

Caudales americanos y consulado francés en Galicia durante el período bélico de 1743 a 1749*

por

Francisco Cebreiro Ares¹

Universidade de Santiago de Compostela

En este estudio se facilita la nómina de buques y cargamentos de caudales que arribaron a las costas gallegas entre 1743 y 1749 utilizando como fuente privilegiada la correspondencia del cónsul francés destinado en Galicia, y radicado en el puerto de A Coruña, que se conserva en los Archives Nationales (París). A partir de esta información, se realizan varias consideraciones sobre las series globales de llegadas de caudales americanos durante el periodo, así como sobre la interpretación de los mecanismos y personajes que participaron en esta «fase galaica» de los metales preciosos.

PALABRAS CLAVE: *caudales americanos; Guerra del Asiento; consulado francés; Galicia; siglo XVIII.*

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO / CITATION: Cebreiro Ares, Francisco, “Caudales americanos y consulado francés en Galicia durante el período bélico de 1743 a 1749”, *Revista de Indias*, LXXXI/282 (Madrid, 2021): 375-405. <https://doi.org/10.3989/revindias.2021.011>.

* Este trabajo forma parte de la investigación postdoctoral titulada “Redes de ouro e prata: Galicia e os galegos no comercio colonial e na finanza europea durante a segunda grande expansión da economía-mundo (1730-1850)”, financiada por la Xunta de Galicia y se ha elaborado en el marco del proyecto “Culturas urbanas y resistencias en la Monarquía Hispánica en la Edad Moderna” (PGC2018-093841-B-C31), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO) y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional de la Comisión Europea (FEDER), así como del proyecto “Rebellion and Resistance in the Iberian Empires, 16th-19th centuries” (RESISTANCE-H2020-MSCA-RISE-2017), financiado por el Programa de Investigación e Innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea, a través de la acción Marie Skłodowska-Curie (acuerdo de subvención n.º 778076).

Quisiera mostrar mi agradecimiento a los dos evaluadores anónimos por sus comentarios a este trabajo.

¹ francisco.cebreiro@usc.es, ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4912-8243>

«... les gens censez et desinteressés estiment bien préjudiciable au Commerce General les retours de ces fonds en Galice, dons les habitants n'ons rien, ou bien peu de chose a prétendre».

Louis-Marie DeLastre, cónsul de Francia en A Coruña,
16 de julio de 1749.

El cónsul francés Louis-Marie DeLastre de Hègues transmitía este parecer a sus superiores en París tras la llegada de la conocida flota de Andrés Reggio al puerto de Ferrol en julio de 1749, poco después del fin de las hostilidades con Inglaterra. Sin embargo, la llamada Paz de Aquisgrán (1748) había sido, según las mismas palabras del cónsul, mal acogida en la vecina ciudad de A Coruña, sede de su desempeño consular. Como veremos más adelante, esta flota cerraba un período bélico en que tanto el cónsul francés como Galicia, habían desarrollado un papel relevante en una esfera tradicionalmente poco vinculada al territorio bajo su consulado, como era el tráfico de los tesoros coloniales. Esta etapa se había iniciado con la suspensión de la salida de la flota de 1739 por la guerra con Inglaterra y se extenderá hasta la firma de la paz en 1748, si bien es cierto que los datos más detallados sobre las flotas españolas y sus cargamentos aparecen en la correspondencia consular francesa solo a partir de enero de 1743, posiblemente como resultado del acercamiento político y militar que desembocará en el Segundo Pacto de Familia².

Pese a los diferentes perfiles que se sucederán en el gobierno de los asuntos de la Monarquía a lo largo del siglo XVIII, el negocio americano y su fomento se encontrarán siempre en el centro de la política hispana. Tras las dificultades experimentadas en el sistema comercial del Imperio a lo largo del siglo XVII, en la centuria siguiente se desarrolla toda una tarea reformista encaminada a superar las problemáticas materiales y temporales que comportaba el funcionamiento del sistema de *flotas* y *galeones*. En este sentido resulta bastante evidente que dicho comercio americano y su relación con las arcas reales se centraba —acertada o equivocadamente— en los retornos de plata americana. Pero, y antes de que el retorno de la plata acuñada fuese posible, era necesario que la Monarquía hiciese llegar a las Indias el indispensable mercurio, por lo cual,

² *Carta de M. DeLastre a superiores*, Coruña 16 de julio de 1749, Archives Nationales, París (AN), CARAN, AE/B/1/464. Para resumir las notas se hará referencia solamente a la fecha de las cartas remitidas por el cónsul y su unidad archivística. El cónsul señalaba que algunos afirmaban en la ciudad de A Coruña: «antes paz con el *mauro* que con el inglés». *Carta del 12 de junio de 1748*, AN, CARAN, AE/ B/1/464. García-Baquero González, 1988: 160-161. Cerdá Crespo, 2010. Harding, 2010.

las flotas de azogues eran inseparables de las flotas de los caudales. Si bien dichos retornos no eran solamente vitales para la Corona española apurada por sus diversos dispendios, sino también para un incipiente *interés global* de los comerciantes —el «Commerce General» al que se refiere el cónsul DeLastre en su carta— que participaban en el mercado mundial de plata. Al mismo tiempo, durante el primer tercio del siglo se sucede una pugna entre los diferentes poderes implicados en el negocio americano, con una fractura entre los intereses de los comerciantes de Cádiz y Sevilla enfrentados por la Carrera, junto con un aumento de la injerencia francesa³.

Sin embargo la instauración de la nueva dinastía borbónica, merced a los acuerdos de Utrecht, y los tratados posteriores sancionaban un nuevo marco para la ansiada entrada de las potencias extranjeras en el comercio directo con las Indias españolas. Muy particularmente, la concesión del *Asiento de Esclavos* y el *navío de permiso* a la Corona Británica hacía que esta entrase en primera línea, no solo en el negocio americano, sino también en sus disputas entre la diplomacia europea, aspecto en el que anteriormente se había destacado principalmente Francia. Junto al sempiterno contrabando, los dominios territoriales que se habían fraguado las coronas extranjeras en los límites del Imperio Hispánico —como Jamaica para los ingleses o *Louisbourg* para los franceses— hacían que aquellos contextos en los que las navegaciones a puertos hispánicos eran permitidas —el propio navío de permiso o las colaboraciones franco-españolas motivadas por los conflictos bélicos— fuesen vías fecundas para la llegada de plata hispánica a los puertos de Francia o Inglaterra. Pese al éxito del negocio del Asiento en manos inglesas —o precisamente por ese motivo— también parece claro que ambas potencias habían comprendido su futura relación mutua tras Utrecht como un recíproco hospedaje que finalmente dependía de la paciencia de ambas partes y de la voluntad —o ausencia de la misma— de Francia por volver a entrar, junto a España, en un conflicto de escala global tras la guerra de Sucesión. Tras una serie de acciones marítimas y negociaciones triangulares con la Compañía del Mar del Sur, que han sido ampliamente descritas por la historiografía, el 19 de octubre de 1739 el rey Jorge II de Inglaterra declaraba la guerra a Felipe V (Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins). El conflicto, tomará un nuevo cariz implicando también a los franceses cuando, el 27 de abril de 1744, Luis XV declare la guerra a María Teresa de Austria —y por ende a Inglaterra— en la disputa sucesoria que se había iniciado el 20 de octubre de 1740 tras la muerte del emperador Carlos VI (Guerra de Sucesión Austríaca)⁴.

³ Walker, 1979. Barret, 1990. Irigoín, 2018. Donoso Anes, 2010. García Fuentes, 1980. Stein y Stein, 2002. Kuethe 1999a; 1999b.

⁴ Donoso Anes, 2010: 132. Walker, 1979: 169.

En esta arquitectura de la geopolítica mercantil hispánica es posible que uno de los elementos que no se ha tenido en cuenta es el rol que jugará el noroeste peninsular. De esta suerte, la designación del Real Arsenal en Ferrol (1750) y de los Correos Marítimos (1764) en A Coruña pareciese surgir de un páramo y la relevancia histórica del territorio iniciarse en la segunda mitad del siglo XVIII⁵. Para colaborar en este conocimiento, el estudio de las arribadas de caudales a las costas gallegas a través de la correspondencia consular francesa pretende alcanzar un doble objetivo. En primer lugar, realizar una pequeña aportación a la tarea de identificar con más detalle los volúmenes e individuos implicados en los retornos de metales preciosos a mediados del siglo dieciocho, así como los circuitos, rutas y mecanismos posteriores de estos mismos caudales una vez eran descargados. Pese a que se trata un período breve, es al mismo tiempo uno de los que más dificultades ha presentado a los investigadores debido a las fuentes empleadas. En unos casos por la segregación del «sistema gaditano» (A. García-Baquero). En otros por las circunstancias bélicas en Europa (M. Morineau). A mayor abundamiento hay que añadir los factores institucionales derivados de la crisis del *sistema de flotas* y el auge del denominado *sistema de registros sueltos* (1739-1754). Todo ello hace más complejo delimitar con exactitud el universo de buques y cargazones durante los periodos centrales de la centuria. Al mismo tiempo, si bien de manera diferente, ambos investigadores han puesto de manifiesto la importancia y relevancia de Galicia como puerto de destino de los caudales americanos en este período. En segundo lugar pretendemos dar a conocer los mecanismos e intereses de los diferentes implicados: las Monarquías —tanto la hispánica como la francesa—; las instituciones administrativas de la corona española; el *cuero híbrido* del comercio gaditano; los comerciantes franceses, las compañías privilegiadas de ambas coronas — la Compañía Francesa de las Indias Orientales y las españolas de Caracas y de La Habana— y el propio cónsul francés, en su adaptación a un escenario nuevo en todos los aspectos, tanto territorial, como institucional, lo que exigía una nueva respuesta logística. En último término es necesario interrogarse sobre en qué medida la llegada de los caudales a las costas gallegas —en lugar del puerto gaditano— afectó a los interesados tradicionales en este tráfico y, en paralelo, si modificó de algún modo las estructuras y dinámicas asentadas en territorio gallego⁶.

⁵ Martín García, 2005; 2008. Vigo Trasancos, 2008. Alonso Álvarez, 1986; 1991; 2011. Dubert, 2008; 2018.

⁶ Morineau, 1985. García-Baquero González, 2003. Dermigny, 1954: 239-278. En el primer trabajo de García-Baquero, los años que van de 1739 a 1746 inclusive, aparecían sin datos (García-Baquero González, 1988, vol. II: 154). Este vacío vino a ser solventado posteriormente por el propio autor en un importante trabajo (García-Baquero González, 1996, que nosotros citamos aquí en la versión de 2003) en respuesta al realizado por Morineau, 1985. En ese estudio el profesor español reconocía estas fechas como algunas de las de mayor divergencia entre

El trabajo se articula en cinco partes bien diferenciadas. En la primera se aborda el análisis y crítica de la fuente documental que ha sido la base de esta investigación: la correspondencia consular francesa. Este ejercicio es especialmente pertinente no solo porque de la validez de la misma depende todo el aparato analítico posterior y sus conclusiones, sino porque existe ya un cierto debate historiográfico entre los detractores y los defensores de la documentación consular como fuente válida para la estimación cuantitativa de los retornos monetarios. En una segunda parte se acomete la descripción de las arribadas y descargas de los caudales en los puertos gallegos, sus circunstancias, personajes e instituciones implicadas, a través de las impresiones trasladadas por el cónsul. En la tercera se revisa la fiabilidad cuantitativa de dichas informaciones gracias a la comparación de estos datos con los facilitados por los trabajos de M. Morineau y A. García-Baquero estableciéndose una nueva estimación del volumen total mínimo de los retornos de caudales a Galicia. En la cuarta se sitúa este episodio aparentemente coyuntural de la *derrota gallega* de la plata hispánica dentro de una perspectiva más amplia que permita comprender algunos rasgos estructurales de dicho fenómeno. Finalmente se realizan una serie de consideraciones exploratorias sobre aspectos recientemente debatidos por la historiografía y que en nuestra investigación aparecen claramente interconectados tales como: el papel de los territorios periféricos en las configuraciones de la nueva dinastía borbónica, la existencia de un proyecto financiero moderno en la política del marqués de la Ensenada, las estimaciones de las remesas de caudales americanos, la dependencia española respecto de los intereses franceses a lo largo del siglo XVIII, junto con la naturaleza e impacto del comercio marítimo gallego o el rol consular en el entramado comercial y político europeo, muy especialmente en el caso franco-español⁷.

LA CORRESPONDENCIA CONSULAR Y LOS FABULOSOS METALES

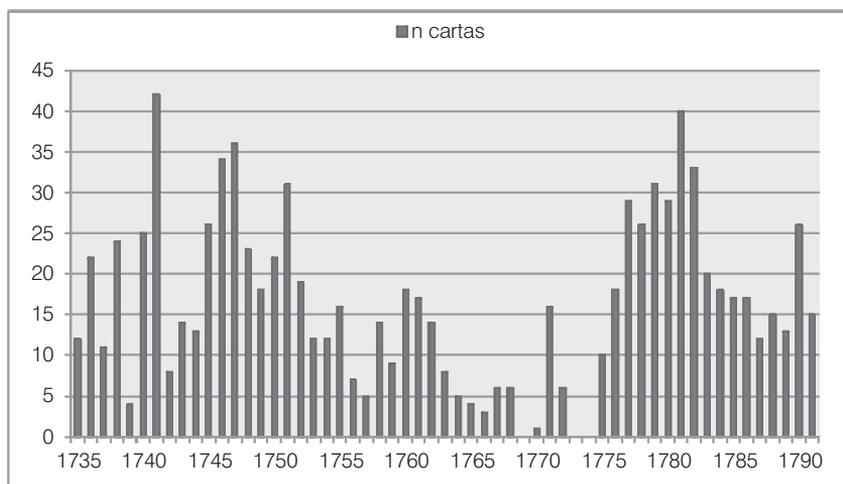
Para estos fines nos hemos servido de la correspondencia conservada del consulado francés en el Reino de Galicia, asentado en A Coruña, y provisto con toda una red de vicecónsules destacados —hasta un total de nueve— en los demás

ambos: García-Baquero González, 2003: 38-40. Morineau, 1985: 511. García-Baquero González, 1988: 112-113, 170-173. Sobre los cambios en el sistema comercial con el advenimiento de los Borbones véase: Kuethe, 1999a; 1999b, además de García-Baquero González, 1988.

⁷ Sobre las remesas de caudales véase la nota anterior. Sobre la dependencia política y económica de España respecto de Francia véase Rambert, 1959 y Zylberberg, 1993. Sobre el papel consular véase Ulbert y Le Bouëdec, 2006. Aglietti, Herrero Sánchez y Zamora Rodríguez, 2013 y Bartolomei, Calafat, Grenet y Ulbert, 2018. Sobre el comercio colonial y su impacto en Galicia véase Alonso Álvarez, 1986; 1991; 2011 y Dubert, 2008; 2018.

puertos secundarios. A partir de la serie continua de correspondencia consular que contempla quince volúmenes entre 1670 y 1791 se han analizado con detalle las 351 cartas que cubren el arco cronológico 1740-1755. Como se puede observar en el gráfico 1, este periodo es —junto con el que se inicia en 1777 y termina en 1782— el más fecundo en lo que se refiere al número de misivas conservadas. Sin embargo, los descensos en el número de cartas de algunos años no se deben siempre a la ausencia de comunicaciones sino a la práctica de extraer cartas para otros departamentos ministeriales —Marina o Colonias— así como al tratamiento archivístico posterior que llevó a la supresión de algunos años. Dentro de este periodo, la documentación de los años 1743 a 1750 se ha demostrado extraordinariamente relevante para describir los retornos monetarios de plata hispánica a las costas gallegas. En particular, de las 186 misivas que se conservan entre estas dos últimas fechas, 101 reportan información sobre descarga de caudales, lo que hace un 54,5 % y confirma este fenómeno como el principal objeto de seguimiento del cónsul durante las fechas de la guerra⁸.

GRÁFICO 1: NÚMERO DE CARTAS CONSERVADAS POR AÑO EN LA SERIE CONSULAR FRANCESA DE A CORUÑA (1735-1791)



Fuente: *Archives Nationales* (AN), CARAN, AE/B/I/461-468.

⁸ AN, CARAN, AE/B/I/454-468. Estos extremos, que intuimos en nuestro periodo de análisis, son confirmados por la propia fuente para cronologías posteriores. Véanse los tomos 466 y 468 donde se explicita la supresión de los años 1769, 1773 y 1774 así como varios traslados de cartas en 1783 y 1784, AN, CARAN, AE/B/I/466 y 468.

Las propias misivas nos aportan documentación cuantitativa y cualitativa de los procesos de descarga, como comprobaremos más adelante, pero sobre todo nos facilitan en varias ocasiones los resúmenes de los manifiestos de carga. Estos manifiestos copiados por el cónsul en hoja a parte siempre incluyen los caudales y, eventualmente, también las mercancías de cada buque. Estos documentos son solo una muestra más de la variada tipología complementaria de la correspondencia consular. De forma paralela, también aparecen listas sobre los buques de guerra que realizan su entrada y reparo en el astillero de Ferrol —siendo esta una de las principales preocupaciones consulares francesas a lo largo de todo el siglo—, de los buques mercantes franceses —y de otras banderas que entran en los puertos gallegos, listas que por desgracia también debieron ser trasladadas con frecuencia a otros ministerios ya que son poco frecuentes— e incluso *jornales* de los vientos en el puerto de Ferrol y de A Coruña.

Sin embargo, en las últimas décadas han surgido voces divergentes en torno a la validez de las cifras monetarias recogidas en la documentación de carácter consular. De un lado, los trabajos de Freire Costa, Roca y Martins de Sousa sobre los retornos del oro brasileño son críticos sobre la validez de estas fuentes, retomando las objeciones iniciales vertidas por Magalhães Godinho y tras comprobar en su trabajo la superioridad de las fuentes fiscales portuguesas —los *Livros de Manifestos*—, frente a las consulares. Por su parte, Michel Morineau representa una visión intermedia que, siendo consciente de las limitaciones y circunstancias de las fuentes consulares, las emplea allí donde fallan otras. En ese sentido, los periodos bélicos se presentan como los más propicios para inclinarnos por la documentación consular debido a una serie de factores. En primer lugar, las cartas remitidas por los cónsules o por los comerciantes pueden reflejar el tráfico clandestino, cuestión que fuentes oficiales rara vez observarán. En segundo lugar, los periodos bélicos se muestran como los más complejos para el control institucional del flujo monetario, aunque este fuese legal, por los propios imponderables de la guerra. Emiliano Fernández de Pinedo y, en fecha reciente, los trabajos de José María Oliva Melgar e Isabel Lobato Franco han demostrado el interés y relevancia de la misma tipología de fuente que la aquí utilizada⁹.

⁹ Sobre el sistema consular francés véase Mézin, 1997. Sobre el personal consular en Galicia a finales del XVIII, véase Meijide Pardo, 1965: 55-89. Apenas dos años después del fin de la guerra contamos con una lista detallada de estos vicecónsules franceses en Galicia: *Jean François Cezano* (Ribadeo), *Pierre Fontao* (Viveiro), *Antoine de Castro* (Cedeira), *François Gasso* (Ferrol), *François de Limia* (Malpica), *Simond de Lago* (Camariñas), *Michel de Azedundo* (Muros), *Montaud* (Pontevedra) y *Tesloup* (Vigo). *Carta del cónsul M. Vignon* [sucesor de DeLastre] a superiores, Coruña 21 de abril de 1751, AN, CARAN, AE/B/I 456. La propia misiva afirma explícitamente que estos eran los mismos vicecónsules con los que

Dicho lo cual, somos plenamente conscientes tanto de la subjetividad, como de la relativa imperfección de la información, y del eminente carácter cualitativo de la fuente. Asimismo, existen ciertos indicios para pensar que la correspondencia fue extractada, con la posibilidad de que varios episodios hayan sido trasladados a otros cuerpos documentales o directamente eliminados. Con todo y con ello, consideramos que esta documentación presenta para el caso estudiado múltiples ventajas, pues informa: *desde fuera del mecanismo tradicional* de la llegada de caudales (Galicia, en lugar de Cádiz); desde el punto de vista de *interesados fuera de las instituciones españolas* (el universo francés); con *detalle y proximidad de los procedimientos cualitativos y mecanismos desarrollados en las costas gallegas* (merced no solo a la actividad del cónsul sobre el terreno sino también a la de nueve vicecónsules o apoderados-informadores y, finalmente, con *solvencia cuantitativa para el periodo seleccionado* (1743-1749), tras comparar los datos obtenidos con los conocidos hasta la fecha. Como se demuestra en el apartado 3 de este trabajo, las discrepancias en los totales conocidos de las arribadas gallegas de las obras de Morineau y García-Baquero son menores, salvo quizá en las cifras que aporta Morineau para la flota de Reggio, donde nuestros datos se sitúan por debajo del mínimo. Por este motivo, la novedad y diferencia de las cifras aportadas por la serie consular francesa no descansa en una discrepancia con los buques conocidos y sus cargas, sino precisamente en aquellos buques que no aparecen en las series de estos autores, o si aparecen, lo hacen sin carga o sin puerto de destino conocido.

DISCRETOS BAUTIZOS, GLORIOSOS RETORNOS Y UN NUEVO MINISTRO

El periodo de 1743 a 1749 arroja un total de 35 buques con arribadas monetarias a las costas gallegas (tabla 2). Por su naturaleza, se pueden dividir en tres grupos: las flotas, los buques mercantes (registros) —principalmente franceses (las fragatas *malouinas*) aunque muchas veces fletados por el *Comercio de Cádiz*— y los buques de compañías privilegiadas, tanto francesas como españolas. Hasta tres flotas hacen su retorno por Galicia. Son la flota de Torres, en enero de 1745 (5); la flota de azogues de 1745, que llega en enero de 1746

contaba *DeLastre* años antes. Sobre el empleo de las fuentes consulares para las estimaciones de caudales véase Morineau, 1985: 124-125 y la visión crítica de Freire Costa, Rocha y Martins de Sousa, 2013: 17-30. Fernández de Pinedo, 1986: 121-131. Oliva Melgar, 2013: 128-155. Lobato Franco y Oliva Melgar, 2018: 93-130. Sobre el empleo de las correspondencias consulares francesas con otros fines cuantitativos véase Bartolomei y Faraut, 2018: 63-83.

(5) y la de Reggio en 1749 (10). A estas hay que añadir los retornos accidentados del «Asia» —superviviente de la flota de 1740— y la saga del «Glorioso» de Pedro Mesía de la Cerda en 1747. Entre los franceses destacan «La Favorita» de la Compañía Francesa de las Indias Orientales —cargada con dos millones—, el «San Michel» buque de guerra francés —cargado con más de un millón y medio de pesos— o las fragatas malouinas «*Le Henry*» y «*Le Superbe*» con más de dos millones de pesos. Por su parte, las compañías privilegiadas españolas de Caracas y La Habana aportaron seis buques, en algunos casos dentro de flota y en otros con llegadas independientes.

Como se señaló al principio del trabajo, la llegada de los buques de azogue a territorio colonial era clave para que la industria extractiva de la plata no se detuviese durante el periodo bélico. Si el mercurio no llegaba a las minas, retornos monetarios tras la guerra —como el de Reggio en 1749— serían imposibles. Si la colaboración militar de Francia comenzará en estas fechas, la mercantil es anterior en una forma de hibridación entre los intereses de la Corona Española, y los de los comerciantes franceses de la fachada atlántica, muy especialmente aquellos representados en la Compañía de las Indias Orientales. Las primeras referencias de la correspondencia consular francesa sobre los retornos de caudales a Galicia se suceden entre finales de 1742 y comienzos de 1743, siendo muy descriptivas de la imbricación hispano francesa que caracterizaría el período. El 14 de noviembre de 1742, el cónsul DeLastre señalaba cómo a comienzos del dicho mes, había llegado al puerto de Muros (A Coruña) desde Veracruz un mercante de Marsella comandado por el capitán Jean Venel. Este buque había partido el año anterior cargado de «*vif argent, autrement dit azogues*» y retornaba con 42 cajas de plata y diferentes cantidades de cochinilla e índigo «para los particulares de Cádiz». La carga se había hecho pasar por mar al vecino puerto de Noya (A Coruña), pues el de Muros carecía de defensas. En la misma carta se hacía referencia a la llegada anterior de otra fragata «*La Constance de Saint-Malo*» y se aseguraba que el capitán Venel no traía mercancías fuera de registro. Esta tríada de azogues, buques franceses —junto con los españoles— y plata tratará de superponerse a los avatares del conflicto bélico y configurará una particular forma de relación hispano-francesa que ha sido denominada por M. Zylberberg para fechas posteriores como de *dominación dulce* —o blanda— y que como el mismo autor señala, hunde sus raíces en este período¹⁰.

¹⁰ Carta del 14 de noviembre de 1742, AN, CARAN, AE/B/1/462. Zylberberg, 1993. Los problemas con las flotas de los azogues fueron una de las mayores preocupaciones de la Monarquía durante la primera fase del conflicto junto con la protección de los caudales destinados a las ferias y las posibilidades de remisión a la península por una vía segura de los

Tras el buque de Jean Venel, la siguiente nave que llega a las costas es «La Ballena» de Nantes. Se trata de un buque de doscientas toneladas que había salido en febrero del año pasado armado por el «señor Wailche», bajo el mando de Jean LeDuc y «enviado a Cádiz, (...) y por los españoles, a Veracruz». También informaba de las pretensiones del nuevo virrey novohispano de limitar la cantidad de pesos a extraer según el tonelaje de las naves. Por ejemplo, un buque como «La Ballena» (de doscientas toneladas) tendría —según las pretensiones del nuevo virrey— licencia solo para extraer cien mil pesos, más otros treinta mil de soldadas y veinte mil para arribadas. Es decir, en torno a la mitad de su tonelaje multiplicado por mil, añadiéndose algo menos de un tercio y un quinto más para su mantenimiento. Aunque no se cita el nombre del virrey, ha de tratarse del Conde de Fuenclara —Pedro Cebrián y Agustín— que había llegado a la sede de su cargo en octubre de 1742, precisamente embarcado en un buque francés desde el puerto de Rochefort (Francia). Eran tiempos en que, no solo los azogues, sino hasta los virreyes habían de ser trasladados a Indias por los franceses¹¹.

ataques británicos. Cerdá Crespo, 2010: 70, 103, 115-119. Los ingleses estaban informados sobre esta estrategia galaico-francesa de los azogues hispánicos pues a la salida de Vernon en 1739 se le daba orden de que antes de hacer ruta para hostigar las Indias, hiciese lo mismo sobre los azogues en las costas de Galicia. Donoso Anes, 2010: 95.

¹¹ *Cartas del 15 y 19 de diciembre de 1742*, AN, CARAN, AE/B/I/462. Fuenclara habría salido el día 21 de julio del puerto de Rochefort. Castillo Espinosa, 1995: 59-60. El nuevo virrey incluso se opuso inicialmente a la extracción de pesos para el mantenimiento de los propios buques reales destacados en la flota de Torres. Cerdá Crespo, 2010: 222. Quizá este señor «Wailche» sea el mismo «Wailsh» con el que la Compañía Francesa de las Indias Orientales cargaba sus pesos por la mismas fechas. Haudrière, 2005: 274. Los Wailch eran una familia de capitanes y armadores radicados en Saint-Malo y trasladados luego a Nantes cuyos orígenes se remontaban a la diáspora nobiliar jacobita. Jolin, 2004: 257-262, 274-277. Meyer, 1966: 425, 1028-1045; 1969: 92, 103, 111, 271-273. «La Ballena», había salido de Cádiz en noviembre de 1741 rebautizado con el nombre de «Nuestra Señora del Rosario y San José», pero con tripulación y pabellón francés. El capitán y oficiales de este buque serán acusados de haber descargado maliciosamente plata fuera de registro en Louisbourg (Nueva Escocia, Canadá). Frente a la oposición del Intendente, Ensenada y el comerciante francés *LeDuc* presionarán con éxito para que sean liberados. *Carta del 9 de enero de 1743*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Es probable que las sospechas españolas fuesen fundadas pues el cónsul informaba que el buque había entrado en agosto de arribada en Isla Real (Guayana Francesa), así como por el hecho de que esta nave aparece en los recuentos de Morineau con un millón de pesos. Morineau, 1985: 374. *Carta del 11 de septiembre de 1743*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Todos son finalmente puestos en libertad en octubre, *carta del 16 de octubre de 1743*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Sobre José del Duque en Cádiz y el poder y tradición de los malouinos en el comercio colonial véase, García-Mauriño Mundi, 1999; 2014 y Lespagnol, 2011. Sobre esta «alianza» comercial francesa, su *modus operandi* y el papel estratégico de Louisbourg, véase Merino, 1998: 291-299.

Por otro lado, el proyecto del *nuevo ministro* Ensenada respecto al comercio de la plata y los negocios europeos no se limitaba a emplear los buques franceses como corredores de azogues o cargadores de los pesos de cuenta de la Real Hacienda sino que también contrataba servicios financieros y de exportación de pesos, vinculados sin duda a las operaciones del recién creado Real Giro. En este sentido, el propio cónsul francés se ve implicado en una operación entre el director de la Compañía Francesa de las Indias Orientales —Duvelaer— y Ensenada. La operación era simple, los franceses tomarían en A Coruña 250.000 pesos fuertes de cuenta de la Real Hacienda a cambio de entregar en Lyon —y en nombre de la corona española— este mismo importe en oro. DeLastre era el encargado de realizar la operación monetaria en el puerto gallego, tomando la plata bajo dos recibos a 30 días y remitiéndola a nombre de los directores franceses en buques de la Compañía. En este primer momento, los rectores de la compañía habían determinado que estos pesos viajarían a China bajo custodia del capitán «Bustler» [Butler de Troverne]. Los pesos así negociados se obtendrían de los *derechos reales* exigidos de la carga del «Conde de Chinchón», que había llegado al puerto gallego poco antes. El registro del «Conde de Chinchón» había sido bastante abultado —600.000 pesos— debido a que el Gobernador de Veracruz había mandado descargar dos buques franceses que se encontraban en la bahía mexicana: «El Santo Espíritu» de *Saint-Malo* y «El Delfín» de *Bayonne*. Unos días más tarde, y de manos del propio Intendente, le llegaba a DeLastre la orden de Ensenada de cargar otros 50.000 pesos en los mismos términos. El cónsul mostraba ciertas reservas al no estar informado por sus superiores de la operación, pero ante la predisposición y responsabilidad del capitán de las naves francesas implicadas en el negocio —D'Estourmel— aceptaba el encargo, elevando la cifra total hasta los 300.000 pesos¹².

¹² *Cartas del 11 de septiembre, 16 y 29 de octubre y 6 de noviembre de 1743*, AN, CARRAN, AE/B/I/463. El negocio es confirmado también por la correspondencia de la Compañía. El 20 de diciembre de 1743, Duvelaer escribe a Dupleix en los siguientes términos: «Le Roy d'Espagne n'ayant point de fons au Pérou, et le Ministre ayant pourvu au retour des fons du Mexique, la proposition n'a pu avoir lieu, mais on m'a cédé toutes les piastres que le Roy avoit alors dans ses ports de Galice nouvellement arrivés de la Vera Cruz. Cela ne consiste malheureusement qu'en 300 mil piastres, et deus vaisseaux du Roy envoyés de Brest son allés les chercher et noir les on apportées», Haudrière, 2005: 275. Como se puede observar, los directores de la Compañía de las Indias Orientales afirman que los buques son de la Marina Real Francesa, no de la Compañía. Richard Butler, de origen irlandés residente en St. Malo y naturalizado francés en 1744, sí era un capitán de la compañía. Haudrière, 2005: 374, 409. Es posible que inicialmente se plantease el viaje con buques de la compañía comandados por Butler, y que finalmente se llegase a un acuerdo con la marina real francesa para emplear los buques bajo el mando de D'Estourmel.

En lo que se refiere al retorno de buques y flotas, fuesen los buques del origen que fuesen, se estableció un sistema que se repite de manera sistemática. Las naves debían intentar llegar al puerto de A Coruña. Si no era posible, llegaban a puertos secundarios como Corcubión (A Coruña) —«El Asia», «El San Nicolás, alias *L'Extravagant*» y «El Glorioso»—, a Camariñas (A Coruña) —«El Santa Ana» y «El San Joaquín»— o Bayona (Pontevedra) —«El Conde de Chinchón» y «El San Michel»—. Para los traslados, se emplearon todos los medios al alcance de las autoridades, movilizand o los soldados disponibles y secuestrando todo tipo de carros, incluidos algunos de labor a los campesinos. En principio, los caudales deberían ser repartidos en A Coruña, pero el peligro a un desembarco británico o la preferencia de la ruta de salida por el sur de Galicia, hicieron que los repartos también se realizasen en otras villas gallegas como Lugo o Santiago de Compostela. Por ejemplo, se ordenó que la flota de Torres de 1745 se repartiese en Lugo. Sin embargo solamente se hizo así para los buques «El Glorioso» y «La Castilla» pues, ante la oposición de los mercaderes al traslado de los caudales, las dos fragatas mercantes «La Perfecta» y «El Brillante» se descargaban y repartían en A Coruña con la aprobación reticente de Ensenada¹³. Tras el arqueo de los buques y los repartos se organizaba el traslado de los caudales por parte tanto de las autoridades reales, como de los comerciantes. Como se puso de manifiesto a la llegada de la flota de Reggio en 1749, existían dos rutas, una para el norte que conectaba Galicia con los Pirineos y otra hacia el sur que, dejando los caudales de la Real Hacienda en Madrid, continuaba hacia Cádiz. En varias ocasiones existieron ofertas por parte de particulares para encargarse de todos los traslados en una «contrata» única¹⁴.

¹³ Para los caudales que «El San Nicolás alias *L'Extravagant*» había descargado en Corcubión, el Capitán General de Galicia organizó un piquete de granaderos para el traslado de los 206.000 pesos hasta la ciudad de A Coruña. Estos pesos, trasportados por 36 mulas, no fueron repartidos en A Coruña, sino que continuaron camino a Madrid por orden de Ensenada. *Cartas del 17, 24 de mayo y 7 de junio de 1747*, AN, CARAN, AE/B/I/464. La flota de Torres estaba formada por estos dos buques junto con «El Príncipe» de 70 cañones y «La Europa» de 60, que protegían a «La Flecha de Oro», «El Brillante » y «La Perfecta», navíos de registro de Veracruz. *Cartas del 6, 13 de enero y 17 de febrero*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Contamos con la confirmación de dicho reparto de caudales en Lugo (1745) gracias al testamento de Andrés de Losada y Sotomayor, futuro Alguacil Mayor de Santiago de Compostela y tesorero de su arzobispo, quien era por aquel entonces un comerciante más llegado de Indias. Cordero Carrete, 1946: 253-254.

¹⁴ Por ejemplo, a la llegada de la Flota de Torres de 1745, entre los muchos comisionados comerciales que venían en la flota, había uno que había trabajado durante mucho tiempo para la compañía *Casaubon y Béhic* de Cádiz y que ofrecía 15.000 pesos a la Corona a cambio de que se le encargase realizar la conducta de todo el tesoro. Al parecer, el comisionado era en

Junto a los medios materiales, nos interesa especialmente el traslado de aquellos individuos vinculados con el negocio de la plata, tanto privados, como institucionales, hasta territorio gallego. La correspondencia hace referencia en varias ocasiones a los agentes del comercio de Cádiz. Por ejemplo, la fragata «*L'Hereux Maloui*» llegaba a comienzos de septiembre de 1749 con varios pasajeros, entre los que se encontraba el cajero de *Causabon & Béhic* «que viene a recibir gruesas sumas, que son negociadas por la Compañía de *L'Orient*». El traslado de estos comerciantes a Galicia, confirmado desde las primeras misivas por el cónsul, estaba motivado para evitarse la comisión del 0,5 % que se exigía por agencia de terceros. Mientras en el aspecto institucional, resulta clave el traslado del tesorero de la Marina de Cádiz, de quien se dice en la correspondencia que es «amigo» de Ensenada. La llegada de la flota de 1746, mostraba la importancia del tesorero pues, por orden del mismo Ensenada, los caudales debían remitirse en su totalidad a Madrid y que los particulares se reembolsasen en libranzas sobre las Aduanas de Cádiz. A mayor abundamiento, es muy posible que estas operaciones estuvieran de nuevo vinculadas a los negocios de cuenta del Real Giro, pues los responsables en Cádiz del banco eran los mismos que los encargados de cobrar los derechos reales¹⁵.

realidad reacio a aceptar el encargo, siendo realmente el intendente de Galicia el más interesado en que se realizase el acuerdo. Los motivos esgrimidos por el comisionado para no asumir el transporte global de los fondos eran los términos de los acuerdos y las circunstancias de los transportistas, pero sobre todo, el riesgo de una operación de transporte de entre seis y siete millones de pesos. *Carta del 24 de marzo de 1745*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Los *Causabon, Béhic, et cie.* eran una de las principales firmas francesas del comercio gaditano y estaban directamente conectadas a los negocios de la Compañía de las Indias como comisionados en Cádiz. Jaupart, 1966: 37. García-Mauriño, 1999: 264. Haudrière, 2005: 126-128, 144, 276. Cebreiro Ares, 2020a. En el caso de la Flota de 1749 para el traslado de las sumas particulares se realizó un acuerdo para transportar dos millones y medio por tierra a Bayonne, por mano de François Casaubon negociante de la villa francesa. El acuerdo se concretaba a razón de 23 reales por cada arroba de 25 libras transportada, y se haría en cinco conductas sucesivas. También sabemos de otro acuerdo, entre un comerciante irlandés y un español, para otra serie de envíos pero carecemos de los detalles. Sin embargo, las remesas de los fondos se veían de nuevo dificultadas por la incapacidad de proveerse de carreteros suficientes. Aunque esto no impedía que el 20 de noviembre saliesen tres conductas, una para Vizcaya, otra para Madrid y otra para Cádiz. *Cartas del 8 de 1749*, AN, CARAN, AE/B/I/464.

¹⁵ *Carta del 17 septiembre de 1749*, AN, CARAN, AE/B/I/464. Tanto el traslado de los agentes como las quejas y maniobras del gobierno español son corroboradas por la correspondencia de la casa Roux de Marsella. Rambert, 1959: 276-277. La carta afirmaba que este traslado directo de los agentes comerciales a Galicia no era nuevo: «como hicieron en 1742». *Carta del 24 de marzo de 1745*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Pulido Bueno, 1994. Cebreiro Ares, 2020a.

El propio cónsul también participaría en estas redes que ahora se trasplantaban, o mejor dicho se ampliaban, sobre Galicia. Como pone de manifiesto que, a la llegada del «*San Michel*» —buque de guerra francés— a Bayona (Pontevedra) con más de un millón y medio de pesos, el capitán del mismo —el señor Poree— le encargase al cónsul enviar unos paquetes a los banqueros *Joyes et Cie.* de Madrid, para los señores *Verduc et Vincens*, comerciantes franceses de Cádiz. Esta mención, casi accidental, tiene una relevancia destacada, pues entronca a la que será una de las casas de banca más potente de Madrid, con una de las principales firmas re-exportadoras de pesos en Cádiz. De esta forma, irlandeses y franceses aparecían como aliados en el camino internacional de la plata española¹⁶.

Además de los factores gaditanos, también hubo comerciantes coruñeses que actuaron, de forma circunstancial o de manera estable, como agentes de estas platas para sus destinatarios finales. Entre ellos se encontraba «el señor Blanco» que, junto con el cirujano del comandante, fue de los pocos individuos procesados por fraude en la flota de Reggio de 1749. Blanco se había trasladado desde A Coruña a Ferrol para gestionar sus comisiones por cuenta de otros comerciantes. En el proceso, era registrado y se le encontraban 800 «*pistolas de a cuatro*», siendo conducido como prisionero a una estancia del hospital ferrolano. Las autoridades de la plaza remitieron órdenes hasta A Coruña, donde un consejero de la Real Audiencia entraba en la casa del comerciante acompañado de veinte soldados, encontrando caudales por un total de trece mil pesos —la mayoría en moneda de oro portuguesa— que se mandaban depositar en la Caja del Tabaco de la ciudad herculina. Blanco será finalmente declarado libre, haciéndosele pagar apenas un 6 % por los 800 *cuádruples*, pese a que el comerciante continuará afirmando que «eran cantidades recibidas de varios particulares por las letras de cambio sobre Cádiz»¹⁷.

Sin embargo, parece que los comerciantes gaditanos no estaban del todo de acuerdo con esta nueva ruta de la plata española. Tras la llegada de la flota de azogues de 1746, el cónsul francés señalaba que las quejas y murmullos contra los capitanes y conductores de los buques no cesaban, debido a los sobrecostos que causaban las operaciones en Galicia. Teniendo en cuenta

¹⁶ *Cartas del 11 y 15 de noviembre de 1747*, AN, CARAN, AE/B/I/464. Sobre los Joyes véase Tedde de Lorca, 1983: 301-334. Sobre los Verduc, Lüthy, 1959, II: 101-112.

¹⁷ *Cartas del 8 de octubre, 26 de noviembre y 17 de diciembre de 1749*, AN, CARAN, AE/B/I/464. Podría tratarse de Francisco Blanco Casariego, mercader casado de treinta y cinco años a la altura de la composición del Catastro de Ensenada: Barreiro, 1990. Tanto la expresión *pistolas de a cuatro* como los *cuádruples* hacen referencia en francés al doblón español. Jambu, 2013: 335-337.

el hecho de que los seguros marítimos habían sido suscritos en Cádiz al 70 %, los comerciantes llegaban a afirmar —con cierto grado de exageración— que «casi hubiese sido mejor que se hubiesen perdido los fondos»¹⁸.

El colofón a este episodio galaico de los metales de Indias, lo puso la flota de Reggio. El día 25 de junio entraba un aviso de La Habana con la noticia de la venida de dicha flota, que finalmente arribó el día 13 de julio a Ferrol (A Coruña). El manifiesto global importaba 22.093.756 pesos de plata acuñada; 9.895 pesos de oro acuñado, 28.799 marcos de plata —más tres en barra— y 2.252 castellanos en oro. De la flota se habían separado tres fragatas: dos en las Bermudas, «El San Ignacio de Loyola» y «La Trinidad», así como «La Concepción» a la altura del cabo Finisterre. Las medidas impuestas a esta flota fueron especiales: se decretó que no se permitiese salir de los buques persona alguna ni cartas, enviándose desde Madrid un miembro del Consejo de Hacienda para intervenir el reconocimiento de los efectos, y registrándose uno a uno cada pasajero que descendía de los buques. El propio Reggio dio ejemplo en el proceso al negarse a abandonar la nave hasta que terminase el fondeo de todas las demás¹⁹.

El origen de estos controles estaba en las informaciones remitidas desde México. La administración virreinal había decidido comparar las producciones anuales de las minas con los manifiestos de los embarques, dando como resultado una gran diferencia, que se achacaba al fraude. Desde el otro lado del Atlántico se señalaba especialmente al «*Lyon* [El León]», que el año an-

¹⁸ Según el estado comunicado por DeLastre, esta flota estaba integrada por seis buques, faltando el «San Rafael», que había salido cargado con 460.000 pesos en Veracruz y 12.790 en la Habana. *Carta de 19 de enero de 1746*, AN, CARAN, AE/B/I/463. *Carta del 15 de enero de 1746*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Al mismo tiempo que esta flota entraba en Corcubión «El Asia», que había formado parte de la flota preparada en 1740 desde Santander para enfrentarse a los ingleses de Anson en el Pacífico, Cerdá Crespo, 2010: 125-132, 176-182. Pizarro había partido el 15 de octubre de 1745 desde el puerto de La Plata, y según el mismo autor, el motivo del desembarco en Corcubión habría sido el mal tiempo, Cerdá Crespo, 2010: 238-239. *Cartas del 26 de enero, 30 de marzo y 13 de abril de 1746*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Después de estos buques entraban «El San Vicente Ferrer» y «El San Joaquín», de la compañía de La Habana el primero, y de la de Caracas el segundo. Según la nota de caudales del «San Vicente Ferrer» remitida por DeLastre, a este buque le acompañó en su salida una gabarra llamada «La Santa Trinidad, alias El Marqués de la Ensenada», cargada con 102.000 pesos de particulares y azúcar, *Relación de l'argent et effects (...) a la lettre de M. de Lastre du 9 mars de 1746*, AN, CARAN, AE/B/I/463. «El San Joaquín» entraba con el «Santa Teresa» también de la compañía de Caracas pero cargado solamente con 3.400 fanegas de cacao. *Carta del 13 de abril de 1746*, AN, CARAN, AE/B/I/463. Hussey, 1934. Gárate Ojanguren, 1990; 1993.

¹⁹ *Cartas del 13 de agosto y 16 de julio de 1749*, AN, CARAN, AE/B/I/464.

terior había hecho ruta desde México declarando un millón de pesos, cuando en realidad se estimaba que habría extraído entre cuatro y cinco millones. El proceso de fondeo del «*Lyon*», duró seis días, y afirmará el cónsul que prácticamente se desmontó el barco entero, sin encontrar más fraude que quince quintales de tabaco. Aunque se decía en la ciudad que, en connivencia con los guardas, se había hecho pasar un millón de «pistolas de a cuatro» [doblo-nes de oro], por pesos de plata. El cónsul estimará dicha operación poco creíble puesto que, de manera propedéutica, se había decretado por parte de la Monarquía el perdón a los fondos no registrados que se declarasen en la visita de fondeo, pagando por ellos solamente los derechos ordinarios²⁰.

Una vez terminada esta última la descarga, el propio cónsul pidió permiso para ir a Francia, portando en comisión 30.000 pesos venidos en la flota, y señalando al chanciller del consulado David, como el responsable durante su ausencia. Con la operación de la flota de Reggio terminaba este pequeño ciclo de la plata en Galicia y así mismo el servicio del propio cónsul, que solicitaba una pensión para su retiro en una memoria remitida a París en septiembre de 1750²¹.

CONVOI À CONVOI, VAISSEAU À VAISSEAU: LOS BUQUES Y LOS CARGAMENTOS DE CAUDALES

A través de la documentación analizada es posible establecer una relación concreta de las arribadas gallegas de buques cargados con numerario entre 1743 y 1749 (tabla 2). La información del cónsul es, como hemos podido observar, continua y detallada. Esto nos permite comparar nuestros datos con los presentados por Michel Morineau y Antonio García-Baquero para el mismo periodo (tabla 1). No podemos decir lo mismo para los años anteriores, pues por ejemplo de las cinco arribadas a las que hace referencia Morineau a costas gallegas para 1742, solo conocemos dos, la del capitán Jean Venel y la de «*La Balleine*». Por este motivo hemos decidido no considerar cuantitativamente dicho año. Si bien, a partir de esta fecha y hasta la llegada de la flota de Reggio en 1749, nuestra información es consistente. Estos datos confirman la importancia de poder conocer con mejor detalle el papel de estos pequeños puertos gallegos en los tráficos monetarios, cuestión que ya había sido puesta de manifiesto por el propio investigador francés hace décadas²².

²⁰ *Carta del 17 septiembre de 1749*, AN, CARAN, AE/B/I/464. Vila Vilar, 1998: 28.

²¹ *Carta sin fecha, noviembre de 1749*, AN, CARAN, AE/B/I/464.

²² «Il faudrait d'ailleurs, pour la Galice, prendre en considération presque tous les ports, non seulement les grands: Vigo, le Ferrol, mais encore les minusculaires: Muros, Corcubion,

La correspondencia consular francesa permite dirimir las discrepancias en las cifras y añadir algunos buques a las tablas confeccionadas por Michel Morineau. Durante el primer año considerado, solamente podemos indicar que el registro del «Conde de Chinchón» sería algo menor al referenciado en las *Gazettes*, donde se le adjudica un millón. Sin embargo, en 1744 la obra francesa referencia un registro, con carga y puerto desconocido, cuando ahora conocemos la llegada de «El Dos Amigos» y «La Begoña», mientras que para el año siguiente (1745) encontramos «El Glorioso» y «La Castilla» sin puerto de llegada, que ahora podemos atribuir al puerto gallego de A Coruña, así como los datos del «Brillante» y «La Perfecta». Estas cifras también concuerdan, con leves diferencias, con las informaciones dadas por los buques a su salida de los puertos americanos, y recogidas por Cerdá Crespo²³.

En 1746, encontramos la flotilla del «San Jorge», pero con un registro algo menor del que ahora presentamos —Morineau le atribuye 3.480.001, frente a los 3.696.487 reflejados por la correspondencia consular— mientras «El Asia», que aparece con un millón de pesos y sin puerto conocido en las tablas del profesor francés, nos reporta a nosotros solamente 604.574. En marzo, nosotros recogemos la llegada del «San Vicente Ferrer» y en abril «El San Joaquín». En junio, donde nosotros relacionamos al «Henry» y «La Superbe», la obra de Morineau presenta —irónicamente, al «Enrique» y «El Soberbio»— la diferencia de tan solo un peso en el primero y de apenas cinco mil en el segundo apuntan con claridad a otro caso de *bautismo castellano*.

Para 1747, el registro de junio de Corcubión, es nuestro «San Nicolás», con el mismo importe de pesos, seguido del «Glorioso» con apenas diferencia de unos ocho mil pesos. Se desconocía el registro del «San Miguel», llegado en noviembre a Bayona (Pontevedra), que con la ausencia de «La Favorita», añade casi cuatro millones de pesos a las cifras globales de 1747. El año siguiente solo registramos «El Santa Ana» y «El San Joaquín» de muy escasa cuantía, pero ignorados hasta la fecha. Finalmente, en los datos de la flota de Reggio, el registro es algo menor al mínimo aportado por Morineau de 24 millones. Aunque en este caso es posible que algunos buques de esta flota llegasen a otras latitudes —«El San Ignacio de Loyola»,

Zedeyra [Cedeira], Camariñas, etc.», Morineau, 1988: 511. El título del capítulo hace referencia a otra cita de Morineau, 1985: 521-522 que es asumida por García-Baquero González, 2003: 15-17.

²³ Cerdá Crespo, 2010: 229, señala que el total es de 8.274.565 pesos más 711.902 «en buques mercantes». Esos buques serían «La Brillante» y «La Perfecta».

«La Trinidad» y «La Concepción»— y sí estén comprendidos en el sumatorio de la flota aportado por la investigación del profesor francés.

De esta manera, consideramos que la validez y relevancia cuantitativa de los datos queda finalmente establecida y que es posible recomponer los totales anuales y compararlos con las cifras globales presentadas por ambos autores. La revisión de algunos cargamentos, pero sobre todo la ampliación de esta nómina de manera muy significativa en algunos años, hace que la nueva serie gallega supere el antiguo total de arribadas conocidas en los años de 1746 y 1747. Podemos afirmar con seguridad que el total de los caudales que llegaron a la península durante estos siete años de conflicto debió superar los ochenta millones, de los cuales, casi cincuenta lo hicieron por Galicia. Si bien es cierto que conocer datos detallados como estos para otras zonas de relevancia como la cornisa cantábrica y la fachada atlántica portuguesa elevarían a buen seguro la cifra total peninsular y terminarían por modificar las estimaciones globales sobre los retornos de plata durante la guerra.

TABLA 1. TOTALES ANUALES DE ARRIBADAS MONETARIAS A GALICIA COMPARADOS CON LOS GLOBALES DE ARRIBADAS PENINSULARES Y APROXIMACIÓN PROPORCIONAL DEL TOTAL (EN PESOS)

	arribadas a Galicia	arribadas total peninsular		% Galicia del total	
	<i>serie DeLastre</i>	<i>Morineau</i>	<i>García-Baquero</i>	<i>Morineau</i>	<i>García-Baquero</i>
1743	1.337.500	8.214.500	8.246.029	16,28	16,22
1744	225.290	1.924.024	1.477.535	11,71	15,25
1745	8.988.718	12.000.000	11.549.642	74,91	77,83
1746	7.047.719	6.990.791	8.656.139	>100	81,42
1747	7.820.886	8.212.981	6.790.298	95,23	>100
1748	239.772	4.816.732	5.444.918	4,98	4,4
1749	22.103.651	34.887.801	36.072.364	63,36	61,28
total	47.763.536	77.046.829	78.236.925	61,99	61,04

Fuente: Serie *DeLastre*, elaboración propia: correspondencia consular, AN, CARAN, AE/B/I/462-464. Serie *Morineau*, 1985: 377-391. Serie *García-Baquero*, 2003: 55-58.

TABLA 2. RELACIÓN DE BUQUES Y ARRIBADAS MONETARIAS A LAS COSTAS GALLEGAS ENTRE 1743 Y 1749 SEGÚN LA CORRESPONDENCIA CONSULAR FRANCESA (EN PESOS)

día	mes	año	Nombre del buque	Pesos	Puerto
18	II	1743	Luis Joseph	737.500	A Coruña
25	VII	1743	El Sayca Imperial /El Conde de Chinchón	600.000	Bayona
23	VI	1744	Los Dos Amigos	60.290	A Coruña
23	VI	1744	La Begoña	165.000 (*)	A Coruña
5	I	1745	El Glorioso	4.149.297	A Coruña
5	I	1745	La Castilla	4.112.421	A Coruña
8	I	1745	La Perfecta	375.000	A Coruña
9	I	1745	El Brillante	352.000	A Coruña
14	I	1746	El San Jorge	954.000	A Coruña
14	I	1746	La Ninfa	951.463	A Coruña
14	I	1746	El San Miguel	844.859	A Coruña
14	I	1746	El San Spiridion	681.747	A Coruña
14	I	1746	La Perla (Cía. Habana)	264.418	A Coruña
26	I	1746	El Asia	604.574	Corcubión
7	III	1746	El San Vicente Ferrer (Cía. Habana)	361.608	A Coruña
7	IV	1746	El San Joaquín (Cía. Caracas)	40.000	A Coruña
13	IV	1746	[La Corbeta de Álvarez]	150.000	Ferrol
7	VI	1746	<i>Le Henry</i>	895.050	A Coruña
7	VI	1746	<i>Le Superbe</i>	1.300.000	A Coruña
14	V	1747	El San Nicolás / El Extravagante (Cía. Habana)	206.000	Corcubión
16	VIII	1747	El Glorioso	3.948.189	Corcubión
(?)	VIII	1747	La Favorita	2.000.000	A Coruña
7	XI	1747	<i>Le Saint Michel</i>	1.666.697	Bayona
28	II	1748	El Santa Ana (Cía. Caracas)	124.317	Camariñas
28	II	1748	El San Joaquín (Cía. Caracas)	115.455	Camariñas
13	VII	1749	La flota de Reggio (10 buques)	22.103.651	Ferrol
total				47.913.536	

Fuente: elaboración propia a partir de AN, CARAN, AE/B/I/462-464.

(*) Cifra calculada por conversión monetaria.

En último término podemos realizar una aproximación a la cuestión del reparto de los caudales entre la Hacienda Real, los particulares y la compañía de La Habana para algunos casos donde esta distribución nos es conocida (tabla 3).

Del total de más de treinta buques relacionados, tan solo contamos con partidas detalladas en este punto para catorce. Sin embargo, la importancia de la cuestión justifica una aproximación a los datos conservados aunque estos representen solo el cuarenta por ciento (39,3 %) del total de los caudales arribados a Galicia durante el período. Dentro de la información disponible podemos observar la participación directa de la Hacienda Real en un doce por ciento, que como hemos visto luego era elevado vía *derechos* e *indultos* sobre los caudales de particulares. El dominio del capital privado es claro, y probablemente fuese superior al ochenta y tres por ciento observado ya que estamos mejor informados sobre los buques de las flotas españolas, que sobre el reparto de buques privados. Aunque es bien sabido el empleo de buques privados para el retorno de caudales de la Real Hacienda, es razonable pensar que la relación porcentual se mantendría similar, o aumentaría en favor de los caudales privados, de conocer todos los cargamentos en detalle. Finalmente, es destacable observar cómo la Compañía de La Habana repatrió durante este período al menos 840.000 pesos en moneda de plata, además de los productos coloniales con los que traficaba habitualmente.

TABLA 3: DETALLE DEL REPARTO INSTITUCIONAL DE LOS CAUDALES CONOCIDO PARA ALGUNOS BUQUES (1745-1748) (VALORES EN PESOS)

día	mes	año	Nombre del buque	S.M.	Particul.	C. Hab.	otros
5	I	1745	El Glorioso	280.717	3.718.580	150.000	
5	I	1745	La Castilla	280.715	3.681.706	150.000	
14	I	1746	El San Jorge	75.000	879.000		
14	I	1746	La Ninfa	75.000	846.463	30.000	
14	I	1746	El San Miguel	75.000	739.859	30.000	
14	I	1746	El San Spiridon	75.000	576.747	30.000	
14	I	1746	La Perla (Cía. Habana)	100.000	64.418	100.000	
26	I	1746	El Asia	181.840	375.734		47.000
7	III	1746	San Vicente Ferrer (Cía. Habana)	100.000	61.608	200.000	
14	V	1747	San Nicolás, Extravagante (Cía. Habana)	50.000	126.000	30.000	
16	VIII	1747	El Glorioso	940.686	3.003.103		
7	XI	1747	<i>Le Saint Michel</i>	12.571	1.654.126		
28	II	1748	La Santa Ana (Cía. Caracas)	50.000	8.391	60.000	5.926
28	II	1748	El San Joaquín (Cía. Caracas)	50.000	5.455	60.000	
sub. tot.				2.346.529	15.741.190	840.000	52.926
total				18.980.645			
(%)				12,36	82,93	4,43	0,28

Fuente: AN, CARAN, AE/B/I/463-464 y tablas 1 y 2. El concepto «otros» cubre envíos puntuales para *Cruzada*, *Inquisición* y *Almirantazgo*.

ENTRE COYUNTURA Y SISTEMA: GALICIA EN EL CAMINO DE LA PLATA HISPÁNICA

Si bien las circunstancias y procesos que envuelven el tránsito de los caudales relacionados por las villas gallegas durante el breve periodo estudiado son de tipo coyuntural y origen bélico, esto no debe hacernos ignorar la importancia de los mecanismos que se han puesto de manifiesto en las líneas precedentes, así como la relevancia que estos pudieron tener para comprender la posición monetaria de Galicia durante el siglo XVIII. Esta relación monetaria será, al menos a partir de la instauración de los Correos Marítimos en A Coruña en 1764 y del Banco Nacional de San Carlos en 1783, de carácter estructural y no coyuntural²⁴.

Galicia estuvo relacionada con las rutas coloniales desde su mismo origen por imperativo geográfico, pero no solamente por este motivo. Más allá de que fuese Bayona (Pontevedra) la primera población del Viejo Mundo que supiese del Nuevo, la *derrota* gallega siempre presentó interés para aquellos que pretendían eludir el pago de impuestos, o incluso las posibles requisas forzosas tras la experiencia de 1523. Pero inicialmente, también existió la voluntad política de incluir institucionalmente el noroeste en el entramado del comercio colonial legal. Frente al reciente monopolio andaluz, el 22 de diciembre de 1522 Carlos V instauraba la Casa de la Contratación de la Especiería en A Coruña. Esta decisión, junto con la designación de Cristóbal de Haro como tesorero, entroncaba los intereses de un norte hispánico capitaneado por Burgos, con la versión comercial del *camino de Flandes*. La participación de sectores alemanes —Fugger y Welser—, burgaleses —Haro, Yañez y Espinosa— y gallegos —capitaneados por Andrade— tanto en la Casa, como en la malograda expedición de Loáisa, fue tan significativa como breve. El fracaso institucional de la Especiería dejaba el territorio al albur de arribadas, más o menos maliciosas, como el retorno a Vigo de Gaspar González en 1545. Estas arribadas serán relativamente frecuentes, tanto a Galicia como a Portugal, a lo largo de los siglos XVI y XVII²⁵. También existió una segunda intentona de lograr un marco institucional para el comercio gallego con América: la creación de una compañía privilegiada para Galicia, que estaría vinculada al territorio de Yucatán y el palo de Campeche (1722). Este proyecto también fracasará y será de nuevo reeditado con escaso recorrido en la pretensión de monopolio sobre el Mar del Sur en fecha tardía. Lo más interesante de esta historia institucional del comercio gallego, es que pese a su escaso

²⁴ Alonso Álvarez, 1986; 1991; 2011. Dubert, 2008; 2018. Tedde de Lorca, 1988. Cebreiro Ares, 2020b.

²⁵ Sardone, 2017: 701-726; 2018: 225-258; 2019: 57-87.

éxito para mantenerse en el tiempo, presenta una vinculación interesante entre la nobleza local y el comercio de origen foráneo²⁶.

Sin embargo, a inicios del siglo XVIII la *derrota* gallega es clara, consciente y oficial, aunque carezca de un marco institucional. Desde la *fatídica* flota de Vigo de 1702 —de la que se obtuvieron doce millones de pesos— pasando por la de Ducasse de 1712 en A Coruña —con entre ocho y nueve millones de pesos— las dos primeras décadas del siglo están salpicadas con llegadas oficiales de las que poco sabemos. En este sentido, el plan de Ducasse presentado en 1706 para cubrir el retorno de la flota comercial hispánica con fragatas francesas puede comprenderse como un esbozo temprano de lo que estaba por llegar. En contra de lo que puede denominarse la *visión monopolística*, los retornos monetarios revistieron siempre cierto grado de regionalización, y el peso periférico ha de ser estudiado como el siguiente escalón de una labor historiográfica «*plus vaste et ne trouve son sens qu'à travers elle et par elle*» (M. Morineau). Pese a que la llegada de flotas como la de Torres en 1745 o la de Reggio en 1749 sean imputables directamente a la guerra con Inglaterra, el tráfico de otros buques con relevantes partidas de oro y plata —como «La Favorita»— no debió ser extraña a las costas gallegas durante toda la Época Moderna por motivos geográficos, así como institucionales y fiscales. Por ejemplo, dos años después del fin de la guerra, llegará el buque también malouino «La Amable María», cargado con más de un millón de pesos en oro y plata, y descargado en su integridad durante tres días en Ferrol. Es más, las divergencias más importantes entre las cifras que aporta este trabajo frente a los pretéritos no se suceden en los años de flotas de retorno (1745 y 1749), sino precisamente en los años intermedios, caracterizados por los registros sueltos (1746 y 1747). Si por un lado, el cónsul relativiza en todo momento la cuestión del contrabando, e informa de que todos los capitanes franceses le aseguran la honestidad de sus declaraciones de carga. Por otro, algunas arribadas francesas pasan casi desapercibidas en la correspondencia, dando muy pocos detalles sobre las cantidades y destinos de estos caudales. Los buques como el de Jean Vernel o «La Favorita», que transportaban el numerario que no se encontraba en los balances de la administración española, son los mismos que resultan más difíciles de relacionar también en nuestras estimaciones como historiadores²⁷.

²⁶ Rey Castelao, 2003: 215. Artaza Montero, 1989.

²⁷ Morineau relaciona cinco arribadas gallegas durante la Guerra de Sucesión (310-312); cuatro entre 1715-1720 (315-316) y cinco entre 1721 y 1740. Walker, 1979: 26-33. Lobato Franco y Oliva Melgar, 2018: 106-119. Morineau, 1985: 230, 315. La llegada de la «Amable María», en *cartas de M. Vignon a superiores, Coruña 9 y 23 de agosto de 1752*, AN, CARAN, AE/B/1/465.

Tras las experiencias de Vigo (1702), Ducasse (1712) y el periodo estudiado de la Guerra del Asiento y de Sucesión Austríaca (1743-1749), nacerán los dos proyectos llamados a tener un verdadero impacto y continuidad en el tejido económico de la costa gallega, a saber, la designación de Ferrol como sede de los astilleros del norte (1750) y de A Coruña como cabeza de los nuevos Correos Marítimos (1764) con las colonias. En especial, el permiso que se otorgará para embarcar partidas de oro y plata en los viajes de regreso —tanto de la ruta del Río de la Plata como la de La Habana— debió estar vinculada a la preexistencia de estructuras mercantiles como las que se activaron para hacer frente a las descargas de los caudales durante la guerra del Asiento.

CONCLUSIONES

Ante el desafío que las flotas británicas presentaron a la Corona Hispánica en su despliegue colonial durante la denominada guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, las respuestas operativas españolas fueron diversas. El objetivo de ampliar la flota, así como de surtir de azogues las colonias —y de plata la península— fue finalmente logrado gracias al concurso francés. Dado que los recursos ordinarios de la Monarquía en buques y marineros, como los efectivos y capacidades de las compañías privilegiadas españolas —tanto de Caracas como de La Habana— no eran suficientes para proveer los fletes de la maquinaria imperial española, el resultado fue una *hibridación* del tipo que se venía practicando en Cádiz y que entroncaba a las élites mercantiles de la fachada atlántica francesa —especialmente de Nantes, Saint-Malo y Bayonne— y las gaditanas, con la Compañía de las Indias Orientales francesa y las necesidades de la Monarquía española. Los pivotes que hacían esta arquitectura posible eran figuras como los *Le Duq*, *Casaubon* o *Béhic*, pero también el sistema consular francés y los propios administradores de la Monarquía. A estas variables vinieron a sumarse dos factores más, la designación de Ensenada como ministro y el traslado, al menos parcial, de la ruta colonial a Galicia.

En este sentido, y bajo el ministerio de Ensenada, la posición de la Monarquía Hispánica en el flujo de la plata americana parece imbuirse de un nuevo cariz —buena muestra de ello son los acuerdos de Ensenada con el director de la Compañía de las Indias Orientales francesa, Duvelaer—, y mucho de lo que siempre se ha presentado como respuestas coyunturales y accidentales de una Monarquía Absolutista, frente a los planes bien arquitrabados de los regímenes parlamentarios, responden más a las características del relato que a la ausencia de planes institucionalizados en las mentes de los

administradores hispánicos. Visto por algunos como simple connivencia con los intereses franceses, parece que la política ensenadista en torno a los metales preciosos, si bien estaba presidida por el pragmatismo, contemplaba cambios estructurales en defensa de los intereses de la Corona con la creación del Real Giro. En este sentido, la primacía de Galicia en las descargas de la plata puede argumentarse también como una decisión que redundaba en la capacidad de actuación del poder real frente a los comerciantes. Mientras, del otro lado del Atlántico, las iniciativas tomadas por el nuevo virrey Fuenclara son substantivas de las lógicas en defensa de los intereses locales, y de la preocupación existente por el fenómeno de la extracción de moneda de plata desde el otro lado del Atlántico. Sin embargo, estos esfuerzos terminaban por adquirir cierto grado de patetismo haciendo descargar de plata buques *supuestamente franceses*, para cargar buques *supuestamente españoles*, merced a la ignorancia de las políticas desplegadas desde Madrid por Ensenada²⁸.

En este contexto bélico, y con el fin de proteger los caudales frente a los ingleses, se fue conformando un fugaz y precario *sistema de reparto* en Galicia, que incardinaba los puertos menores —Bayona, Noya, Muros, y Corcubión— con los centros administrativos: el puerto de A Coruña y las ciudades de interior, como Lugo o Santiago de Compostela. Esta geografía era en parte resultado de un punto de encuentro entre los intereses de la Monarquía, para atraer los caudales hacia el interior, y de los comerciantes, para que se ejecutasen las entregas en los puertos. En este sistema, participaban los actores clásicos del tráfico, trasladándose incluso en persona, como los cajeros de *Casaubon, Béhic et Cie.* y el propio cajero de Marina de Cádiz, pero también concursaban comerciantes locales como el malogrado Blanco quien, como hemos observado, tomaba los caudales en Galicia a cuenta de «letras sobre Cádiz». Al lado del propio cónsul, que también participó como agente de operaciones tanto de ambas Monarquías

²⁸ Esta hipótesis de una política financiera nueva bajo Ensenada, en relación al mercado global de la plata, se trata con mayor detalle en Cebreiro Ares, 2020a. Sobre el debate del absolutismo: Irigoien y Grafe, 2008. Sobre el Real Giro: Pulido Bueno, 1994. En este sentido parece manifestarse Rambert, 1959: 277 cuando afirma que las maniobras del gobierno hispánico en Galicia perjudicaban también en parte los intereses de las firmas francesas en Cádiz. De hecho, tras la llegada de la flota de Reggio en 1748, los comerciantes forzarán a Ensenada a dar su palabra sobre que la segunda flota que iba a salir de La Habana con Spínola, llegaría a Cádiz y no a Galicia. *Carta del 22 de octubre de 1749*, AN, CARAN, AE/B/I/464. Por su parte, Kuethe también incide en el hecho de que Galicia podría ser un territorio más cercano a Madrid que Sevilla o Cádiz, en referencia a la incautación de parte de la plata de la flota de Vigo de 1702. Kuethe, 1999a: 37. Del mismo parecer es Oliva Melgar sobre el retorno de las flotas de 1661 al puerto de A Coruña, como mecanismo de presión de la Corona para aplicar el nuevo sistema sobre la avería fuera de los dominios gaditanos. Oliva Melgar, 2013: 135-138.

como de particulares, algunos comerciantes asentados en las plazas gallegas debieron verse involucrados en una *intermediación financiera local*, quizá básica y periférica, pero estructuralmente relevante.

El traslado del teatro de la plata española al cuadrante noroccidental movió asimismo no solo a los agentes intermediarios sino también a los poderes institucionales. Es posible que este episodio, que al fin y al cabo resultó terreno exitoso para encauzar el retorno del 60 % de los tesoros americanos durante un periodo clave, reforzase las posibilidades para albergar instituciones como los Correos Marítimos en la reconstrucción administrativa de la segunda mitad del siglo XVIII. *Galicia se prefigura así en un espacio supletorio a los grandes tráficos del dinero europeo*. Probablemente lo había sido en cierta medida desde los orígenes del mismo, por los motivos estructurales señalados. Sin embargo, todas las soluciones institucionalizadas para el comercio gallego colonial fracasarán hasta la habilitación de los Correos. La participación de estos buques sufragados por la Corona en los retornos de oro y plata supondrá la institucionalización tardía de este mecanismo que mejoraba *la temporalidad en la circulación del dinero*; y la sumisión —o al menos la pretensión— de esta ruta dentro del propio Banco de San Carlos en las décadas finales del siglo dan cuenta de la importancia de esta pequeña porción del tráfico monetario. De hecho, las pretensiones para centralizar y controlar todas las descargas de particulares, remitiéndolas a Madrid y a Cádiz contra los libramientos de las aduanas, será un mecanismo muy similar al implantado por el Banco de San Carlos con los Correos Marítimos cuarenta años después²⁹.

Finalmente, en lo que se refiere al papel desempeñado por el cónsul francés podemos señalar que tras su función como informador escrupuloso del tráfico monetario, pasó a incardinarse directamente dentro de las operaciones, tanto en el lado institucional como mercantil. Aunque solo se referencian dos operaciones de agencia de particulares por parte de DeLastre —además de la realizada para la Compañía de las Indias con los pesos de Ensenada— es muy probable que realizase otras. El hecho de haber comenzado su carrera como chanciller del consulado gaditano entre 1717 y 1730 es un factor clave pues, a buen seguro, durante ese período conoció y trató con todos los principales comerciantes de la nación francesa, los mismos que tendrían también un papel relevante en los negocios de la plata española durante las décadas posteriores³⁰.

²⁹ Alonso Álvarez, 1986; 1991; 2011. Tedde de Lorca, 1988. Cebreiro Ares, 2020b.

³⁰ DeLastre hace referencia a los méritos de su carrera en dos memorias. Una del 28 de junio de 1747 y otra de septiembre de 1750 dirigida esta al señor Rouille, Ministro y Secretario de Estado de la Marina, AN, CARAN, AE/B/1/464. En la segunda de ellas declara tener 68 años de edad. Véase también Mézin, 1997: 379-380.

BIBLIOGRAFÍA

- Aglietti, Marcella, Herrero Sánchez, Manuel y Zamora Rodríguez, Francisco (coords.), *Los cónsules extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Madrid, Doce Calles, 2013.
- Alonso Álvarez, Luis, *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, A Coruña, Xunta de Galicia, 1986.
- Alonso Álvarez, Luis, “Especialización mercantil y crisis de la economía rural: las importaciones coloniales durante la época del «comercio libre» en Galicia, 1778-1816”, *Anuario de Estudios Americanos*, 48 (Sevilla, 1991): 463-478.
- Alonso Álvarez, Luis, “La sociedad de los correos marítimos y sus encadenamientos empresariales en las economías cantábricas, 1764-1802”, Joaquín Ocampo Suárez-Valdés (coord.), *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*, Gijón, Trea, 2011: 39-68.
- Artaza Montero, M. M., “Un plan de desenrolo económico para Galicia a finais do Antigo Réxime o monopolio do comercio coa Mar do Sur (1775-1809)”, *Revista da Comisión Galega do V Centenario*, 1 (Santiago de Compostela, 1989): 73-83.
- Barreiro Mallón, Baudilio, *La Coruña 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, Madrid, Tabacalera, 1990.
- Barret, Ward, “World bullion flows, 1450-1800”, J. D. Tracy (dir.), *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990: 224-254.
- Bartolomei, Arnaud, Calafat, Guillaume, Grenet, Mathieu y Ulbert, Jörg (eds.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVIIe-XXe siècle)*, Madrid / Roma, Casa de Velázquez / École Française de Rome, 2018.
- Bartolomei, Arnaud y Faraut, Vivien, “L'exploitation de la correspondance consulaire. Apports et enjeux d'un traitement quantitatif des données”, Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet y Jörg Ulbert (eds.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVIIe-XXe siècle)*, Madrid / Roma, Casa de Velázquez / École Française de Rome, 2018: 63-83.
- Castillo Espinosa, Sergio, *Don Pedro Cebrián y Agustín, V Conde de Fuenclara, Virrey de Nueva España*, Borja, Centro de estudios borjanos / Institución Fernando el Católico, 1995.
- Cebreiro Ares, Francisco, “El derecho de indulto de plata y el Real Giro: una nueva fiscalidad sobre la exportación de la plata hispánica bajo el Marqués de la Ensenada (1748-1754)”, Ramón Lanza García (ed.), *Fisco y moneda: el uso del dine-*

- ro en las economías de los reinos hispanos, siglos XIII-XVIII*, Santander, Universidad de Cantabria, 2020a: 443-476.
- Cebreiro Ares, Francisco, *El Banco de San Carlos en Galicia (1783-1808). Periferia financiera, plata hispánica y final del Antiguo Régimen monetario*, París, Éditions Hispaniques, 2020b.
- Cerdá Crespo, Jorge, *Conflictos coloniales. La Guerra de los Nueve Años 1739-1748*, Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2010.
- Cordero Carrete, Felipe Ramón, “Don Andrés de Losada y Sotomayor (1707-1790). Alguacil Mayor de la Ciudad y Arzobispado de Santiago”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, VI (Santiago de Compostela, 1946): 249-278.
- Dermigny, Louis, “Circuits de l’argent et milieux d’affaires au XVIIIe siècle”, *Revue Historique* 432, 78^e année, CCXII/IV (París, 1954): 239-278.
- Donoso Anes, Rafael, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750). Su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2010.
- Dubert, Isidro, “Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17 (Santiago de Compostela, 2008): 211-243.
- Dubert, Isidro, “Comercio y comerciantes de productos coloniales en Galicia durante el monopolio con América, 1765-1778”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 27 (Santiago de Compostela, 2018): 235-263.
- Fernández de Pinedo, Emiliano, “Comercio colonial y semiperiferización de la Monarquía Hispana en la segunda mitad del siglo XVII”, *Áreas, Revista de Ciencias Sociales*, número especial (Murcia, 1986): 121-131.
- Freire Costa, Leonor, Rocha, María Manuela y Martins de Sousa, Rita, *O Ouro do Brasil*, Lisboa, INCM, 2013.
- Gárate Ojanguren, María Montserrat, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1990.
- Gárate Ojanguren, María Montserrat, *Comercio ultramarino e Ilustración: la Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1993.
- García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América 1650-1700*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla / Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1980.
- García-Baquero González, Antonio, *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1988, 2 vols.
- García-Baquero González, Antonio, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada, 2003.

- García-Mauriño Mundi, Margarita, *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1999.
- García-Mauriño Mundi, Margarita, *Una familia de comerciantes y jenízaros en el Archivo de la Real Maestranza: los del Duque*, Ronda, Archivo de la Real Maestranza de Caballería de Ronda, 2014.
- Harding, Richard, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy. The War of 1739-1748*, Woodbridge, Boydell Press, 2010.
- Haudrère, Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle*, París, Les Indes Savantes, 2005, 2 vols.
- Hussey, Roland Dennis, *The Caracas Company, 1728-1784*, Cambridge Massachusetts, Harvard University Press, 1934.
- Irigoin, Alejandra, "Global silver: Bullion or Specie? Supply and demand in the making of the Early Modern Global Economy", *Economic History Working Papers*, 285 (Londres, 2018): 1-41.
- Irigoin, Alejandra y Grafe, Regina, "Bargaining for Absolutism: A Spanish Path to Nation-State and Empire Building", *Hispanic American Historical Review*, 88/2 (Durham, 2008): 173-209.
- Jambu, Jérôme, *Tan d'or que d'argent: la monnaie en Basse Normandie à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.
- Jaupart, F., *L'activité commerciale et maritime de Bayonne au XVIIIe siècle*, Bayona, Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 1966.
- Jolin, Nicolas, "Les origines géographiques et sociales des capitaines négriers nantais (1717-1738)", Guy Supin y Jean-Luc Sarrazin (coords.), *Économie et société dans la France de l'Ouest Atlantique du Moyen Âge aux Temps modernes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004: 255-280.
- Kuethe, Allan J., "El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz", Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Sevilla / Texas, Escuela de Estudios Hispano-americanos / Texas-tech University, 1999a: 35-66.
- Kuethe, Allan J., "Traslado del consulado de Sevilla a Cádiz: nuevas perspectivas", Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Sevilla / Texas, Escuela de Estudios Hispano-americanos / Texas-tech University, 1999b: 67-82.
- Lespagnol, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.
- Lobato Franco, Isabel y Oliva Melgar, José María, "American silver and the war treasury. The consignments of American Silver during the war of the Spanish

- Sucession”, José Ignacio Martínez Ruiz (coord.), *A Global Trading Network: the Spanish Empire in the World Economy (1580-1820)*, Sevilla, Editorial de la Universidad de Sevilla, 2018: 93-130.
- Lüthy, Herbert, *La Banque Protestante en France: de la révocation de l'Edit de Nantes à la Revolution*, París, SEVPEN, 1959, 2 vols.
- Martín García, Alfredo, *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia Moderna. La villa de Ferrol y su tierra, siglos XVI-XIX*, León, Universidad de León, 2005.
- Martín García, Alfredo, *Auge y decadencia: desarrollo económico, cultura y educación en Ferrolterra durante el Antiguo Régimen*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2008.
- Meijide Pardo, Antonio, “El cuerpo consular en las plazas marítimas de Galicia en el período de 1790 a 1840”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 20/60 (Santiago de Compostela, 1965): 55-89.
- Merino, José, “Guerre et affaires. Louisbourg, août 1745”, Martine Acerra, Jose Merino y Jean Meyer (coords.), *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, París, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998: 291-299.
- Meyer, Jean, *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, París, SEVPEN, 1966, 2 vols.
- Meyer, Jean, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, París, SEVPEN, 1969.
- Mézin, Anne, *Les consuls de France au siècle des Lumières: 1715-1792*, París, Ministère des affaires étrangères, 1997.
- Morineau, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Londres / París, Cambridge University Press, 1985.
- Oliva Melgar, Jose María, “Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata americana en la segunda mitad del siglo XVII”, Isabel Lobato Franco y José María Oliva Melgar, *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XII-XVIII): Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013: 127-155.
- Pulido Bueno, Ildefonso, *El Real Giro de España: primer proyecto de Banco Nacional*, Huelva, Artes Gráficas Andaluzas, 1994.
- Rambert, Gaston, “La France et la politique commerciale de l'Espagne au XVIII^e siècle”, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 6/4 (París, 1959): 269-288.
- Rey Castelao, Ofelia, “Las burguesías en la Galicia de fines del Antiguo Régimen”, Francisco José Aranda Pérez (coord.), *Burgueses o ciudadanos en la España moderna*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2003: 201-256.

- Sardone, Sergio, “Secuestro de las remesas privadas: oro y plata al servicio de la Corona” Antonio Miguel Bernal (dir.), *Modernidad de España. Apertura europea e integración atlántica*, Madrid, Marcial Pons, 2017: 701-726.
- Sardone, Sergio, “El *Maluco*. La financiación de las expediciones, 1518-1529”, *Actas del Congreso Internacional de Historia «Primus Circumdediti Me»*, Valladolid, Ministerio de Defensa / Junta de Castilla y León, 2018: 225-255.
- Sardone, Sergio, “Forced loans in the Spanish Empire: the first requisition of American treasures in 1523”, *Economic History Review*, 72/1 (Londres, 2019): 57-87.
- Stein, Stanley J. y Stein, Barbara H., *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Barcelona, Crítica, 2002.
- Tedde de Lorca, Pedro, “Comerciantes y banqueros madrileños al final del Antiguo Régimen” Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón, Luis Ángel Rojo Duque y Pedro Tedde de Lorca (eds.), *Historia económica y pensamiento social: estudios en homenaje a Diego Mateo del Peral*, Madrid, Alianza Editorial, 1983: 301-334.
- Tedde de Lorca, Pedro, *El Banco de San Carlos (1782-1829)*, Madrid, Alianza Editorial, 1988.
- Ulbert, Jörg y Le Bouëdec, Gérard (dirs.), *La fonction consulaire à l'époque moderne. L’Affirmation d’une institution économique et politique (1500-1800)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006.
- Vigo Trasancos, Alfredo, *A Coruña y el Siglo de las Luces. La construcción de una ciudad de comercio (1700-1808)*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2008.
- Vila Vilar, Enriqueta, “Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida”, John R. Fisher, *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, University of Liverpool, 1998, vol. II: 27-43.
- Walker, Geoffrey J., *Spanish politics and Imperial Trade, 1700-1789*, Bloomington, Indiana Universty Press, 1979.
- Zylberberg, Michel, *Une si douce domination. Les milieux d’affaires français et l’Espagne vers 1780-1808*, París, CHEF, 1993.

Fecha de recepción: 5 de febrero de 2019.

Fecha de aceptación: 4 de noviembre de 2019.

American Precious Metals and the French Consulate in Galicia over the war period 1743-1749

This paper provides a listing of the ships and cargoes of goods that arrived in the north-west Spanish region of Galicia between 1743 and 1749. The main source is the correspondence between the French Consul in the Spanish seaport of Corunna and his superiors, kept in the Archives Nationales (Paris). Based on this information, global amounts of bullion arriving in the peninsula at the time are reassessed and presented alongside an interpretation of the mechanisms and key players which typified the “Galician phase” of precious metal imports from America to Spain.

KEY WORDS: *American precious metals; War of Jenkins’ Earl; French consulate; Galicia; eighteenth century.*
