarro, María del Carmen. *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 1998.
- Felices de la Fuente, María del Mar. *La nueva nobleza titulada de España y América en el siglo XVIII (1701-1746). Entre el mérito y la venalidad*. Almería: Universidad de Almería, 2012.
- Condes, duques y marqueses. Biografías de nobles titulados durante el reinado de Felipe V*. Madrid: Doce Calles, 2013.
- Fernández Pérez, Paloma. *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*. Madrid: Siglo Veintiuno, 1997.
- García-Baquero González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz: Diputación Provincial, 1988.

- García González, Francisco (ed.). *Familias, trayectorias y desigualdades. Estudios de historia social en España y en Europa, siglos XVI-XIX*. Madrid: Sílex, 2021.
- González Beltrán, Jesús M. y García González, Francisco (eds.). *¿Destinos inmóviles? Familias, estrategias y cambio generacional en España y América Latina (siglos XVI-XIX)*. Granada: Comares, 2022.
- Herrero Gil, M.^a Dolores. *El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII*. Madrid: CSIC, 2013.
- Iglesias Rodríguez, Juan José. “El Trocadero en la política atlántica durante los siglos modernos”. En *Estudios de Historia Moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, coordinado por L. Carlos Álvarez Santaló, 141-158. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2009.
- “El ‘canal prodigioso’: el caño del Trocadero en el siglo XVIII”. *Matagorda*, nº 1 (2015): 47-77.
- “La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII: visiones del mundo y transformaciones de mentalidad. Francisco Guerra de la Vega, comerciante y naviero”. En *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, coordinado por Juan José Iglesias Rodríguez y José Jaime García Bernal, 355-388. Madrid: Sílex, 2016).
- “Las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz ante el reto del monopolio gaditano”. *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 39, nº 2 (2017): 185-219.
- “El afán de reputación en la burguesía de negocios española moderna: entre el prejuicio social y la estrategia ascensional”. En *La Reputación. Quête individuelle et aspiration collective dans l’Espagne des Habsbourg*, dirigido por Béatrice Perez, 561-586. París: Sorbonne Université, 2018.
- “El Trocadero: datas para carenas y almacenes (1739-1845)”. *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, nº Extra 1 (2020): 81-98.
- Ciudades-mundo. Sevilla y Cádiz en la construcción del mundo moderno*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2021.
- Imízcoz Beunza, José María. “La ‘hora del XVIII’. Cambios sociales y contrastes culturales en la modernidad política española”. *Príncipe de Viana*, nº 254 (2011): 37-64.
- Melero Muñoz, Isabel M.^a. *Linaje, vinculación de bienes y conflictividad en las élites nobiliarias de la España moderna. Los conflictos en torno a la sucesión del mayorazgo (siglos XVII-XVIII)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2023.
- Moreno Alonso, Manuel. *Retrato de familia andaluza con las Indias al fondo. El memorial de El Pintado (1697-1780)*. Sevilla: Alfar, 2000).
- Los Solesio. Historia de una familia andaluza (1780-1901)*. Sevilla: Alfar, 2009.
- Ortega del Cerro, Pablo. “Ennoblecimiento y elitización de los comerciantes gaditanos en los siglos XVIII y XIX: análisis a partir de los ingresos en la Real Armada”. *Tiempos Modernos*, 30 (2015).

Pascua Sánchez, María José de la. *Vivir la muerte en el Cádiz de finales del siglo XVII y el siglo XVIII*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 1987.

Ruggiu, François-Joseph; Gourdon, Vincent; Alexandre, Cecile. “Les cultures familiales dans la France de la fin du XVIIe siècle au debut du XIXe siècle”. *Obradoiro de Historia Moderna*, 31 (2022).

Ruiz Rivera, Juan B. *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1730-1823*. Cádiz: Diputación Provincial, 1988.