

LA CIUDAD DE CÁDIZ Y SU ACCESO TERRESTRE: ASPECTOS FINANCIEROS DE LA OBRA DEL ARRECIFE (1759-1792)

M^a Gloria Cano Révora
Juan Torrejón Chaves

LOS CAMINOS ESPAÑOLES DEL SETECIENTOS

La construcción de una red viaria más adecuada que articulara mejor el territorio, favoreciendo las comunicaciones y, con ello, el desarrollo económico por medio del tráfico de personas y productos, se constituyó en uno de los objetivos más destacados de las transformaciones programadas en España durante el siglo XVIII. Nuestros ilustrados fueron conscientes de que uno de los mayores lastres que impedían la prosperidad general era el aislamiento físico y la desconexión existente entre los principales centros económicos, en particular la más dinámica periferia marítima y el interior peninsular, donde se hallaba precisamente el gran aparato administrativo de un Estado centralizado y burocrático.

En este ámbito, como en tantos otros, los proyectos sobrepasaron en gran medida a las realizaciones, si bien algunas de éstas fueron especialmente brillantes, en particular durante la época de Carlos III. No ha de olvidarse que fue en esta Centuria de las Reformas cuando quedó configurada nuestra red radial, se construyó el camino del puerto de Guadarrama y las carreteras de Burgos a Santander, por el puerto de Reinosa, de Málaga a Antequera, de Astorga a La Coruña, de Murcia a Cartagena, y se comunicó la Meseta con Andalucía a través del nuevo paso de Sierra Morena por el puerto de Despeñaperros, donde intervino tan acertadamente Carlos Lemaur. Con tan impresionante obra mejoraba en su punto más difícil la más importante ruta peninsular, el Camino Real de Madrid a Cádiz, que quedó beneficiada también con los tramos realizados en las nuevas poblaciones.

Antes de abrirse Despeñaperros en 1780, el itinerario desde Madrid a Cádiz transcurría por: Valdemoro, Aranjuez, Ocaña, Dosbarrios, Tembleque, Camuñas, Villarta, Manzanares, Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, El Viso del Marqués –seguidamente se pasaba por el Puerto del Rey–, La Carolina, Guarromán, Bailén, Andújar, Aldea del Río, El Carpio, Córdoba, La Carlota, Écija, Marchena, El Arahál, Las Cabezas, Jerez e Isla de León.

Las ventas más famosas que jalonaban el camino eran: la de Puerto de Lápi-ce, entre Camuñas y Villarta; la de Miranda, después de franquear el Puerto del Rey; la de D. Juan, entre Guarromán y Andújar; las de El Carpio y Alcolea, antes de Córdoba; la del Arrecife, de camino desde Córdoba hacia Écija; la de la Alcantarilla, una vez pasado El Arahal y yendo para Las Cabezas; la de la Vizcaína, entre las Cabezas y Jerez; y la del Arrecife, antes de llegar a la Isla.

Si se deseaba pasar por Sevilla, desde Écija se marchaba a través de Carmona, y desde Sevilla hacia Las Cabezas. Entre Écija y Carmona se hallaba la venta de la Moncloa; entre Carmona y Sevilla, la de Pedro Domingo; y saliendo de Sevilla para Las Cabezas, la de Orán.

SOLIDEZ, RECTITUD Y PROBLEMAS FINANCIEROS Y DE GESTIÓN

La loable intención de hacer "caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias con otras..." entró en contradicción con un medio natural generalmente adverso –la abrupta orografía española–, con una generalizada falta de técnicos y mano de obra capacitada, y con graves problemas de gestión y financiación de los empeños.

La gran ausencia de un personal técnico particularmente cualificado en el ámbito civil –arquitectos y maestros de obras se dedicaban con preferencia a todo a la llamada "arquitectura civil", y el germen del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, la Inspección General de Caminos y Canales, no se creó hasta 1799– obligó a acudir a los ingenieros militares, los cuales se vieron impelidos a sobrepasar el específico marco castrense de las fortificaciones y dedicarse, a este respecto, a una interesantísima actividad constructiva de caminos, puentes y canales. De la importancia que se concedió a esta labor da una idea el que en sus afamadas Academias de Matemáticas tales técnicos recibieran una formación específica sobre estos temas y que, desde septiembre de 1774, se pusiera al frente de los ingenieros ocupados en estas tareas –a las que se unían las de arquitectura civil– al arquitecto preferido por el rey Carlos III y miembro de este Cuerpo, Francisco Sabatini, quien entonces se hallaba con el grado de brigadier.

El recurso de acudir a los ingenieros del Ejército para proyectar y dirigir la construcción de caminos contaba con una serie de ventajas, además de la señalada especial preparación técnica, entre las que cabe destacar las siguientes:

a) La estructura militar permitía un control directo de los individuos y las actividades por el poder central, que se aseguraba así el preciso cumplimiento de las órdenes.

b) En tales sujetos se reunían no sólo las diversas capacidades de las fases de proyecto –levantamientos cartográficos, elaboración de planos, cálculos y presupuestos–, sino también las de ejecución –dirección de la obra y trato cotidiano con asentistas, proveedores de materiales y trabajadores–.

c) Se garantizaba mejor el control del presupuesto económico, asentándose en los libros de cuentas oficiales los ingresos y gastos por partidas periódicas, sometidas a inspección.

d) Quedaba asegurada la movilidad de tales sujetos, quienes sufrían traslados a puntos muy distantes de la geografía nacional, que ineludiblemente tenían que aceptar, viéndose obligados a desempeñar sus obligaciones en condiciones harto desfavorables y difícilmente soportables.

Además, no ha de perderse de vista que determinados caminos eran rutas estratégicas en la defensa del territorio; lo que también viene a justificar la presencia militar en este tipo de obras, y la preocupación desde el propio mundo de la milicia por contar con rutas practicables.

Hasta 1761 las obras de nuevas realizaciones, así como las de mantenimiento de las preexistentes, por lo general se financiaron con fondos provenientes de los pueblos por cuyos términos pasaban los caminos, y que habían representado elevados dispendios, particularmente insoportables para los más desfavorecidos. Fue entonces cuando se impuso un gravamen general de dos reales de vellón en el consumo de cada fanega de sal "sin excepción de personas algunas eclesiásticas, ni seculares", y el Estado asumió directamente la planificación y gestión de la política caminera. De la importancia que se daba al tema puede dar una idea el que se nombrase seguidamente al propio Secretario de Estado y Hacienda, el marqués de Esquilache, como Superintendente de Caminos; cargo que ocupó posteriormente, en 1778, el conde de Floridablanca, quien dio un impulso destacadísimo a las obras (1).

EL ARRECIFE DE CÁDIZ

Sobre otros lugares del territorio español Cádiz poseía entonces la ventaja de contar con técnicos suficientemente capaces de emprender cualquier obra de envergadura —los referidos miembros del Cuerpo de Ingenieros del Ejército destinados en sus fortificaciones—, y unas posibilidades financieras como ningún otro lugar de la Monarquía.

El acceso por tierra a la más dinámica ciudad española del momento se efectuaba desde la Isla de León por medio de un camino afirmado y empedrado, que se arruinó a causa de la enorme marea que provocó el terremoto de 1^o de noviembre de 1755, cuando se juntaron en la lengua de arena que une la isla de Cádiz con la de León el mar exterior con las aguas de la bahía, encontrando la muerte ahogados los que huían desde la ciudad de Cádiz amedrentados al ver cómo subía el nivel de las aguas (2).

(1) Para este primer apartado, se han utilizado como fuentes bibliográficas los textos de: González Enciso, A.: "El comercio", cap. VI del libro *Historia de España. Los Borbones en el siglo XVIII (1700-1808)*, pp. 242-245. Madrid, Edit. Gredos, 1991; Recuero, A.: "Los caminos. De la herradura a la rueda", en *Las obras públicas en el siglo XVIII*, Revista MOPU, n.º 356, pp. 65-86. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1988.

Acerca de la infraestructura viaria en el momento resulta imprescindible la consulta de: Alzola y Minondo, P.: *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, Ediciones Turner, 1979; Madrazo, S.: "Portazgos y tráfico en España a finales del Antiguo Régimen", en *Moneda y Crédito*, n.º 160, Madrid, 1984; y de este mismo autor, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, 1984.

(2) El efecto sobre Cádiz comenzó hacia las diez y media de la mañana y duró hasta la medianoche, subiendo el mar ocho varas sobre su nivel natural. En la Junta de Fortificaciones de Cádiz, que tuvo lugar el siguiente día 9, se trató sobre los devastadores efectos del maremoto en el arrecife.

Este arrecife salía del camino cubierto del Frente de Tierra de las fortificaciones y, transcurriendo entre los reductos central y de poniente que se proyectaron en 1751 para perfeccionar las defensas por esta parte, se dirigía hacia la Isla de León, teniendo a su izquierda diversas posesiones y huertas, transcurriendo sobre las dunas y muy próximo a la playa. El arrecife que destruyó el mar se halla representado en el "Plano de la Plaza de Cádiz con sus proyectos de Fortificación, Cuarteles y otros edificios Reales", del año 1735, que se guarda en el Servicio Histórico Militar de Madrid, y fue reproducido por el ingeniero Antonio Doncel y fechado en Cádiz el 12 de septiembre de 1760. Esta fecha de reelaboración permitió representar también en este plano el nuevo camino proyectado, cuyas obras estaban recién iniciadas.

El segundo arrecife –de mayor rectitud– se diseñó más hacia el interior del istmo, con el objeto de salvar el inconveniente de verlo cubierto de continuo por las móviles arenas y el agua del mar en las mareas vivas. Mejor trazado que el anterior y de mayor anchura, su longitud hasta la Isla de León fue de 12.880 varas y prosiguió hasta la citada venta del Arrecife (PLANO) (3). En el presente trabajo nos vamos a detener sobre todo en explicar la procedencia de los recursos financieros que lo posibilitaron y su relación con respecto a los costes reales de la obra, efectuada mediante asiento, pudiendo servir todo ello como ejemplo destacado de uno de los sistemas más habituales, a la sazón, en la ejecución de proyectos públicos. Consideramos que, de este modo, contribuimos al tan interesante como complicado tema de las finanzas y los sistemas de financiación del gasto público en la España del siglo XVIII, que ya abordamos en la Comunicación presentada en Murcia, en 1992, en la II Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna (4).

Para iniciar la obra de este camino del arrecife, la Real Junta de Fortificaciones publicó un pliego de condiciones aprobadas por la misma el 21 de agosto de 1757.

El proceso por el que el pliego pasó hasta la realización de la contrata definitiva comprende en primer lugar la presentación de dos postores: Andrés Cruzat, quien presentó sus condiciones el 6 de diciembre de 1757, y Antonio Allier, que lo hizo el 3 de enero de 1758.

Desde el principio se observó que el asiento de Allier mejoraba al de Andrés Cruzat sobre las condiciones impuestas por la Junta, por lo que en respuesta del referido

(3) Archivo General de Simancas. Planos, Mapas y Dibujos: "Plano del Frente de tierra de la Plaza de Cádiz, en qe. se manifiesta el Proyecto de tres reductos abanzados, qe. aprobo S.M. en 17 de Mayo de 1751 y el caserío y ballados qe. existen, y cada día se aumenta con perjuicio de la buena defensa de la Plaza". Con explicación. Barcelona, 12 de Mayo de 1770. Firmado por Juan Martín Zermeño. La razón de la confección de este plano radicó en el crecimiento de las construcciones civiles que surgían exteriores al Frente de Tierra, con perjuicio de la defensa de tan importante Plaza fuerte; aspecto éste que preocupaba grandemente a los fortificadores.

(4) Cano Révora, G. y Torrejón Chaves, J.: "Arbitrios y fortificación: la financiación de las murallas de la ciudad de Cádiz en el siglo XVIII", en Fortea Pérez, J.I. y Cremades Griñán, C. M.^a (Eds.): *Política y Hacienda en el Antiguo Régimen*. Murcia, Universidad de Murcia, 1993.

asiento se produjeron las oportunas negociaciones, que se desarrollaron durante los meses siguientes, y que provocaron la intervención tanto del Ingeniero Director de la Plaza de Cádiz, el Coronel Enrique Legallois de Grimarest, que presentó un informe en febrero de 1758, como del Ingeniero General Juan Martín Zermeño, que lo hizo en abril del mismo año (5). Es así como se fue configurando la escritura de asiento que firmó Antonio Allier en Cádiz, el 23 de julio de 1759, ante el escribano que ejercía sus funciones en la Real Junta de Fortificaciones, Felipe Pérez y Angulo (6).

Antonio Allier era entonces vecino de Madrid, aunque posteriormente se trasladó, en alguna ocasión, a la ciudad de Cádiz para intervenir en el control de los trabajos que bajo su asiento se realizaban. No obstante, contaba en Cádiz con dos apoderados ante la Junta de Fortificaciones: uno de ellos era Bartolomé de Losada y Quiroga, Regidor de Cádiz y Capitán de Milicias (7), y el otro su propio hijo Joaquín Allier, quien era vecino y hombre del comercio de Cádiz, teniendo entre sus negocios en la ciudad durante unos años el arrendamiento del arbitrio del vino con destino a fortificaciones (8).

En el artículo sesenta de la escritura de asiento firmada por Antonio Allier, se establecía la fianza a la que se comprometió el asentista, como era usual. Allier presentó cinco fiadores que se obligaron ante el escribano Pérez y Angulo, el 7 de abril de 1759, en las siguientes cantidades: Pedro José Vigo y Juan Agustín de Ustáriz en 450.000 reales de vellón cada uno; Francisco de Aguirre y Domingo de Vea Murguía en 375.000 reales de vellón cada uno, y José de Elorza en 150.000 reales de vellón. En total la fianza cubría 1.800.000 reales de vellón.

Esta fianza fue establecida con la condición de que cuando el asentista llevara invertidos en la obra un millón de reales más de lo que hubiera recibido, las fianzas quedarían canceladas y liberados los fiadores, quedando entonces como fianza ese millón ya invertido.

Esto sucedió en abril de 1764. En tal fecha, el brigadier Ingeniero Director Antonio de Gaver presentó ante la Junta de Fortificaciones de Cádiz una certificación según la cual la obra realizada hasta ese momento ascendía a 8.448.690 reales 10 maravedíes de vellón, habiéndosele entregado al asentista hasta esa fecha 5.919.517 reales 8 maravedíes. De la diferencia entre estas dos cantidades se deducía que Allier tenía invertidos en esos momentos en la

(5) Biblioteca del Gobierno Militar de Cádiz (desde aquí B.G.M.C.) Leg. Secretaría n.º 32, año 1759, fols. 40-43.

(6) B.G.M.C. Leg. Contaduría sin número: "Libro de Cargo y data de las obras del Arrecife desde que se dio principio a ellas por asiento al cargo de Dn. Antonio Allier", en hojas cosidas al final del mismo un acuerdo de Junta de Fortificaciones de 28 de septiembre de 1764. El tema de los asientos está necesitado de un estudio en profundidad, ya que se trata del sistema habitual de ejecución de las obras públicas en la España del siglo XVIII.

(7) Archivo Histórico Provincial de Cádiz (desde aquí A.H.P.C.), Leg. 5.899, Notaría 28 de Cádiz.

(8) B.G.M.C. Leg. Secretaría n.º 71, año 1798, fol. 33. Representación en la que el teniente e ingeniero extraordinario José Huet, casado con una hija de D. Joaquín Allier, manifiesta que su suegro ha participado en abastos y contrataciones con la Real Hacienda en el Ramo de Fortificaciones.

obra 2.529.173 reales 2 maravedíes, más de un millón, por lo que se liberó a los fiadores y se aprobó que de esa cantidad quedara como fianza el millón referido (9).

Para la realización de la obra fue aprobada la entrega al asentista, por parte de la Junta de Fortificaciones, de 1.000.000 de reales de vellón anuales de una triple procedencia:

1.- El arbitrio de 98 maravedíes en arroba de vino que entrara en la ciudad de Cádiz por las tres puertas de la misma (Gráfico nº 1).

2.- El medio por ciento de Aduana, un ingreso que estaba destinado a fortificaciones desde el año 1699 (Gráfico nº 1).

3.- Diversas cantidades obtenidas del fondo de fortificaciones, es decir, de lo administrado por la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz, cantidad cuyo objetivo era asegurar ese ingreso del millón de reales en caso de que los dos medios anteriores no fueran suficientes. Este dinero procedía de otros arbitrios administrados por la Junta, arrendamientos de diversas casillas, corridas de toros, etc. (Gráfico nº 2).

En teoría, el asentista debía recibir mensualmente una cantidad fija que ascendía a 83.333 reales 11 maravedíes de vellón entre los tres conceptos mencionados anteriormente, conformando en total el citado millón. Como el cobro del arbitrio de 98 maravedíes y el medio por ciento de Aduana se entregó al propio asentista, la Junta decidió –durante los primeros años del asiento, y a fin de abonar las cantidades pactadas– la entrega fija de 30.000 reales al mes y, a partir de septiembre de 1763, de 45.000 reales mensuales, con lo que había ocasiones en las que se superaba el millón anual previsto, y otros momentos en los que no se alcanzaba dicha cantidad (Gráfico nº 2). Es a partir del año 1765 cuando se aprecia una mayor preocupación por asegurar la cantidad necesaria para ajustarse a la anualidad ordenada (10).

Desde el 1 de abril de 1759, cuando comenzó la obra a la que se comprometió Antonio Allier por el asiento, el tesorero de la Real Junta de Fortificaciones dejó de señalar en el cargo de sus libros los ingresos procedentes del arbitrio de 98 maravedíes en arroba de vino y del medio por ciento de Aduana, ya que a partir de entonces dejaba de administrarlos, pasando esta administración directamente a manos del tesorero particular de la obra del arrecife, Agustín de Erquicia.

El asiento de Allier se prolongó por espacio de once años y cinco meses, desde abril de 1759 hasta fin de agosto de 1770, cuando por orden de S.M. fue suspendido, en beneficio del arreglo de las brechas que se habían producido en el

(9) B.G.M.C. Leg. Contaduría sin número "Libro de Cargo y data...", acuerdo de Junta cosido al final de fecha 28 de septiembre de 1764.

(10) B.G.M.C. Leg. Contaduría sin número: "Libro del Cargo y data..."

En el gráfico n.º 2 se observa el papel equilibrador del presupuesto de la obra que el dinero procedente del fondo de la Junta jugó, ya que la línea correspondiente a esas cantidades se relaciona muy directamente con la línea de los totales.

amurallamiento de la ciudad de Cádiz, para lo cual hizo el propio Antonio Allier un asiento particular con la Junta de Fortificaciones (11). Este hecho no supuso la finalización de las obras, por lo que presumimos que lo que se produjo –en el transcurso de la suspensión– fue una transformación en el sistema de ejecución de la misma, pasando a Administración; es decir, la propia Junta se responsabilizó de la ejecución directa de la obra. Y ello pudo deberse a que, al haberse desviado los fondos hacia las imprescindibles reparaciones del amurallamiento, las dificultades de financiación obligaban a este sistema que se adaptaba a un desembolso en función de las disponibilidades financieras, ya que los propios ingenieros marcaban el ritmo de los trabajos.

En el período de tiempo comprendido entre 1759 y 1770, consta –por nueve certificaciones firmadas por el Ingeniero Antonio de Gaver– que el asentista había construido por valor de 17.488.403 reales 13 maravedíes de vellón, mientras le habían sido entregados 12.246.718 reales 6 maravedíes; es decir, se le adeudaban 5.241.685 reales 7 maravedíes. La suspensión del asiento no supuso entonces la terminación de la vinculación económica entre el asentista y la Junta de Fortificaciones, continuando hasta el año 1792 (12).

Esta nueva situación con el asentista puede dividirse en dos fases. La primera se extiende entre los años 1773 y 1781, cuando se abonó a Allier 1.434.699 reales 10 maravedíes en concepto del pago de sus acreedores, entre los que se encontraba Eduardo Juan Boyetete, vecino de Cádiz y hombre del comercio de la ciudad.

Al llegar el año 1782 aún se adeudaban al asentista 3.806.985 reales 14 maravedíes, acordándose entonces en Junta de Fortificaciones de 7 de marzo de 1782, que se realizara el abono de dicha cantidad, en la que se incluía la obra realizada en agua, tras un informe firmado por el Ingeniero Fausto Caballero que valoraba la misma en 597.407 reales 12 maravedíes (13).

Se produce entonces una nueva fase en la devolución del dinero a Allier, que se alargó hasta septiembre de 1792. Durante estos años se van entregando al asentista cantidades diversas, en torno a los 360.000 reales de vellón al año.

(11) Desde el inicio de las obras la Junta de Fortificaciones se preocupó por la evolución de los trabajos, lo que se manifiesta, entre otra documentación, en las numerosas mediciones de la obra ejecutada, realizadas el 29 de septiembre de 1759, muy poco después de iniciarse el proyecto, el 4 de febrero de 1760, 17 de junio de 1760, 18 de noviembre de 1760, 16 y 18 de diciembre de 1760, cuando se ratificaron las mediciones efectuadas en fechas anteriores, mayo, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre de 1761, con nueva ratificación el 29 de diciembre de 1761. Todas estas mediciones se especificaron en el “Libro donde se sientan las Mediciones que se van haciendo de las obras executadas, assi Provisionales, como concluydas en el Arrecife, que va de Cádiz a la Isla de León, por el Ingeniero Comandante dn. Silbestre Abarca, con asistencia de dn. Bartholomé Losada, Apoderado de dn. Antonio Allier, Assentista principal, é Intervención del Comisario de Guerra dn. Juan Fco. de Vega comisionado por la Real Junta de Fortificaciones de Cádiz”, conservado en la Biblioteca del Gobierno Militar de Cádiz.

(12) Gráfico n.º 3.

(13) B.G.M.C. Leg. Contaduría sin número: “Libro de Cargo y data...”.

Durante tal período de tiempo falleció Antonio Allier en Madrid, en 1788, formalizando –ante el notario madrileño Claudio de Sevilla– un inventario de todos sus bienes, caudal y créditos que tenía a su favor, de los que quedó como recaudador y tenedor su hijo Joaquín Allier por poderes otorgados por sus hermanos. El propio Joaquín Allier murió el 10 de septiembre de 1792, coincidiendo con el final del pago de las cantidades adeudadas a su padre, que ya en los últimos años eran entregadas en su testamentaría (14).

Cuando se concluyeron los pagos, consta haber sido recibidos por la referida testamentaría 3.266.986 reales de vellón, cantidad menor a la adeudada, ya que según acuerdo de 28 de junio de 1782 de la Junta de Fortificaciones, una vez que hubiera concluido el pago de los acreedores prestamistas para la obra del arrecife que se había ido haciendo de las cantidades a favor del asentista, y empezando por lo tanto a repartirse el remanente entre los socios de la empresa, la contaduría debía encargarse de entregar a la Real Hacienda 35.325 pesos de 128 cuartos, embargados de su orden por el interés del arrecife al difunto Juan Bautista Sanibon (15).

Ante esta cuestión podemos plantear las siguientes hipótesis: que durante el proceso de ejecución de la obra, el asentista Antonio Allier se viera obligado a solicitar préstamos de particulares presentando como aval el contrato de asiento firmado con la Junta de Fortificaciones y la deuda que ésta tenía con su asiento. De esta forma la vinculación con los acreedores fue tanto del asentista como de la Junta, y el dinero destinado a sus pagos, el propio dinero debido a Allier; que los préstamos fueran solicitados por la misma Junta, con lo que las devoluciones se realizaron de forma directa a los acreedores. Una mayor profundización en el tema podría abrir el camino a la demostración de alguna de estas hipótesis o plantear nuevas cuestiones.

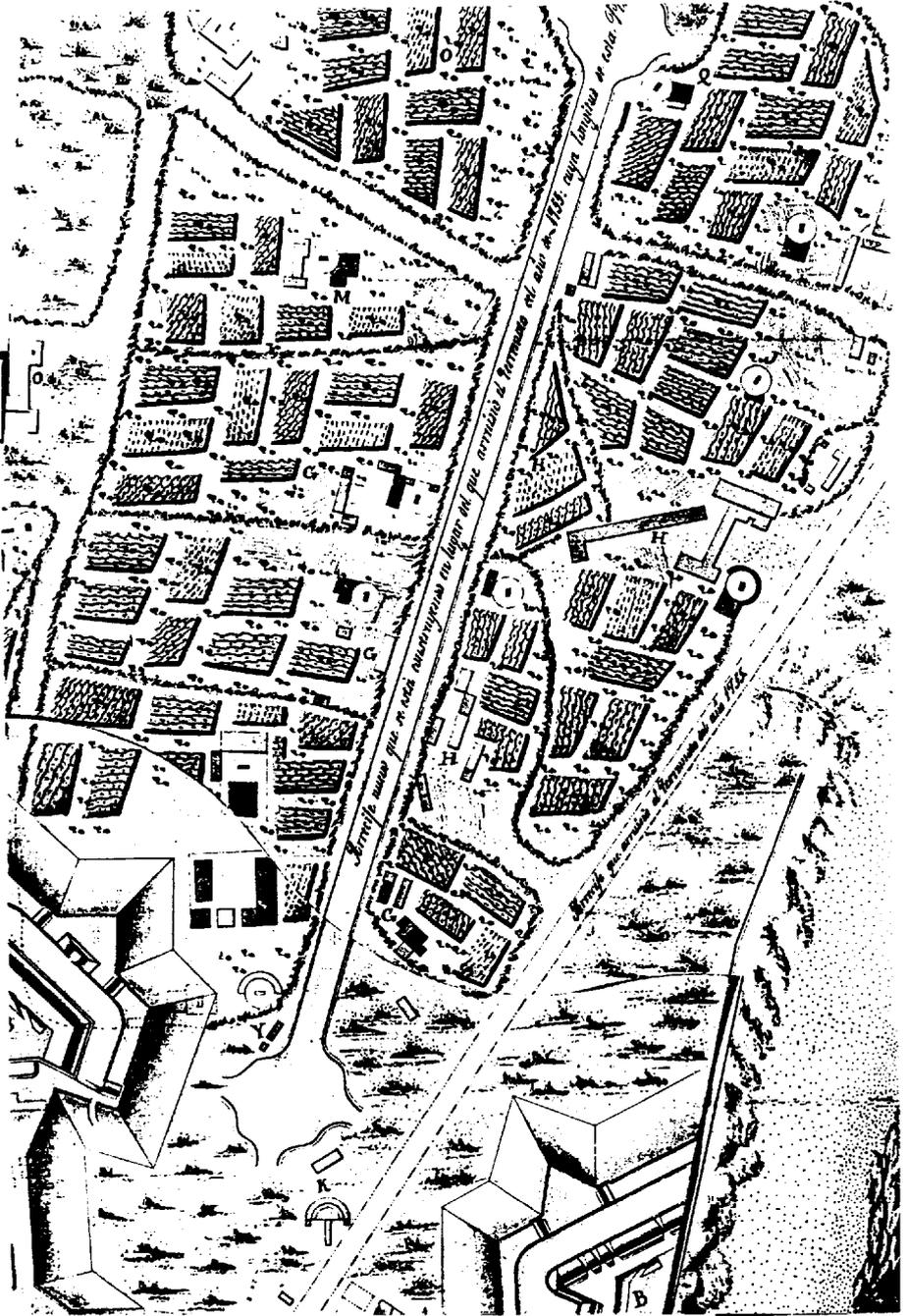
En conclusión, podemos señalar que la ejecución de la obra del arrecife por Antonio Allier –durante los once años y cinco meses especificados–, representó para el asentista una operación deficitaria en un monto total de 5.241.685 reales y 7 maravedíes, debido a las grandes cantidades que se le adeudaron por parte de la Real Junta de Fortificaciones. Sin embargo se observa lo que podría ser una contraprestación a este hecho: el mismo Antonio Allier se obligaba en un nuevo asiento particular para el reparo de las brechas producidas en las murallas de Cádiz, y su hijo Joaquín se hacía cargo del arrendamiento del arbitrio del vino destinado a las fortificaciones, además de tener relativamente garantizado que, más tarde o más temprano, se cobrarían todas las cantidades adeudadas, como efectivamente ocurrió.

Esto fue una constante en las relaciones entre el Estado y sus asentistas de obras durante el siglo XVIII: ante la imposibilidad por parte de la Hacienda Real

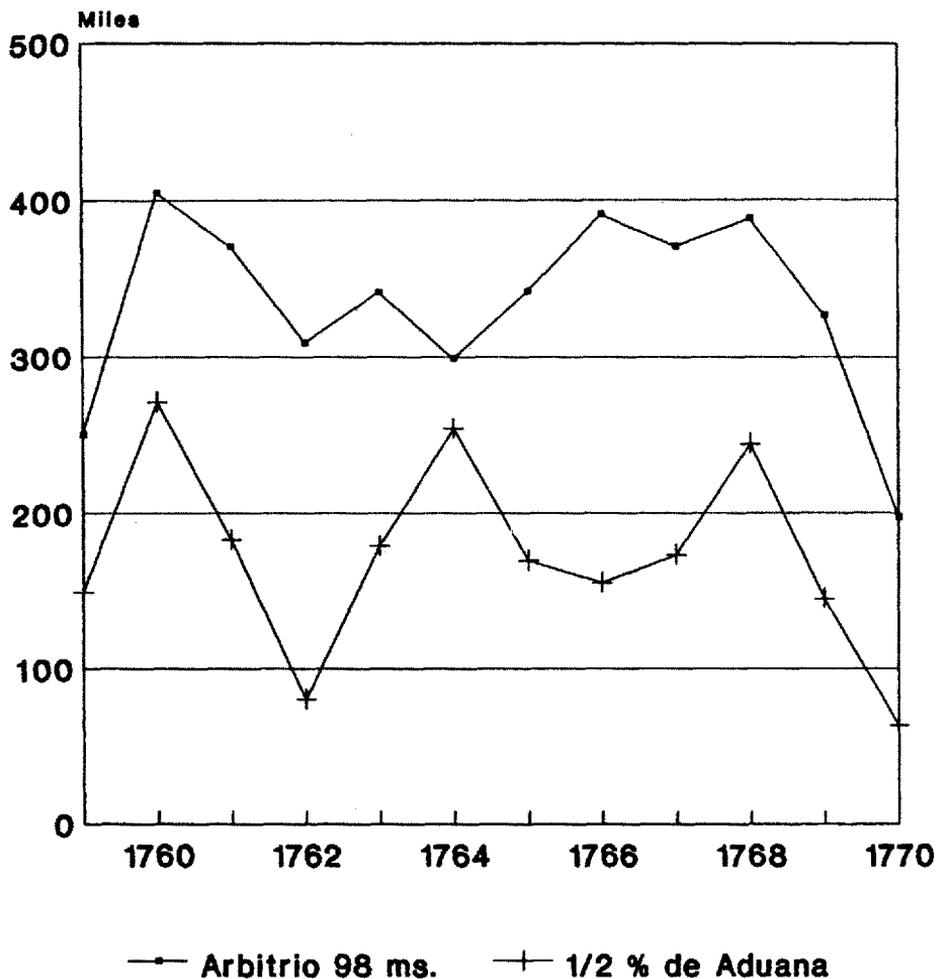
(14) A.H.P.C. Leg. 2.234, fols. 1.078–1.083, Notaría 11 de Cádiz.

(15) B.G.M.C. Leg. Contaduría sin número: “Libro de Cargo y data...”.

y de sus demás organismos estatales que controlaban las inversiones de atender con puntualidad a los pagos pactados, se recurrió a múltiples modalidades de premio a los asentistas, tales como la adjudicación de otros asientos de más seguras ganancias, la concesión de privilegios muy variados, entre los que no faltaron las graduaciones militares y el otorgamiento de títulos nobiliarios; actuaciones éstas que se intensificaron al final de la centuria, coincidiendo con el agudizamiento de la crisis financiera del Estado.



CANTIDADES RECIBIDAS POR EL ASENTISTA
Procedentes de la admon. directa de su
tesorero del arb. 98 ms. y 1/2 % Aduana

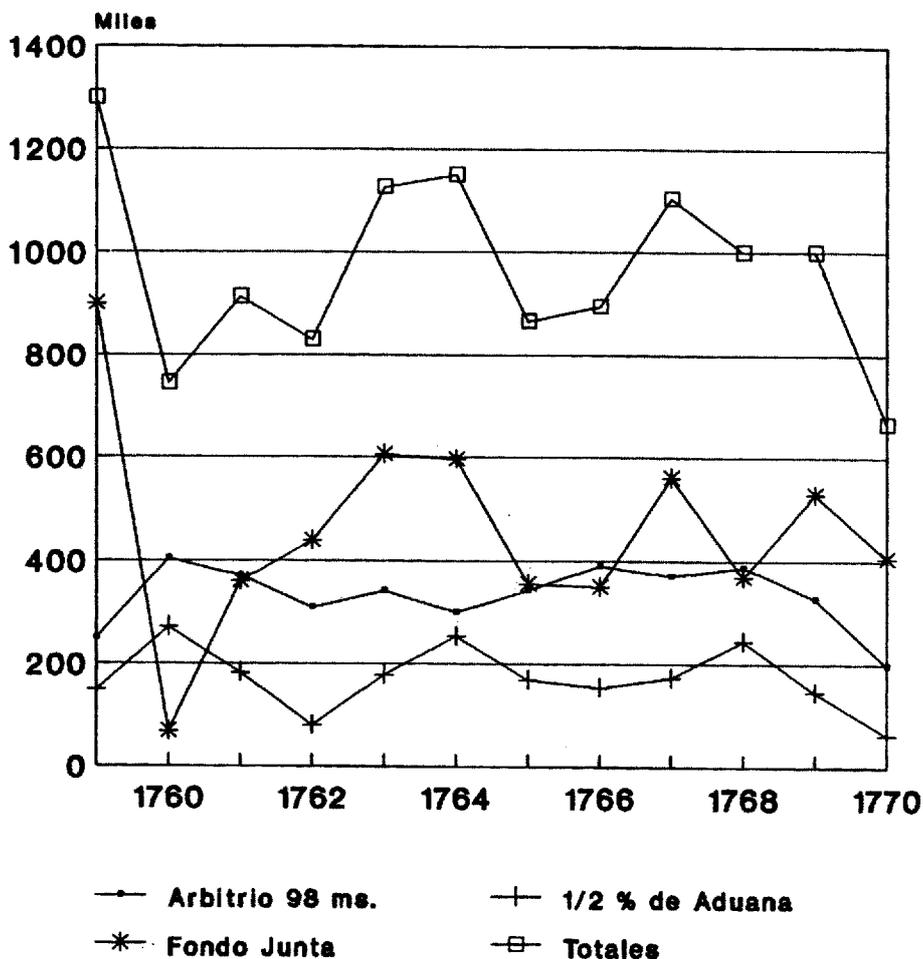


De 1 abril 1769 a 31 agosto 1770
 En reales de vellón

GRAFICO Nº 1

TOTAL RECIBIDO POR EL ASENTISTA

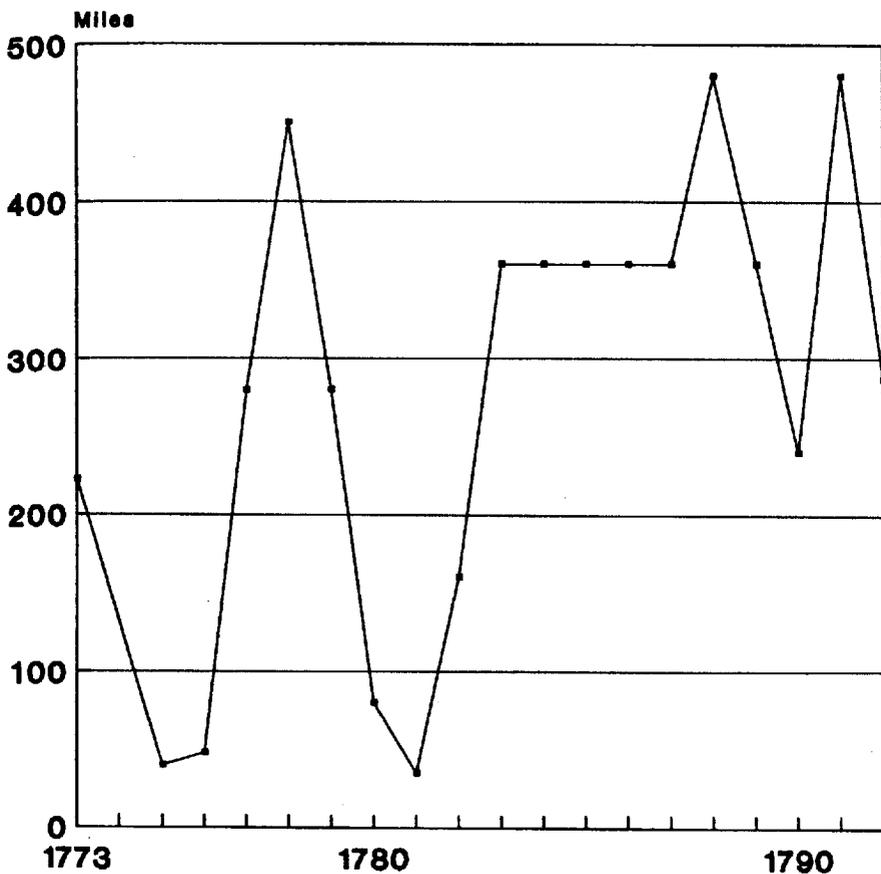
Ingresos del asentista en su triple
procedencia y comparación con totales



De 1 abril 1760 a 31 agosto 1770
En reales de vellón

GRAFICO Nº 2

CANTIDADES ENTREGADAS FUERA DEL ASIEN TO
Pagadas al asentista en razón de lo que
se le adeuda tras interrumpirse la obra



—●— Reales de vellón

Posteriores al año 1770
GRAFICO N° 3