

La renovación del asiento de transporte de municiones y armas en 1793 y el protagonismo de una familia navarra

The transport of ammunition and weapons dealership renewal in 1793 and the role of a navarrese family

AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO
Universidad de Navarra

RECIBIDO: SEPTIEMBRE DE 2012
ACEPTADO: OCTUBRE DE 2012

Resumen: La constante tensión militar durante el siglo XVIII implicó una compleja organización de abastecimientos en la que intervenían asentistas encargados de prestar servicio a los ejércitos. En este artículo se habla de la continuidad familiar en algunos de esos servicios, concretamente en el transporte de armas y municiones desde las fábricas navarras. Pese a la creciente competencia, la familia de los Mendinueta, Michelena y Leguía mantuvieron el servicio a la corona hasta finales de siglo.

Palabras clave: Transporte de armas y municiones, siglo XVIII, asentistas, Santiago Leguía, Eugui (Navarra).

Abstract: The constant military tension in the eighteenth century involved a complex organization of supplies with the intervention of the asentistas who served the army. This article speaks of the continuity of a family in some of these services, particularly in the transportation of weapons and ammunition from Navarrese factories. Despite increasing competition, the family of Mendinueta, Michelena and Leguía maintained the service to the crown until the end of the century.

Keywords: Transportation of weapons and ammunition, Eighteenth century, Santiago Leguía, Eugui (Navarre).

“Debiéndose concluir en 17 de noviembre de este año el asiento que está a cargo de D. Santiago Leguía para la conducción de municiones de guerra... ha pedido Leguía se le prorrogue... y satisfecho S. M. de sus servicios... se ha servido concederle dicha prórroga”¹. Así reza, en cita que hemos entrecortado, la minuta de la orden que en agosto de 1793 se transmitía al Tesorero General y a otras autoridades para su conocimiento y observancia. Pero ¿qué era el asiento de “conducción de municiones”, quién era Leguía, qué importancia juega este asunto en la vida política o económica?

La historia de los asentistas del siglo XVIII nos es aún poco conocida, a pesar de que estos personajes son citados con frecuencia. En los últimos años han ido apareciendo estudios que muestran sus actividades y la importancia de las mismas, no obstante, aún son personajes poco conocidos². Son más familiares en la historiografía los asentistas de la época de los Austrias³, sencillamente porque aquellos monarcas necesitaron una ingente cantidad de dinero en préstamo. Pero la función del asentista no era solamente la del préstamo, sino que tal actividad se enmarcaba en un conjunto de negocios que incluían la prestación de servicios variados, tanto en la fabricación y el transporte de diversos géneros, como en el abastecimiento de productos necesarios para el Ejército y la Marina, como los víveres o los uniformes. El arrendamiento de impuestos era una de las actividades básicas realizadas por los asentistas, especialmente importante porque normalmente les permitía incrementar sus ingresos y compensar así las dificultades experimentadas en otras actividades.

Durante el siglo XVIII las cosas cambiaron respecto a épocas anteriores, porque el endeudamiento de la corona fue mínimo⁴ y desde 1749 desaparecieron por completo los arrendamientos de impuestos⁵; no obstante, las necesida-

¹ San Ildefonso, 20 de agosto de 1793, Diego de Gardoqui a Zambrano. AGS, SH, 805,2. Salvo indicación en contrario, todas las referencias documentales provienen de este fondo.

² Ver, por ejemplo, R. TORRES SÁNCHEZ, “Producir o comprar. La demanda de la corona española de productos industriales en el siglo XVIII” en L. A. RIBOT GARCÍA y L. DE ROSA, (dirs.), *Industria y Época Moderna*, Madrid, Actas, 2000, pp. 95-132; Idem, “Cuando las reglas del juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español del siglo XVIII”, en *Revista de Historia Moderna*, Alicante, 2002, 20, pp. 487-512; M. DÍAZ ORDÓÑEZ, *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010. En todo caso, faltan estudios de conjunto del estilo del de G. E. BANNERMAN, *Merchants and the Military in Eighteenth-Century Britain*, Londres, Pickering and Chato, 2008.

³ Particularmente el clásico de R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, Crítica, 2004. También, C. SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1989.

⁴ Por lo menos hasta 1780. Ver R. TORRES SÁNCHEZ, *El precio de la guerra. El estado fiscal militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid, Marcial Pons, 2013.

⁵ Una valoración de este proceso en A. GONZÁLEZ ENCISO, *Felipe V: la renovación de España. Sociedad y economía en el reinado del primer Borbón*, Pamplona, EUNSA, 2003, pp. 206-08.

des militares no dejaron de crecer en ese siglo, por lo que el negocio de los asientos no disminuyó, si bien tendió a realizarse con formas diferentes acordes con la ausencia de la compensación que antes habían supuesto los arrendamientos de impuestos.

Así pues, al hablar de asentistas estamos tocando asuntos clave del ordenamiento político, militar y económico. El asentista era una pieza fundamental para que funcionaran el Ejército y la Marina. Sin esos hombres de negocios, el abastecimiento de productos y servicios habría sido muy difícil, por no decir imposible. En algunos casos la Administración fue capaz de suplir a los asentistas y fabricar por su cuenta, como ocurría, por ejemplo, en la construcción de barcos de guerra –centralizada en los astilleros, si bien estas empresas también tenían que subcontratar con asentistas muchos productos-, o en la fabricación de algunas armas y municiones. Sobre todo, el reinado de Carlos III produjo una ola de nacionalizaciones de las pocas empresas de estos ramos⁶, así como creación de otras nuevas. Pero en otros casos el recurso a los asentistas era imprescindible, pues el Estado no podía organizar redes de funcionarios eficaces en todos los rincones del reino para de manera habitual, por ejemplo, comprar víveres, o uniformes, o para el servicio de transportes. Los asentistas, en cambio, sí contaban con redes mercantiles de influencia y relaciones que les permitían hacer amplios negocios en España y en el extranjero, si fuera preciso.

EL ASIENTO DE TRANSPORTE DE MUNICIONES Y ARMAS

El asiento del que se va a tratar aquí consistía en el contrato que un particular hacía con la Administración para transportar municiones, armas y otros pertrechos militares. En terminología de la época se llamaba asiento de “conducciones”. La orden que hemos citado más arriba especifica con más detalle el ámbito de actividad: “conducción de municiones de guerra, incluidas las de la fundición de Eugui, instrumentos de gastadores; armas, excepto cañones, y otro cualquier género o pertrecho del Servicio de Artillería desde Pamplona a Tortosa por el río Ebro y desde la plaza o paraje en que estuvieren dentro del reino, por tierra, a donde convenga”.

⁶ Esta política habría que verla en el contexto de toda la política económica de Carlos III. Ver, al respecto, V. LLOMBART ROSA, “La política económica de Carlos III. ¿Fiscalismo, cosmética o estímulo al crecimiento?”, en *Revista de Historia Económica*, XII, 1, 1994. El autor solamente hace una mención rápida a la creación de empresas militares por el Estado y por lo tanto no trata el tema de las nacionalizaciones, pero creo que bien podrían encuadrarse en la característica que Llobart da a toda la política del monarca: “Más Estado y más mercado” (p. 24).

En definitiva, salvo los cañones, que presentaban una problemática muy diferente y que normalmente se trasladaban por mar⁷, era objeto de la contrata el transporte de dos tipos de géneros: por una parte, las municiones que se fabricaban en Eugui –que era munición para cañones–, como se menciona expresamente, y que se transportaban de Pamplona a Tortosa, por el río Ebro⁸; por otra parte, también era objeto del asiento el transporte de cualquier arma o pertrecho, con independencia de su origen o destino, siempre que fuera dentro de la Península. Aunque era un solo asiento, la forma de definirlo permitía pensar en la posibilidad de desdoblarlo, asunto que se considerará en el momento de la renovación de 1793.

En la cita aludida se menciona en particular el Servicio de Artillería como objeto del asiento, pero sabemos que asentistas anteriores habían transportado armas usadas por todos los cuerpos del ejército, como fusiles, pistolas o espadas, como habían hecho Mendinueta y Michelena en los largos años de disfrute de este asiento⁹. El ámbito territorial era solamente la Península, es más, el interior de la misma. Por eso se dice que el transporte era por tierra, lo cual excluye de manera específica los transportes marítimos –aunque solo fuera de cabotaje–, y por lo tanto, los destinos de las islas y de Ultramar. Por supuesto, dentro de la “tierra” peninsular están incluidos los ríos. En algún caso la terminología que se usa en la documentación se refiere a transportes “en el interior” del reino, es decir, de la costa hacia adentro. Precisamos estos detalles no solo porque contribuyen a definir la obligación del asentista, sino porque también se valorarán a la hora de resolver la concesión del asiento en 1793.

La orden que venimos citando señala, además, que las armas y pertrechos objeto de transporte podían encontrarse en cualquier lugar del reino, así como su destino, por lo que el asentista tenía que tener relaciones suficientes para encargarse de un transporte en cualquier lugar y momento. Si se cita especialmente el trayecto Pamplona-Tortosa es porque el transporte de las municiones de Eugui era muy particular, tanto por la importancia de esta fábrica, como por las características del género, especialmente su peso. Tradicionalmente se

⁷ Tanto las fábricas de cañones de hierro (La Cavada- Liérganes), como las de cañones de bronce (Sevilla, Barcelona), se encontraban en lugares costeros o muy cercanos a la costa.

⁸ El transporte desde Eugui hasta Pamplona corría a cargo del asentista de la fábrica. Cfr. C. HERNÁNDEZ ESCAYOLA, *Finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2004, p. 260, n. 157.

⁹ La variada actividad de Mendinueta en este campo se aprecia cuando se consulta información al respecto en documentos referentes tanto al Ejército, como a la Marina. Por ejemplo, en AGS, SG, 5810, o en SM, 661. También en el caso de Michelena, consta que hacía transportes variados tanto respecto a los pertrechos y armas, como a los destinos dentro de la Península. AGS. DGT, Inv. 25, leg. 17.

venía haciendo uso de ese itinerario, probablemente por la importancia de las guerras de Italia desde 1717. Así pues, la importancia de la fábrica de Eugui y su protagonismo en el asiento que tratamos, no solo siguió dando preeminencia al trayecto Pamplona-Tortosa, tomando el río Ebro desde el Bocal de Navarra, sino también a los asentistas navarros que conocían el territorio y tenían relaciones para conseguir los medios de transporte. En la práctica había una larga vinculación entre las conducciones, Eugui y los navarros; de hecho, Francisco Mendinueta había sido durante muchos años el asentista tanto de la fábrica de Eugui, como de las conducciones en general, si bien la Administración siempre distinguía las diferentes obligaciones que el asentista tenía en cada caso y otros navarros disfrutaron también este asiento.

El largo itinerario no dejaba de suscitar dudas. Precisamente la renovación del asiento a Leguía en 1793 pondría de manifiesto los problemas que la costumbre tradicional podría implicar. Esas dificultades alentaban propuestas diferentes y así en 1793 habrá al menos otro candidato, el guipuzcoano Galardi, que disputará el asiento a Leguía precisamente sobre la base de cuestionar el itinerario tradicional seguido por las municiones de Eugui. Según ideas que ya habían sido barajadas en otros momentos, Galardi proponía enviar las municiones de Eugui a los puertos de Guipúzcoa. También la renovación de 1793 llevó consigo que al asiento tradicional se sumaran de modo expreso, las municiones que desde 1787 se estaban trabajando en Orbaiceta, como resultaba lógico, y así lo especificaron todos los candidatos. De hecho, la renovación del asiento en 1793 contemplaría lo que se llamó la “unión” a las anteriores obligaciones, de las municiones de la nueva fábrica.

PROTAGONISMO NAVARRO

Como en otros casos, los navarros tuvieron total protagonismo en este asiento. La importancia de los hombres de negocio navarros en la vida económica de la Monarquía Hispánica entra de lleno en el tema expuesto en su día por Caro Baroja como la “hora navarra del XVIII”¹⁰. La cuestión ha sido después matizada y ampliada por algunos autores¹¹ y se sigue trabajando en esa línea. Al respecto podríamos señalar ahora algunas cuestiones relevantes. Primero, que la

¹⁰ J. CARO BAROJA, *La hora navarra del XVIII: (personas, familias, negocios e ideas)*, Pamplona, Príncipe de Viana, 1985.

¹¹ Ver, por ejemplo, A. OTAZU Y LLANA, *Hacendistas navarros en Indias*, Bilbao, Gráficas Ellacuría, 1970; J. M. IMÍZCOZ BEÚNZA, (dir.), *Elites, poder y red social. Las elites del País Vasco y Navarra en la*

“hora del XVIII” había empezado antes, por lo menos en los años ochenta del siglo anterior¹². En el proceso es clave la figura de Juan de Goyeneche, cuya visión negociadora y financiera crece a medida que se conocen más detalles de su vida¹³ y al confirmarse, entre otras cosas, que la mayoría de los navarros que triunfaron en Madrid, al menos en el ámbito de las altas finanzas, son parientes directos suyos, o de su descendencia, o bien socios y paisanos cercanos a él. José Leguía pertenecía a esta estirpe.

En segundo lugar hay que destacar la importancia de la Guerra de Sucesión, conflicto en el que los navarros fueron muy leales a Felipe V y supieron aprovechar la condición estratégica de Navarra, puerta hacia Francia y frontera con los territorios dominados por el Archiduque. Los grandes negocios de Goyeneche, o de sus primos, los Arizcun o los Mendinueta, arrancan de ese momento¹⁴. También el asiento de conducciones entra en esta gran red mercantil y familiar durante esa misma guerra.

En tercer lugar, finalmente, hay que señalar que si bien el momento culminante de la “hora navarra” tuvo lugar en la primera mitad del siglo XVIII, la presencia de algunos de los navarros en grandes asientos de la Monarquía se alargó después. Aunque eran menos, estaban muy arraigados en su posición dominante. Después de la supresión de los arrendamientos en 1749 y luego, con la política instaurada por Esquilache desde 1760, la tendencia de los sucesivos gobiernos fue la de buscar pocos asentistas y poderosos, que sin necesidad del anterior apoyo del arriendo de rentas fiscales, fueran plenamente solventes. La

Edad Moderna, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1996; Idem, *Casa, familia y sociedad. País Vasco, España, América*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2004; S. AQUERRETA, *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*, Pamplona, EUNSA, 2001; A. GONZÁLEZ ENCISO (ed.), *Navarros en la Monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2007; R. TORRES SÁNCHEZ (ed.), *Volver a la “hora Navarra”. La contribución Navarra a la construcción de la Monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2010.

¹² Una panorámica al respecto en A. GONZÁLEZ ENCISO, “Empresarios navarros en el siglo XVIII”, en J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS (ed.), *Empresas y empresarios en el norte de España (siglo XVIII)*, Gijón, Trea, 2012, pp. 298 y s.

¹³ F. ANDÚJAR CASTILLO, “Juan de Goyeneche. Financiero, tesorero de la reina y mediador en la venta de cargos”, en A. GONZÁLEZ ENCISO (ed.), *Navarros en la Monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2007, pp. 61-88.

¹⁴ R. RODRÍGUEZ GARRAZA, “La Guerra de Sucesión en Navarra, I: Financiación de la misma y capitalización de los asentistas autóctonos (1705-1711)”, en *Príncipe de Viana*, 208, 1996, pp. 359-86; Idem, “Asentistas navarros durante la Guerra de Sucesión (1705-1711)”, en L. M. ENCISO RECIO (coord.), *La burguesía española en la Edad Moderna*, Valladolid, Universidad de Valladolid, T. II, 1996, pp. 725-52; S. AQUERRETA, “La participación de los financieros nacionales en la Guerra de Sucesión: el abastecimiento de víveres al ejército”, en R. TORRES SÁNCHEZ (ed.), *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2000, pp. 273-314.

política se orientó en la línea de contratar con un solo asentista un servicio muy amplio, para asegurar el servicio y limitar las negociaciones administrativas. El Gobierno reducía sus costes de transacción, y el asentista se fortalecía en su posición. El asiento de conducciones es de este tipo y aunque ya había estado todo él en manos de una sola casa mercantil, durante la segunda mitad del siglo se impuso esa tradición con mucho más motivo.

Desbancar a una casa poderosa de tal situación era difícil. Así es como se mantuvieron en manos de firmas mercantiles de origen navarro (aunque sus personajes operaban desde Madrid, incluso habían nacido ya en Madrid), asientos tan importantes como el de abastecimiento de víveres a la Marina¹⁵, controlado durante casi todo el siglo por los Arizcun-Garro¹⁶, o el de conducciones de municiones y armas en manos de Mendinueta-Michelena-Leguía.

LA ASCENDENCIA FAMILIAR DE LEGUÍA Y LA PERMANENCIA DEL ASIENTO DE CONDUCCIONES EN LA FAMILIA

En una de las varias instancias que Leguía dirigió al Rey entre 1791 y 1793 para conseguir la prórroga del asiento que entonces disfrutaba, el negociante da detalles de su vida y de la permanencia del asiento en manos de su parentesco¹⁷. En efecto, Leguía señala cómo el asiento “se ha servido sucesivamente por los ascendientes del exponente” desde 1718. Últimamente lo había disfrutado su tío, Martín Michelena y Goyeneche, quien “lo desempeñó por espacio de 24 años”¹⁸.

¹⁵ R. TORRES SÁNCHEZ, “Los navarros en la provisión de víveres a la armada española durante el siglo XVIII”, en Idem (ed.), *Volver a la “bora Navarra”...*, Pamplona, EUNSA, 2010, pp. 213-63.

¹⁶ Lo tendría la familia por lo menos entre 1722 y 1783. S. AQUERRETA, “<De su cuenta y riesgo y por vía de asiento>: trayectoria y negocios de Francisco Mendinueta”, en Idem (ed.), *Francisco Mendinueta: Finanzas y mecenazgo en la España del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2002, p. 87.

¹⁷ “D. Santiago Leguía, Asentista General...”, Madrid, 16 de abril de 1793.

¹⁸ En mi trabajo citado en la nota 12 hay un error, pues se atribuye el asiento de conducciones a Martín Michelena Virto, del que se dan numerosos detalles de su vida siguiendo a Hernández Escayola. La confusión está en atribuir el asiento a este Michelena, cuando en realidad el asentista de conducciones es otro: Martín Michelena Goyeneche, hijo seguramente de Tomás Michelena y Ana Goyeneche (ver el cuadro genealógico en C. HERNÁNDEZ ESCAYOLA, *Negocio y servicio...*, Pamplona, EUNSA, 2004, p. 453), seguramente primo carnal del anterior. Lo más probable es que su madre fuera Ana Goyeneche, sobrina de Juan de Goyeneche (S. Aquerreta, *Negocios y finanzas...*, Pamplona, EUNSA, 2001, p. 177). El error lo podemos corregir ahora después de haber encontrado en Simancas la copia del asiento de Michelena y Leguía que usamos en este trabajo, donde se cita expresamente a Martín Michelena y Goyeneche, caballero de la Orden de Santiago, personaje que hasta ahora había quedado oculto, salvo una rápida alusión por Aquerreta (ver la nota 23), y fácil de confundir con su primo también llamado Martín Michelena. Por lo demás, lo que se dice en mi aludido trabajo, citado en la nota 12 arriba, sobre el asiento de conducciones, es correcto, si bien incompleto.

Conocemos algunos detalles sobre el origen de este asiento en el siglo XVIII. Sabemos, por ejemplo, que durante la Guerra de Sucesión, el negociante navarro José de Soraburu hizo numerosos servicios de transporte de armas y municiones, dentro y fuera de Navarra, que durarían, por lo menos, hasta 1715¹⁹. Hizo transportes prácticamente anuales, si bien no sabemos cuántos asientos firmó, ni la duración de cada uno. En los años inmediatamente posteriores hubo una pugna por este asiento y la Administración trató de aclarar la situación de estos transportes. Ya que una parte importante de ellos eran las municiones fabricadas en Eugui, el asentista de ellas y dueño de las fábricas, marqués de Monterreal, propuso encargarse del asiento. En 1717 la Hacienda no aceptó la proposición señalando que sería más provechoso para sus intereses seguir teniendo separados ambos negocios, transporte y fabricación (de hecho, Soraburu no había tenido nada que ver personalmente con la fábrica). En esa ocasión se encargaría de las conducciones otro negociante navarro, Pedro Irigoyen, que acabó firmando el asiento en 1718²⁰. A partir de entonces el asiento de la conducción de municiones y armas fue siempre específico. Las condiciones firmadas por Irigoyen en 1718, sobre todo en cuanto al precio por peso y distancia, se mantuvieron hasta la renovación de 1793 incluida. Por eso Leguía se remonta hasta aquel año²¹.

No conocemos bien la posible relación familiar de Leguía con el Irigoyen de 1718, pero parece incluirle entre sus antecesores al redactar su proposición de 1793. En todo caso, Irigoyen seguramente tenía relación mercantil con Soraburu, de la misma manera que éste la tenía con los Goyeneche y con los Mendinueta y los Arizcun, parientes entre ellos²². En ese sentido, todos eran competidores del marqués de Monterreal, al menos en cuanto los Arizcun tenían también intereses en la fabricación de municiones. Por eso es razonable que ante la petición de Monterreal y si Soraburu ya no podía seguir con las conducciones, saltara a la palestra un hombre de su grupo, Irigoyen, que hiciera valer su poder imponiendo el argumento de que mejor no unir los dos asientos,

¹⁹ C. HERNÁNDEZ ESCAYOLA, *Negocio y servicio...*, Pamplona, EUNSA, 2004, p. 260.

²⁰ *Ibidem*, p. 261. El asiento se firmaba por seis años (de enero de 1718 a diciembre de 1723) y en él se hablaba de manera específica, de las municiones de Eugui, si bien se añadía: “también para conducción de instrumentos de gastadores”. AGS, DGT, Inv. 7, leg. 1.

²¹ Esas condiciones se refieren al precio de los transportes, que eran los siguientes: 32 maravedís por quintal y legua en los transportes por tierra de munición, armas y pertrechos, y 29 reales de plata por cada carga de 10 arrobas castellanas en los transportes de los mismos géneros desde la ciudadela de Pamplona a los Alfaques, en Tortosa, por el río Ebro. “Don Domingo de Marcoleta... contador de data de guerra de la Tesorería Mayor...”, copia certificada del asiento de 1768, que repite las condiciones del de 1718. Madrid, 30 de octubre de 1783.

²² C. HERNÁNDEZ ESCAYOLA, *Negocio y servicio...*, Pamplona, EUNSA, 2004, pp. 460-61.

fabricación y transporte. En cuanto a la relación familiar de los otros ascendientes de Leguía, es siempre vía tío-sobrino: Francisco Mendinueta Hualde era tío de Martín de Michelena y Goyeneche²³, y este lo era también de Santiago Leguía, como el propio Leguía confirma en su instancia.

Tampoco conocemos cuánto tiempo tuvo Pedro Irigoyen el asiento, aunque por lo señalado por Leguía debemos suponer que lo mantuvo hasta que lo solicitó Mendinueta en 1735²⁴ (probablemente por muerte del anterior) y que no hubo nadie entre medias, ya que en los documentos consultados no se cita a ninguna persona más. Francisco Mendinueta solicitó el asiento de conducciones precisamente el mismo año en el que se hizo cargo de la fábrica de Eugui, en 1735²⁵, si bien parece que el asiento no se firmó hasta 1737²⁶. Como sabemos, el asiento de conducciones concedido a Mendinueta estaba separado de sus obligaciones como asentista de la fabricación de municiones en Eugui y se firmó, finalmente, en las mismas condiciones que había tenido Irigoyen. Mendinueta tendría este asiento hasta 1767, cuando falleció²⁷. Fue el propio Mendinueta quien antes de morir cedió el asiento a su sobrino Michelena, como se dice en la renovación que este hizo de su asiento en 1783²⁸. En la cláusula primera del asiento, Michelena se compromete a mantener el precio que se acordó con Pedro de Irigoyen (a quien se cita expresamente en el texto), en 1718, “como se ha practicado con don Francisco Mendinueta”.

En definitiva, la permanencia del asiento en la familia tiene la siguiente historia, en lo que hasta ahora conocemos con seguridad:

²³ S. AQUERRETA, “<De su cuenta y riesgo por vía de asiento>...”, en Idem (Ed.), *Francisco Mendinueta...*, Pamplona, EUNSA, 2002, p. 99. Aquerreta dice que era sobrino segundo, pero no da más datos que nos permitan completar la relación familiar. Señala también, refiriéndose a varios sobrinos, que no se dedicaron al mundo financiero, lo que parecía excluir a Michelena y Goyeneche de cualquier consideración como asentista.

²⁴ De haberse seguido en las posibles renovaciones los plazos de seis años que se marcaron para el primer asiento (ver nota 20), Irigoyen bien pudo haber tenido dos renovaciones, lo que nos llevaría exactamente a 1735.

²⁵ C. HERNÁNDEZ ESCAYOLA, *Negocio y servicio...*, Pamplona, EUNSA, 2004, p. 260, n. 158.

²⁶ S. AQUERRETA, “<De su cuenta y riesgo por vía de asiento>...”, en Idem (Ed.), *Francisco Mendinueta...*, Pamplona, EUNSA, 2002, p. 90.

²⁷ Falleció el 11 de diciembre de 1767. Aquerreta, *ibídem*, p. 99.

²⁸ “Don Domingo de Marcoleta...contador de data de guerra de la Tesorería Mayor...”, copia certificada del asiento de 1768, Madrid, 30 de octubre de 1783. Mendinueta había cedido el asiento a su sobrino Michelena antes de morir, pero como falleció en diciembre de 1767, el asiento no se formalizaría hasta unos meses más tarde, ya en 1768. En 1783, con ocasión de una de las prórrogas de Michelena, se repitió el texto del asiento de 1768. En 1793, Leguía usó esa misma copia y le añadió de su puño y letra una coletilla, firmada el 16 de abril, por la que el nuevo asentista se obliga a mantener las condiciones de los asientos anteriores, y que presentó junto a la instancia para la prórroga del asiento.

En 1718, concesión del asiento a Pedro Irigoyen (seguramente era pariente; en todo caso, era de la clientela mercantil de Soraburu, Goyeneche y Mendinueta).

En 1737 Mendinueta consigue el asiento. Lo disfrutó hasta su muerte en 1767.

En 1768 se concede el asiento a Michelena.

En 1783 Michelena renueva el asiento por 10 años, de ahí la necesidad de que Leguía lo prorrogara más tarde, en 1793.

En 1791, dos años antes de la prórroga citada, Leguía accedería al asiento a través de una circunstancia excepcional que parecía repetirse, el fallecimiento del asentista vigente (Michelena) antes de finalizar su contrata. Entonces se aplicó lo que se señala en la cláusula décima del asiento respecto a que el asentista podrá “ceder, renunciar o traspasar este asiento en vida, o en muerte, según me pareciere”. Es evidente que el término “en muerte” se refiere a la proximidad de la misma y a la voluntad del moribundo expresada en su testamento. Esto ya había ocurrido en la muerte de Mendinueta en 1767 y ocurrirá también con el fallecimiento de Michelena en 1791. El mismo Leguía menciona en su instancia de abril de 1793 la conocida cláusula décima del asiento “en virtud [de la cual, Michelena] dejó en su testamento al arbitrio del exponente [el mismo Leguía] el continuar”.

Leguía aceptó el deseo de su tío en 1791. Las cosas se formalizaron ahora de manera algo diferente a como se habían hecho en 1767 en ocasión similar. Entonces, aunque Mendinueta cedió el asiento a su sobrino, este hubo de firmar un nuevo texto de condiciones (por más que fuera idéntico al anterior), que no sería aprobado hasta unos meses después, marzo de 1768, como hemos visto. En 1791, en cambio, parece que bastó una resolución, ya que no conocemos ningún texto específico firmado expresamente este año. Tampoco conocemos el texto de esta resolución, pero sí su existencia porque se alude a ella en la documentación manejada. Así, por ejemplo, el conde de Campo Alange, al informar a Gardoqui en 1793 del deseo de Leguía de prorrogar su asiento – es decir, el de Michelena, que terminaba en 1793, pero que Leguía disfrutaba desde 1791-, decía sencillamente, que “pueda formalizarse, si fuere del real agrado, la nueva contrata con arreglo a la resolución de 2 de abril de 1791”²⁹. Así pues, la citada resolución de 1791 daba por bueno que Leguía siguiera con el asiento de Michelena, según la voluntad del difunto, sin exigir más trámites

²⁹ Aranjuez, 25 de abril de 1793, el conde de Campo Alange a Diego de Gardoqui.

administrativos. Además, parecía dar una ventaja a Leguía llegado el momento de la prórroga, al menos las palabras de Campo Alange parecen sugerirlo así.

Finalmente, en 1793 se le prorrogaría el asiento a Leguía, en los mismos términos de antes, los que regían desde 1718, como el mismo Leguía había solicitado para asegurar la renovación. Tampoco conocemos un texto específico de este año, que seguramente no fue necesario. Sí sabemos, en cambio, que la renovación del asiento en 1793 se hizo solamente por tres años, no por diez, como había sido lo habitual desde la época de Mendinueta, ni por seis, como pedían Leguía y alguno de sus apoyos. La resolución final indica solamente tres años de renovación.

LOS PROBLEMAS DE LA RENOVACIÓN Y LAS RAZONES DE LA DECISIÓN DE 1793

¿Qué significa la reducción del plazo de disfrute del asiento? Parece evidente que eso traduce no solamente las razones de posibles competidores en la concesión del asiento, sino las dudas de la Administración respecto a las condiciones establecidas en el asiento. También la pérdida de poder de Leguía en un momento histórico de cambio y dificultades excepcionales que llevaba consigo la renovación de los grupos empresariales con influencia en la corte.

En una minuta sin firma, suelta entre los papeles de la documentación y difícil de fechar con exactitud, podemos leer: “Sr. don Pantaleón. En el día nada se puede hacer sobre esto, por haber una contrata para el fin, acabada de reva- lidar por el rey a favor del sobrino de Michelena”. El papel se puede referir tanto a la resolución de 1791, como a la definitiva de 1793, de la que el supuesto destinatario de la minuta aún no tuviera noticia. Es más probable que se refiera a la resolución de 1791, más reservada, que dejaba margen a que los competidores de Leguía tuvieran esperanzas para aspirar a la renovación de 1793. Entre esos años se multiplicaron los papeles e informes de unos y otros.

Además de dejar traslucir algo del ambiente respecto a la renovación, la minuta es interesante por la referencia al “sobrino de Michelena”, expresión que puede dar idea de la rivalidad existente. El autor de la minuta no le llama a Leguía por su nombre, sino por la relación familiar con el anterior asentista. La mención de “sobrino” no deja de tener aquí un cierto aire despectivo. El término era usual para referirse a gente joven o recién llegada, pero no era el caso de Leguía persona ya bien conocida en el mundo de los negocios, no solo porque tenía el asiento desde 1791, sino porque de hecho, como él mismo nos

recuerda en la instancia en la que solicita la prórroga, en 1793 llevaba ya 22 años trabajando con su tío. Aunque no sabemos cuándo había nacido, por muy joven que empezara, Leguía podía tener en 1793 en torno a los 35 años o más y en todo caso, una larga experiencia en el asiento que entonces disfrutaba y quería renovar. No debería ser aludido como el “sobrino”, por mucho poder que hubiera tenido su tío, sino que en 1793 realmente era el asentista vigente. Es evidente que Leguía tenía sus oponentes que trataban de menospreciarle.

No es objeto de este trabajo estudiar en profundidad las razones de los rivales de Leguía, pero sí es necesario al menos, exponerlas brevemente para entender las razones de la decisión a favor del asentista navarro. Por otra parte, las razones contrarias son interesantes tanto desde el punto de vista de la estrategia general de la Administración, como para la historia de Navarra, ya que afectan al tránsito de municiones dentro del viejo reino y a la producción de municiones de sus fábricas.

La razón de fondo de la oposición a Leguía se apoyó en un asunto técnico, que es lo que se consideró: el hecho de que el tradicional recorrido de las municiones, de Pamplona a Tortosa, vía río Ebro desde el Bocal de Navarra, era un camino excesivamente largo y se podía acortar dirigiendo el tránsito hacia San Sebastián. Por su parte, la postura tradicional se apoyaba, por un lado, en el hecho de que buscar la salida por los puertos de Guipúzcoa exigía construir nuevos caminos en Navarra, lo cual podía ser costoso y lento; por otro, se recordaba el problema de la seguridad, tanto en tierra, por la cercanía de esos caminos a Francia, como por mar, por las tradicionales dificultades de navegación en el Cantábrico.

Ahora bien, podemos señalar nosotros, si los posibles caminos desde Eugui y Orbaiceta hacia el Bidasoa estaban expuestos a un hipotético –o ya real– enemigo, ¿no lo estaban también las mismas fábricas? En ese sentido hay una interesante carta de 1792, de Campo Alange, secretario de Guerra, que anuncia lo que llegaría a ser necesario en 1794. Dice el Conde que aunque se comprende el deseo de variar los itinerarios, el Rey ha resuelto que “por ahora se suspenda la expresada variación” y añadía que, “para no estar pendiente en tiempo de guerra de las producciones de las fábricas de Eugui y Orbaiceta, se examine si en diversa parte o partes del reino hay probabilidad (sic) de establecer otra u otras fábricas”. El deseo era que estas fábricas fueran “subsistentes, seguras, abundantes y económicas en todo tiempo”³⁰.

³⁰ Aranjuez, 24 de junio de 1792, el conde de Campo Alange a Diego de Gardoqui.

Pero volvamos a la oposición a Leguía. En 1792 se concretó en la proposición de Bernardo Galardi, comerciante de Hernani, quien se comprometía a sacar las municiones navarras hacia San Sebastián. Para salvar la cuestión de la seguridad, decía que en tiempo de guerra seguiría el camino tradicional hacia Tortosa, pero que en tiempo de paz elegiría el camino de San Sebastián. Indicaba también que si hubiere guerra, ese tiempo no se contara en la duración total del asiento, para el que proponía un mínimo de 12 años. Una característica importante de su propuesta era que se obligaba solamente a las municiones navarras, no al transporte de otras armas y pertrechos, como hacía Leguía³¹.

La propuesta de Galardi fue apoyada tanto por el comisario de guerra Martín Enseña, que en ese momento era “ministro de hacienda de las fábricas”, como por el intendente de Aragón, por cuyo territorio se realizaba el tránsito tradicional. Ambos informantes apoyaron la propuesta de Galardi y apuntaron que sería beneficiosa para la Hacienda. En todo caso, antes de aceptar la propuesta los responsables de la Hacienda, recurriendo a los procedimientos habituales, decidieron publicar las condiciones de Galardi. Aunque la razón era cumplir con el trámite obligado de ver si alguien podía mejorarlas (a favor de la Hacienda, claro), la realidad es que el hecho mismo de publicar esas condiciones suponía la aceptación por la Hacienda de la condición esencial de Galardi, dividir el asiento: una parte solo para las municiones de Navarra, sacadas hacia Guipúzcoa y la otra parte para el transporte del resto de armas.

Enterado Leguía de la resolución, expuso que si se llevaba a efecto esa publicación retiraría sus condiciones iniciales y se reservaría hacer otras en la subasta correspondiente, aludiendo a que modificaría las condiciones del asiento de transporte de pertrechos y armas en general. Esto abría la posibilidad de que si no se llegaba a un nuevo acuerdo con Leguía, peligrara esa parte del asiento. El contraataque de Leguía surtió efecto, porque ahora los administradores no veían tan claro lo de dividir el asiento en dos, y temían perder las buenas condiciones de Leguía para el transporte de pertrechos y armas en general.

Para poder decidir mejor, se pidió un nuevo informe, esta vez a Vicente Domínguez, a la sazón intendente de la Mancha, pero que también había sido “ministro de Hacienda” de las fábricas de munición navarras. Domínguez se pondría del lado de Leguía y propuso dejar las cosas como estaban.

³¹ La información sobre Galardi aquí recogida proviene del expediente titulado “Asiento de conucciones y pertrechos de guerra de las fábricas de Eugui y Orbaiceta desde Pamplona...”, sin fecha, ni firma, que, como es habitual, resume toda la documentación al respecto.

La argumentación de Domínguez desmontaba las hipotéticas ventajas propuestas por Galardi³². En primer lugar decía que el proyecto de vías alternativas hacia los puertos de Guipúzcoa ya se había estudiado en otras ocasiones –alusión a lo que se hizo, particularmente, en 1787–, y se había desechado, sobre todo, por los riesgos de la navegación en el Cantábrico, no solo en tiempo de guerra, sino también de paz. En segundo lugar, señalaba que los 12 años que pedía Galardi eran excesivos. Este tiempo podía alargarse si se aceptaba la otra condición de que no corriese el plazo cuando por causa de la guerra tuviera que hacer los transportes por el Ebro. Para Domínguez, esta condición podría alargar mucho la concesión y “hacer el asiento interminable”, con los correspondientes perjuicios para la Hacienda. Además, señalaba Domínguez que podía haber connivencia entre el proponente y su defensor, Martín Enseña. Había, apuntaba, una “sobrada confianza con el ministro” (léase funcionario), pues Galardi proponía estar solamente a las órdenes de Enseña.

Por otra parte, los beneficios que la Hacienda conseguiría con Galardi se basaban en un supuesto falso, según Domínguez. Primero, porque la producción de municiones era más baja que lo que decía Galardi. Aquí Domínguez apuntaba contra Enseña, que ocupaba un cargo que Domínguez había desempeñado con anterioridad en las fábricas navarras, al señalar como causa de la menor producción la escasez de leñas y el hecho de que Enseña no se había ocupado de las necesarias repoblaciones de los montes. Los beneficios de la Hacienda serían más bajos, en segundo lugar, porque Galardi solo se obligaba a la conducción de las municiones navarras, pero no a la de pertrechos y armas en general. En este sentido la proposición le parecía “defectuosa”. Además, añadía, es “en estos transportes donde pierde el asentista”, luego si se hiciera una justa compensación, no habría ganancia para la Hacienda.

Este argumento cobra importancia si lo contrastamos con la actitud de Leguía quien, como hemos visto, en caso de perder la conducción de municiones no tenía más remedio que variar las condiciones de la conducción de los pertrechos y armas. Abundando en la cuestión, Domínguez decía que había que tener en cuenta que en los largos recorridos el riesgo del asentista era mayor que en distancias cortas. En ese sentido, dado que Leguía transportaba todo tipo de armas y pertrechos desde cualquier origen a cualquier destino, le parecía que asumía riesgos grandes y que sus precios eran muy razonables.

Además, Domínguez señalaba que Galardi era “hombre desconocido” (se

³² El informe de Domínguez en *ibídem*.

entiende que no había tenido tratos con la Administración) y aunque ofreciera fianzas, “no pueden estas reemplazar una falta”. En casos de urgencia, lo más importante es que la munición llegue al ejército, la seguridad de que se cumpla el servicio no tiene precio. Por eso es necesario, insistía, “que el asentista sea hombre visible, conocido y experimentado en el asunto”.

Respecto a Leguía, a Domínguez le parecía que; su casa tenía una larga e intachable trayectoria desde 1718 y ofrecía precios más que razonables. Por otra parte, pensaba Domínguez que “en las actuales ocurrencias”³³, era arriesgado innovar en tan delicada obligación. Tampoco cabía pensar en que el asiento que ahora estaba “reunido en una mano inteligente”, se dividiera entre varias personas, pues cabría el riesgo de no encontrarse los asentistas adecuados que lo hicieran a precios convenientes, en particular para los transportes de pertrechos y armas.

Tal parece que el informe de Domínguez se fija sobre todo en cuestiones políticas y personales; o sea, de decisión estratégica y características del asentista, más que en los datos económicos. Desde luego tiene en cuenta, por ejemplo, que los precios de Leguía son incluso más baratos que lo que “actualmente se satisface en Navarra por cada caballería empleada en conducción de víveres”, y elucubra sobre el coste final para la Hacienda del conjunto de los transportes, ya que Galardi solo proponía ocuparse de una parte del asiento. En todo caso, lo que parece pesar más en el informe de Domínguez es la seguridad basada en la experiencia positiva: lo que siempre se ha hecho, quien siempre lo ha hecho.

El informe de Domínguez satisfizo a los administradores en todos los puntos, salvo en uno. Domínguez solicitaba también que se aprobara la propuesta de Leguía por los seis años que el asentista pedía. Sin embargo, como queda dicho, la renovación fue solo por tres años: “S. M. se conforma con el dictamen de Domínguez por el término de tres años”, decía finalmente el resumen de la información, como consta al margen de las correspondientes minutas. La limitación del plazo, entendemos, tiene que ver tanto con los problemas estratégicos del momento, como con la oposición a Leguía. La seguridad acabó primando en momentos de urgencias y se dio el asiento a quien sabía gestionarlo, pero las presiones eran grandes y los vientos que corrían eran otros, de ahí que se limitara la renovación al mínimo indispensable hasta salir de las urgencias del momento, también porque las condiciones económicas eran muy favorables para la Hacienda.

³³ El informe que Domínguez envía a Gardoqui está fechado en Ciudad Real a 22 de julio de 1793.

Si hacemos caso a la información de los tesoreros generales, en el año de 1796, último de la concesión de Leguía, no aparece ningún pago a este asentista³⁴. Si esa documentación es completa, tendríamos que afirmar que Leguía disfrutó el asiento tres años justos, contados desde el comienzo de 1793 hasta a finales de 1795, sin tener lugar a nuevas prórrogas. Podemos observar que en la citada información sobre los pagos de los tesoreros generales, hay un cambio sustancial de nombres en 1796 respecto al año anterior y ese cambio parece haberse tragado a Leguía. Es evidente que la renovación por solo tres años en 1793 estaba previendo ya, de alguna manera, la sustitución de Leguía. Lo más curioso es que el cambio coincide con los años en los que el marqués de las Hormazas fue tesorero general. El marqués era Nicolás Ambrosio Garro Arizcun³⁵, otro navarro descendiente de la familia de los Arizcun, y por lo tanto, pariente o contrapariente, de Leguía a través del parentesco entre Mendinueta y Arizcun. Tal parece que a pesar de Hormazas (navarro) y de Gardoqui (vasco, secretario de Hacienda entonces), fue en esos momentos cuando la influencia de los negociantes navarros tendió a desaparecer.

EL VALOR ECONÓMICO DEL ASIENTO

Hasta este momento y para no alargar el trabajo, hemos omitido la información económica, entendiendo, además, que las cifras sobre precios y las argumentaciones sobre los posibles beneficios o perjuicios de la Hacienda con uno u otro asentista, solo cobrarían sentido si se hiciera un estudio detallado, que no es del caso. Sin embargo sí nos parece necesario para valorar el asiento del que estamos tratando, conocer las cifras que la Hacienda pagaba por este servicio. Tales cifras están recogidas en el resumen de la información que los tesoreros generales ofrecían de los pagos que realizaban a los diferentes asentistas, junto a otros pagos variados. Así pues, podemos conocer lo que Michelena y Leguía cobraron cada año por su asiento. Las cifras son las siguientes³⁶:

³⁴ Me refiero a la documentación de AGS, DGT, inv. 16, g. 24, legs. 2 y 3. Debo esta información a la amistad y buen hacer investigador de Sergio Solbes, que descubrió las “conducciones” entre los asientos de vestuario que él investiga.

³⁵ Una breve biografía suya en *Diccionario Biográfico español*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2012.

³⁶ AGS, DGT, inv. 16, g. 24, legs. 2 y 3.

Cantidades anuales pagadas por el Tesorero General a los asentistas de la conducción de armas y municiones (en reales de vellón)

1768	509.506	1778	1.672.470	1788	487.962
1769	1.250.120	1779	2.109.516	1789	242.688
1770	1.045.945	1780	2.569.516	1790	550.549
1771	810.505	1781	1.635.771	1791	701.176
1772	1.341.478	1782	3.362.467	1792	470.215
1773	1.349.180	1783	779.294	1793	1.862.093
1774	1.691.395	1784	434.722	1794	1.588.462
1775	1.934.146	1785	941.928	1795	1.121.623
1776	3.293.974	1786	885.006		
1777	1.689.378	1787	82.862		

Reproducimos la serie que comienza en 1768, primer año del asiento de Michelena, y culmina en 1795, último año que recoge la documentación para el asiento de Leguía. Para los años 1768-1790, se nombra como asentista a Michelena. En el año 1791 el asiento se atribuye a Michelena y Leguía, y en los siguientes, solo a Leguía. En 1796 no aparece mencionado el asiento de conducciones de manera específica, ni Leguía en particular, en cambio aparecen otros nombres caracterizados como “nuevos asentistas”.

Como se puede observar, las cantidades cobradas por estos asentistas son importantes. La mayor parte de los años sobrepasan con creces el millón de reales. Cabría señalar que son cantidades similares a lo largo de casi treinta años, es decir, no hay una evolución a largo plazo. Dado que los precios se mantuvieron, hemos de concluir que el volumen de actividad también se mantuvo en condiciones similares. Todo ello, cabe suponer, perjudicaría a los asentistas en una época de alza de precios.

Las variaciones que se observan están relacionadas solamente, como parece lógico, con las escaladas bélicas. Por ejemplo, se nota la tensión creciente en los años setenta³⁷, que culminaría en 1776, con una España preparada para

³⁷ R. TORRES SÁNCHEZ, “El control del gasto del Estado militar de Carlos III”, en A. GONZÁLEZ ENCISO (ed.), *Un Estado militar. España, 1650-1820*, Madrid, ACTAS, 2012, pp. 317-52; Idem, *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, Madrid, Sílex, 2012, p. 215.

los acontecimientos en Norteamérica, conflicto en el que acabaría entrando en 1779. La paz de 1783 produjo una sensible reducción en los transportes de armas, coincidente también con un notable descenso en los presupuestos del Ejército y de la Armada en esos años³⁸. No sería sino con ocasión del comienzo de las guerras revolucionarias, en 1793, cuando los gastos en transporte comenzaron a subir de nuevo. Parece evidente, también desde este punto de vista, que la renovación a Leguía se hizo en momentos de urgencia en los que la necesidad del transporte de armas estaba creciendo por momentos.

CONCLUSIONES

Los asientos son cuestiones tanto económicas como políticas y a veces más políticas que económicas. En este trabajo hemos dejado lo económico casi totalmente al margen y nos hemos centrado en los aspectos políticos. En todo caso, en el asiento de conducciones pudieron primar lo político y las influencias, porque los asentistas mantuvieron los precios nada menos que durante 75 años. Con esa premisa, lo demás sobre el beneficio o perjuicio de la Hacienda según posibles cambios entraba más bien en elucubraciones de estilo arbitrista. Es en los mundos políticos –sin despreciar su capacidad económica– donde resulta evidente que algunas familias navarras se movieron como pez en el agua durante todo el siglo, incluida también su segunda mitad, como hemos visto. Solamente cuando las guerras revolucionarias modificaron el panorama, cambiaron también las influencias y los asentistas, lo que queda claro en 1796.

La familia Mendinueta-Michelena-Leguía, donde la transmisión del asiento se hizo vía tío-sobrino, de ahí el cambio de apellidos, es una de esas familias navarras, afincadas desde las primeras décadas del siglo en Madrid, pero con arraigo en Navarra, que mantuvieron su poder y situación en las altas finanzas de la corte. Todavía en 1793, cuando el influjo de los navarros estaba declinando, Leguía consiguió alzarse con la prórroga de su asiento, aunque fuera por solo tres años.

En la renovación se ponen de manifiesto las prioridades de la Hacienda a la hora de contratar con sus asentistas, unas prioridades que salvo la primera,

³⁸ *Ibidem*; V. LLOMBART ROSA, “La política económica de Carlos III. ¿Fiscalismo, cosmética o estímulo al crecimiento?”, en *Revista de Historia Económica*, XII, 1, 1994, pp. 20-22.

eran las que habían dominado el panorama negociador durante todo el siglo:

- a) Mejor un asentista fuerte, que varios, eso da seguridad al Gobierno y reduce los trámites administrativos y los costes de transacción.
- b) Se prima la tradición, el ser persona o casa mercantil, conocida –“visible”– y haber desempeñado ya el servicio con éxito; todo ello genera confianza en que el servicio seguirá cumpliéndose bien.
- b) También se prima la seguridad respecto a los métodos utilizados siempre, en este caso particularmente los itinerarios del transporte. A la Hacienda le costaba innovar en temas de asientos, salvo que las ventajas fueran nítidamente claras.
- c) No menos importante, en cualquier caso, es el mantenimiento de unas condiciones económicas, respecto al precio por los transportes, que tenían que ser muy favorables para la Hacienda, pues se mantuvieron invariables desde 1718 hasta 1795, lo cual no impidió que los asentistas también ingresaran cantidades importantes.