

EL RIESGO DE CONTRATAR CON EL ENEMIGO. SUMINISTROS INGLESES PARA LA ARMADA REAL EN EL SIGLO XVIII

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ
Licenciado en Historia Moderna

La Corona española iniciaba el siglo XVIII con su poderío naval muy mermado. En concreto, después de la batalla de Vigo (Rande), en 1702, y las escaramuzas marítimas de la guerra de Sucesión, la Armada Real española se hallaba al borde de su casi total desaparición (1). Es más, pudiera decirse que tal Armada no existía en la Monarquía hispana; más bien las fuerzas navales del Reino se habían formado tradicionalmente, desde fines de la Edad Media, por una serie de armadas y escuadras sin vínculo orgánico dedicadas a tareas muy concretas. Entre éstas eran muy conocidas la Armada del Mar Océano, que aseguraba las rutas ultramarinas, o la Escuadra de Galeras, destinada a patrullar el Mediterráneo limitando la acción de la piratería berberisca o el contrabando en las costas españolas, función análoga a la cumplida en el Caribe por la Armada de Barlovento (2).

La Marina de Guerra se convertía así en un punto central de la política del reformismo borbónico, tendencia que acabaría consagrándose a partir de 1714, año en que la Corona española recurrirá a la compra de unidades navales (*Real Mary, Penbrok, Lanfranco I y San Francisco*) a diferentes particulares, nacionales y extranjeros. Este recurso se vería incrementado posteriormente con otras adquisiciones realizadas en Génova por el ministro Alberoni. El fin último de todas estas medidas era colocar a la Corona española, por la fuerza de su Armada Real, en un papel de mediadora entre Inglaterra y Francia. Es decir, que tanto una como otra tuvieran que contar con España para dirimir sus pretensiones hegemónicas sobre Europa. Pero, además, la economía española seguía ligada estrechamente al flujo de metales preciosos y materias primas provenientes de América, circunstancia que condicionaba enormemente el crecimiento del país. A esto debemos añadir el carácter

(1) Una buena aproximación al despuntar de la Armada borbónica se puede encontrar en BLANCO NÚÑEZ, J. M.: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*. Madrid, 2001. Véase también RODRÍGUEZ CASADO, V.: «La política del reformismo de los primeros borbones en la Marina de Guerra española», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV. Sevilla, 1968, pp. 601-618.

(2) Sobre la organización de las Armadas contamos con el reciente trabajo de MIRA CABALLOS, E.: «El sistema naval español en el siglo XVI: las Armadas del Imperio», *Revista de Historia Naval*, núm. 74. Madrid, 2001, pp. 39-54.

eminentemente costero de España, que hacía que la mayor parte del tráfico comercial interior se realizara a través del cabotaje de pequeñas embarcaciones. Por todo ello, la Corona española se enfrentaba a una tarea imprescindible con la potenciación de su Armada. La orientación de la acción se fundó en cuatro pilares básicos: *a)* crear instalaciones que permitieran la construcción naval; *b)* desarrollar políticas de fomento para el acopio de las materias primas necesarias; *c)* racionalizar e incrementar los ingresos nacionales, y *d)* acometer una política eficaz de reclutamiento y formación de la marinería y de los oficiales.

Las dificultades intrínsecas del siglo en cuanto a la penuria presupuestaria y, en general, a la falta de liquidez limitaron enormemente el desarrollo de la política de fomento de la Armada. Como ya indicamos en otra ocasión, el suministro de jarcia para la Marina de Guerra se encontró desde el principio con carencias muy difíciles de solventar en cuanto a infraestructuras y personal experimentado y especializado (3). El Almirantazgo, en su períodos de actividad, y la Secretaría de Marina y los departamentos navales durante todo el siglo, alumbraron distintas fórmulas para resolver el abastecimiento de la Flota (compras a particulares por asiento, compras encubiertas en el extranjero, espionaje y contratación de maquinaria y técnicos foráneos, etc.). La necesidad de disponer de una Armada poderosa era especialmente acuciante en el país desde el asedio de Gibraltar en 1727, en el que la incapacidad operativa de la Armada Real había sido manifiesta. El problema estaba servido: ¿cómo conseguir una fuente estable y económica de provisión de jarcia con destino a los aparejos de los buques de la Marina de Guerra? Además, la cuestión se fue convirtiendo en apremiante a medida que avanzaba la década de 1730, porque España e Inglaterra comenzaron a mantener en las costas americanas disputas de cierta consideración, debidas principalmente al contrabando generalizado que esta última realizaba bajo el paraguas legal del llamado «navío de permiso».

En este contexto, en los primeros días de 1730 llegaba a España el súbdito inglés John Burnaby, uno más de los muchos extranjeros que arribaban a la bahía de Cádiz con la intención de introducirse en el próspero mercado auspiciado por la conversión del puerto gaditano en sede de la Casa de Contratación. Cádiz era en el siglo XVIII puerta de entrada de las materias primas y metales preciosos procedentes del Nuevo Mundo. En 1731, como fruto de las iniciativas reformistas que hemos destacado, ya funcionaban en España diversos enclaves de construcción naval, entre los que sobresalían La Carraca, en Cádiz, y La Graña, en Ferrol, embriones de los futuros arsenales regios de Cádiz, Cartagena y Ferrol. Pero los buques que se construían debían ser dotados de aparejos y arboladuras, elementos imprescindibles para la navegación de vela de la época.

Para la provisión de la jarcia necesaria para el aparejo de los buques en construcción, o para el repuesto y dotación de las unidades en servicio, la

(3) DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica: el traslado de la Real Fábrica de Jarcia de Puerto Real a La Carraca». *Revista de Historia Naval*, núm. 76. Madrid, 2002. pp. 61-62.

Corona recurrió a los asientos o contratos con particulares (4), sistema que perduró hasta mediados de la centuria. Durante 1732 los intendentes españoles publicaron diversos anuncios que señalaban el gran interés del Rey por contratar el suministro de jarcia para la Armada Real. John Burnaby pensó que aquel contrato podría ser una buena herramienta para aumentar sus beneficios en la actividad comercial que desarrollaba en Cádiz y decidió presentar una propuesta, el 20 de mayo de 1732, en la ciudad de Sevilla. Apenas un mes más tarde, el 6 de junio de 1732, José Patiño informó de su aprobación y del contenido final del asiento (5). Éste, compuesto por trece condiciones, establecía la obligación de Burnaby, por un período de siete años, de abastecer en cantidad suficiente de jarcia, motonería y racamentos a los arsenales de La Carraca-Puente Zuazo y al astillero de El Puntal (Cádiz).

El recién nombrado asentista marchó en marzo de 1733 a Inglaterra, donde contactó y cerró un acuerdo con los comerciantes londinenses Edward Gibbon y Richard Lockliwood. Los siguientes pasos de Burnaby se centraron en formalizar las condiciones de reparto de las participaciones en el asiento entre él y sus nuevos asociados. Además, después de algún tiempo había logrado trabar relación con un particular que disponía de una fábrica de jarcia en el mismo Londres y que se había encargado de reclutar operarios para que colaboraran en la producción. Mientras aceleraba el inicio de la producción, mediando entre sus asociados financieros y los artesanos que se habían comprometido, al mismo tiempo se encargaba de poner los cimientos de la empresa. Las líneas maestras de la sociedad eran las siguientes: Burnaby cedía dos terceras partes —de beneficios y gastos— a Gibbon y Lockliwood. Éstos se encargarían en Londres de administrar las relaciones con la fábrica de jarcia y serían representados en Cádiz, a su vez, por los hermanos Alejandro y Garret Noel. Estos comerciantes actuarían como corresponsales, realizarían funciones de factores para la recepción de géneros en Cádiz y llevarían la contabilidad del negocio. Ultimados los preparativos comerciales e industriales, Burnaby se embarcó junto a los hermanos Noel en el buque *Constante*. A bordo iba jarcia ya manufacturada, materias primas (cañamos y alquitranes) y utensilios varios por valor de 76.693 pesos castellanos (6). El destino de todo el cargamento serían los almacenes regios de la Isla de León, que habían sido cedidos por la Armada Real española para la ocasión.

(4) La intención de la Armada era, con el tiempo, avanzar hacia la fundación y mantenimiento de manufacturas reales, a la manera de las establecidas en Inglaterra o en la Francia colbertista. Véase DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «El reformismo...».

(5) Archivo General de Simancas (en adelante AGS). Secretaría de Marina. leg. 601. Noticia del asiento de John Burnaby en 1732.

(6) Los precios estipulados fueron los siguientes: la jarcia alquitranada, cualquiera que fuese su diámetro, se pagaría a 70 reales de plata el quintal de 100 libras castellanas; diferentes cabos de corto diámetro, a 92 reales el quintal; el vaivén, piola, merlín, sondalezas y otros cabos blancos, a 140 reales el quintal. La motonería, poleas y cuadernas de entre 4 y 9 pulgadas de diámetro costarían a la Real Hacienda 2.5 reales de plata antigua por cada pie de 12 pulgadas; 5 reales de plata por aquellos géneros de entre 10 y 14 pulgadas; 6 reales de plata y 1 cuartillo por los productos de 15 a 19 pulgadas; 8 reales de plata por los géneros de entre 20 y 58 pulgadas. Los motones utilizados en las maniobras de sentar las quillas de los buques se cifra-

A partir de este instante, Burnaby comenzó a realizar las entregas de jarcia en el arsenal gaditano. Lo que en principio se vislumbraba como una solución muy favorable para la Marina de Guerra y, en consecuencia, para el propio asentista, tomó rápidamente un sesgo muy diferente. Al año siguiente de comenzar con su provisión, las relaciones entre el comerciante inglés y la Armada se enrarecieron. Burnaby había demorado la entrega de las primeras partidas hasta que la Armada cumpliera con una de las condiciones del contrato, que imponía la cesión de terrenos al asentista para la instalación de una cordelería y de sus almacenes anexos. Esta controversia no se resolvió hasta bien entrado el año 1734, momento a partir del cual Burnaby comenzó a hacer uso de otro de los capítulos pactados con Patiño. Éste le reconocía el derecho de realizar las entregas de género de mil en mil quintales, siempre y cuando se le hubiera abonado el importe de todas las partidas entregadas con anterioridad. Los funcionarios de los arsenales no podían respetar esta condición, porque necesitaban suministrar con urgencia jarcia a los buques de los departamentos y no podían esperar a que se librasen los fondos necesarios para el pago. Hasta tal punto llegó el empecinamiento de Burnaby, que en ocasiones los funcionarios de la Armada tuvieron que recurrir a la fuerza y proveerse de jarcia embargando los géneros directamente en el almacén de la Isla de León.

Otro foco importante de desavenencias entre el súbdito inglés y la Armada se centró en la calidad de los productos entregados. Desde principios de 1735, los funcionarios de la Armada destinados en los arsenales reales se quejaron reiteradamente de la calidad de la jarcia que Burnaby les estaba entregando. El intendente de Cádiz dirigió numerosas misivas a la Corte donde daba cuenta de la escasez de cordaje para cubrir las necesidades de las construcciones y repuestos de los buques adscritos a su departamento naval (7). Esta situación determinó que los funcionarios reformistas arbitrasen soluciones de urgencia y recurrieran a realizar compras de jarcia, por su cuenta y riesgo, en Bayona (8), Cataluña (9), Cartagena y Ferrol.

ban en 17 reales y 1 cuartillo; los pernos de cualquier tamaño o diámetro costarían 116 reales de plata por cada quintal castellano; los racamentos de entre 12 y 20 pulgadas hasta 36 pulgadas saldrían a la Armada por entre 1,5 reales y 2 reales y 3 cuartillos.

(7) AGS. Marina, leg. 305. Francisco de Varas Valdés a José Patiño (Cádiz, 12-II-1735). El intendente de Cádiz avisaba a Patiño de la preocupante escasez de jarcia, de todo punto insuficiente para proveer las necesidades de cordaje en la Bahía. Cifrabas las necesidades inmediatas en 21.828 quintales; pero, al mismo tiempo, dudaba que Burnaby fuera capaz de suministrar el pedido, ni siquiera en parte, antes de la siguiente primavera. El asentista inglés le había asegurado que recibiría en poco tiempo unos 7.000 quintales de jarcia que, según sus noticias, le habían embarcado sus socios de Inglaterra. El intendente Varas Valdés también avisaba a Patiño de que necesitaría que se le fueran librando fondos para hacer frente a los pagos de todo el cordaje necesario, cuyo importe, atendiendo a los precios del asiento, sería de unos 2.882.030 reales y 20 maravedíes.

(8) En este tiempo se utilizó a la Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuyos servicios se complementaron más adelante con los de la Compañía de La Habana.

(9) Utilizando por intermediarios a particulares que posteriormente también suscribirían asientos con la Secretaría de Marina. Tal sería el caso de los barceloneses Josep Basora y la familia Buxó, que he estudiado en mi tesis doctoral.

Además de los inconvenientes destacados por la Armada en cuanto al acabado y a la calidad de la producción de cordelería inglesa, la documentación nos muestra que también existían problemas dentro de la propia sociedad constituida por Burnaby. Desde junio de 1735, Gibbon y Lockliwood decidieron suspender sus relaciones comerciales y de correspondencia con los hermanos Noel. Acordaron con Diego Lynch que sustituyera a éstos en la administración de los asuntos del asiento en Cádiz. Para llevarlo a cabo expidieron órdenes y enviaron poderes notariales para que la administración del asiento pasara a depender de Diego Lynch y Cía. En los referidos instrumentos notariales, Edward Gibbon y Richard Lockliwood conferían autoridad a Lynch para que ajustara las cuentas de lo gestionado por los hermanos Noel desde el principio del asiento. Al parecer, los asociados londinenses habían recibido noticias referentes a una gestión tan mala del contrato con la Armada española que existía incluso riesgo de quiebra de la sociedad. Lynch inició gestiones con los Noel para que entregaran la liquidación del estado contable del asiento, pero éstos hicieron caso omiso. Por este motivo, el comerciante inglés afincado en Cádiz decidió dirigirse directamente a la Intendencia General de Marina, para conseguir que ésta, con su autoridad, obligara a los Noel. La dirección de la Marina no se habría involucrado en la disputa si los comerciantes ingleses no hubieran jugado su baza más importante, que consistía en la necesidad improrrogable del suministro de jarcia para la Armada Real, exponiendo a la Intendencia que, si no obligaba a los Noel a presentar las cuentas, los asociados ingleses cerrarían el grifo de la inversión y, por lo tanto, los envíos de jarcia desde Inglaterra. Se sentaban así las bases de la presión que se ejercería sobre la Corona española.

La Armada, consciente de los problemas con los que se encontraría tras una posible interrupción del suministro de cordaje naval, se vio obligada a intervenir. Se abrieron diligencias judiciales para esclarecer los hechos y verificar las responsabilidades de Burnaby y Noel; la Marina tendría así mayor información sobre el funcionamiento de la compañía inglesa y sobre las verdaderas posibilidades de continuar con la contrata. Como primer paso se interrogó a todas las partes para obtener una versión contrastada de los hechos. Como es lógico, la justicia española no sacó mucho en claro de dichos testimonios, pero el procedimiento judicial se prosiguió con un requerimiento al Almirantazgo para que se inventariaran las existencias depositadas en aquel momento en los almacenes de los asentistas en la Isla de León. El 27 de febrero de 1737, el comisario real de Guerra y Marina, Nicolás Carlos Colón, visitó los almacenes y levantó una relación detallada de todos los géneros y existencias. Después de la entrega de los informes de Colón a la instancia judicial, se dictó sentencia el 27 de abril. En ella se exponía que a Gibbon y Lockliwood les asistía la razón, pero que lo cierto era que para la Corona española el titular del asiento había sido desde el principio John Burnaby, tal y como constaba en las escrituras, por lo que se denegaba la solicitud de los comerciantes londinenses (10) de suprimirlo como titular del

(10) AGS. Marina, leg. 601. Extracto puntual y sucinto de los autos [contra Burnaby y los Noel].

contrato. A pesar de ello, en el dictamen se disponía que Burnaby debería acceder a que Lynch asistiera a todas las transacciones del asiento (salidas y entradas de género, entrega de productos en los almacenes, pagos de la Marina, etc.), permitiéndole así controlar los intereses de sus representados de Londres (11).

A la luz de esta sentencia nos permitimos aventurar las razones de la justicia para haber fallado en este sentido y no en otro. La verdad es que lo justo habría sido ceder judicialmente el asiento a Gibbon y Lockliwood, habida cuenta los instrumentos notariales que habían firmado Burnaby y los hermanos Noel en Londres, obligándose a las órdenes de sus socios en Inglaterra y a su participación financiera en el contrato. Sin embargo, la sentencia abogó por una solución conciliadora en la se dejaba casi todo igual y sólo se restituía a los socios londinenses un cierto control del negocio. ¿Qué se escondía detrás de esta decisión? Nos inclinamos a pensar que la Armada Real condicionó el dictamen, porque el recién creado Almirantazgo debía prever que un asiento que ya daba muestras de difícil continuación, jalonado de retrasos y de problemas de calidad en las entregas, podría interrumpirse definitivamente si se procedía al cambio de Burnaby. Debemos sumar también el hecho patente que representaban los pliegos que, desde mediados de 1735, Burnaby había presentado a la organización de la Armada para prorrogar el asiento y que habían sido aceptados por ésta. Este hecho debía otorgar cierta seguridad a la Marina, confiada en que Burnaby seguía estando interesado en dar continuidad a su negocio y, por tanto, al suministro de cordaje para los buques de la Armada, mientras que del lado de Gibbon y Lockliwood nada hacía vaticinar que tuviesen interés en continuar con dicho suministro. Para el Almirantazgo, Burnaby representaba en aquel momento su mejor opción a fin de garantizar los repuestos imprescindibles para las unidades navales españolas.

La pugna continua entre Burnaby y sus socios de Londres no resultó gratuita para ninguna de las partes y, evidentemente, acabó salpicando a la propia Armada Real. La dedicación de esfuerzos y recursos, tanto económicos como de tiempo, en ganar el pleito por parte de todos los interesados, provocó un abandono del asiento en todos sus términos. A la postre, la sentencia final de la querrela, como ya hemos reflejado, lejos de zanjar el asunto se presentaba como una fuente continua de problemas y demoras, ya que se había impuesto la presencia de ambas partes en cualquier transacción del contrato. Esto supondría que antes de una entrega de jarcia en los almacenes reales de La Carraca se tendría que convenir previamente una cita de ambas partes para que asistieran conjuntamente. En fin, para la Armada el asiento de Burnaby se estaba convirtiendo más en un lastre y una fuente de continuos problemas que en un medio de desarrollo y fomento. Esta situación derivaría, en la segunda

(11) *Ibidem*. «Que intervenga en la entradas y salidas de los géneros teniendo llave de ellos con el referido Juan Burnaby». La sentencia se comunicó el 27 de abril a las partes. El 21 de junio de 1735 Diego Lynch presentó recurso ante el tribunal, a fin de que obligara a Burnaby a cumplir la sentencia, porque éste no le permitía cerrar los almacenes con la llave y el candado, tal como había dispuesto la resolución judicial.

mitad de 1737, hacia un fracaso total por la interrupción, casi completa, del suministro de jarcia en los almacenes de los arsenales por parte de Burnaby.

Al arrancar 1738 el escenario no había mejorado, ni mucho menos. El marqués de la Ensenada, al frente del Almirantazgo, comenzó a recopilar información de los departamentos navales para averiguar la gravedad de la situación. Las opciones que tenía en aquel momento Ensenada pasaban por presionar al asentista para que cumpliera con su compromiso, algo que hizo mediante diversas órdenes manuscritas que envió al propio Burnaby y a los funcionarios de La Carraca. Desalentado porque todos sus esfuerzos se habían revelado inútiles, Ensenada determinó orientar su acción a suscribir nuevos asientos que le ofrecieran mayor seguridad, de modo que, agotadas todas las vías para salvar el asiento de Burnaby, tomó la decisión de cancelar el contrato del comerciante inglés durante agosto de 1738. En el curso de este mes estuvo convenciendo al infante Don Felipe, que figuraba como almirante general, de la conveniencia de suspender el contrato por lo perjudicial que era para la Marina y para el Erario real. Las fechas son especialmente importantes porque el conflicto entre los guardacostas españoles y los contrabandistas ingleses en las costas americanas, larvado durante años, comenzaba a alcanzar su punto álgido y estallaría apenas un año más tarde. A raíz de estas conversaciones, Ensenada consiguió, el 27 de agosto, que el Infante elevara una consulta al Soberano (12), aunque es de presumir que la redacción se debiera a la pluma del propio secretario del Despacho. En el contenido de dicha consulta se desglosaron los motivos de la Marina para desistir de la contrata: Burnaby no había cumplido con las condiciones tercera y sexta de su obligación, por las que tenía que mantener una considerable cantidad de jarcia almacenada, en previsión de una petición extraordinaria de la Armada Real (13). Ensenada apoyaba su afirmación en los informes que había recibido después de los numerosos reconocimientos de los almacenes del asentista en la Isla de León. Éstos, a su vez, habían sido confirmados por las declaraciones de los asociados del asentista, que detallaban el asunto de los candados y las cadenas en las puertas de los almacenes de Burnaby (14). Sin embargo, nosotros sí que tenemos constancia del origen de la imposición de los candados y cadenas de los almacenes como resultado de la querrela entre Burnaby y sus socios londinenses. No deja de interesarnos cómo Ensenada utiliza la ejecución de dicha sentencia como el elemento de más peso en su argumentación, para reforzar la idea de inseguridad del asiento de Burnaby que pretendía trasladar al Infante.

Burnaby perdía su contrato de forma definitiva y malograba, al mismo tiempo, la consideración que la Armada Real, siempre recelosa de un súbdito inglés, le había profesado hasta aquel momento. La guerra de la Oreja de Jenkins, según se conoce en Inglaterra, o del Asiento, como se denomina en España, comenzaría en octubre de 1739, apenas un año después de la cancela-

(12) AGS. Marina, leg. 601. El Infante Almirante General (San Ildefonso, 27-VIII-1738).

(13) *Ibidem*.

(14) *Ibidem*.

ción del asiento de John Burnaby. Diversas acusaciones, más o menos ciertas, de tráfico comercial con una nación enemiga —Inglaterra, claro está— acabaron con el comerciante inglés en la cárcel real de Sevilla y con muchas de sus propiedades en España embargadas por el Rey. Sin embargo, la Marina no podría reparar los perjuicios que le había causado el mal funcionamiento de la contrata de Burnaby con el simple embargo de las propiedades de éste. Los informes del Almirantazgo dejaban claro la incapacidad operativa de las unidades desplazadas a América para enfrentarse a las escuadras de Anson (Pacífico) y Vernon (Atlántico). La construcción de navíos en La Habana también quedaría estancada por la falta de jarcia y de otros materiales importantes. Y, lo más grave, la formación de escuadras en Ferrol, Cádiz y Cartagena para operaciones de distracción en Europa, protección de convoyes o acciones en el Caribe quedaba gravemente limitada por la incapacidad de abastecer de jarcia a todas las unidades. ¿Serían suficientes las medidas de urgencia y los arbitrios realizados desde 1736 por la Intendencia General y, más tarde, por el Almirantazgo para el suministro de cordelería naval, visto el fracaso de la provisión por la vía de Burnaby? (15). El resultado de la campaña arrojaría la respuesta a esta cuestión, aunque en dicho desenlace estén implicados otros considerandos de orden político, estratégico, económico y, cómo no, de la fortuna en la contienda (16).

Continuando con John Burnaby y su relación con la Armada española, lo habíamos dejado en la cárcel provincial de Sevilla acusado de comercio ilícito con el enemigo. Su penosa situación se alargó hasta el 29 de septiembre de 1742, cuando la Corona decidió liberar al súbdito inglés. Éste, nada más verse libre, inició una dura lucha por recobrar sus propiedades embargadas. La pugna judicial entre John Burnaby y la Corona española se prolongó durante varios años, hasta que finalmente, en junio de 1751, el Rey dio orden de reintegrarle los importes de todo lo que se le había embargado durante la guerra. En esta decisión pesó mucho, por un lado, que el cónsul inglés en Cádiz apoyara decisivamente la querrela de Burnaby contra la Corona española, porque en el embargo se habían incluido algunas propiedades y bienes pertenecientes a los también ingleses Gibbon y Lockliwood; y, por otro lado, el momento delicado en las relaciones hispano-británicas en un intercambio de negociaciones sobre la paz entre ambos países en que estos se recolocaban en

(15) Nos estamos refiriendo a las compras realizadas a particulares por cuenta de los intendentes de los propios departamentos navales, la utilización de compañías privilegiadas para la adquisición de jarcia de forma encubierta en diferentes plazas europeas, la realización de asientos con otros comerciantes como Josep Basora en 1736-1737 y, confirmando su asiento, en 1739, etc. Los asientos de jarcia ya fueron objeto de mi atención en DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «El reformismo borbónico y el suministro de jarcia para la Armada española, 1720-1740», en *XII Congreso Internacional de AHILA. América Latina: Otro Occidente? Debates do final do milénio*, 21 a 25 de Setembro de 1999, Porto (en prensa).

(16) En cualquier contienda los factores determinantes son diversos y la fortuna no es el menor de ellos. Durante este conflicto pueden ser buenos ejemplos de lo dicho el fracaso de Vernon en Cartagena de Indias, en contraste con el apresamiento del *Nuestra Señora de Covadonga* por Anson, o el incierto resultado de la batalla entre las escuadras de Andrés Reggio y Knowles, en octubre de 1748, en las cercanías de La Habana.

el escenario político europeo (17). Las gestiones del cónsul inglés ejercieron presión sobre la Secretaría de Marina para que se llegara a un acuerdo beneficioso para ambas partes. Un somero repaso de la situación nos aporta que la confiscación realizada había importado 1.289.871 reales, de los que se detrajeron directamente 435.707 que fueron a parar a las arcas del fisco español. De los 854.164 reales restantes, Alcedo y Herrera habían entregado al «secreto denunciador» (18) 165.733 reales y 32 maravedís. Otra cantidad idéntica quedó a resguardo de Alcedo y Herrera, quienes como responsables de la confiscación se reservaron 331.467 reales. En las cuentas de éstos no se dice nada de la diferencia de 191.228 reales que faltaría para completar la cantidad original del embargo.

Como conclusión, la relación entre Burnaby y la Armada Real española se caracterizó por las continuas desavenencias entre los funcionarios reales y el asentista. La Administración española se quejó de la mala calidad de la jarcia entregada, del sistema de entregas de género en pequeñas cantidades, etc. El comerciante inglés, por su parte, censuró los retrasos en los pagos de los productos entregados, la aparente desidia en las notificaciones de las cantidades y calidades de la jarcia que debía entregar, etc. El resultado de la aportación del comerciante inglés al esfuerzo bélico naval español se podría calificar según este panorama como desastroso. La Marina de Guerra recurrió a él en las urgencias bélicas y falló o, por lo menos, defraudó las expectativas que había suscitado su contratación. La calidad de su producción solió ser mala si nos atenemos a los informes de los funcionarios de la Marina y sin llegar a hacernos eco de los rumores de sabotaje que posteriormente se originaron a raíz de los embargos realizados durante la guerra. Este hecho fue constatado en diversas ocasiones por fuentes, llamémoslas así, independientes como la descripción de la mala calidad de la producción de Burnaby realizada por otro inglés, Thomas Fleming, también a sueldo de la Corona española, en 1748: «Sin que S.M. experimente el fraude, y notorios engaños que practicó Don Juan Burnaby; y otros en cuya dependencia travajé (*sic*) en la corte» (19).

(17) Las relaciones fluidas entre España e Inglaterra después de la paz de Aquisgrán, en 1748, en gran medida fueron fruto de la eficaz gestión de Ricardo Wall al frente de la embajada española en Londres.

(18) Personaje que, representando a la Corona, llevaba la acusación en contra de Burnaby.

(19) AGS. Marina, leg. 315. Thomas Fleming a Ensenada (19-XI-1748). Este personaje estaba, según sus propias palabras, en «comisión reservada» contra los ingleses y aprovechaba su estancia en Cádiz para entregar a Ensenada un nuevo método de fabricar jarcia para la Armada Real, justificando sus conocimientos sobre la base de su colaboración con Burnaby en su asiento. Era esto a lo que hacíamos mención como fuentes independientes que como vemos no lo eran tanto, ni mucho menos, ya que Fleming utiliza como argumento en su proposición lo honrado que era en comparación con Burnaby, que continuaba pleiteando en aquella época.