

DE AUSTRIAS A BORBONES: LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO COMERCIAL CON INDIAS Y EL CAMBIO DE DINASTÍA

Alicia Castellanos Escudier
(UNED)

A fines del siglo XVI, es decir en tan solo un siglo desde su descubrimiento, España ejercía el predominio en el continente americano sobre un extensísimo territorio comprendido entre dos líneas paralelas, una situada en el Río Bravo, al norte, y la otra en la Tierra del Fuego, al sur. Es cierto que quedaban extensas regiones sin colonizar o descubrir, pueblos indígenas insusmidos, tierras desamparadas o deficientemente defendidas que podían ser presa fácil de otras naciones europeas, etc. Pero la proyección hispana sobre el Nuevo Mundo era ya un hecho irreversible, así como la incesante ampliación de fronteras interiores y exteriores. Hasta el mismo momento de su independencia, Hispanoamérica siempre ofreció a los españoles peninsulares, por motivos muy diversos, una especial atracción que aún hoy continúa vigente.

La Monarquía hispana abordó de inmediato, tras el hito descubridor de 1492, la colonización de las distintas regiones ultramarinas americanas con el envío de contingentes de pobladores, tanto para afirmar la pertenencia de esos territorios a España, como para una mejor extracción de todas las riquezas que el Nuevo Mundo atesoraba.

El descubrimiento del Nuevo Mundo por la civilización occidental tuvo unas trascendentales repercusiones económicas originadas por las transformaciones producidas a ambos lados del Atlántico. La llegada a la Península de los productos de Indias (patata, tomate, cacao, tabaco, palo brasil, índigo, quina, coca, etc.) modificarán sustancialmente los hábitos alimenticios y las costumbres de la población hispana. Y, por otra parte, el oro y la plata extraídos del subsuelo americano provocarán una dislocación de los precios y finanzas, (1)

(1) Es la llamada “revolución de los precios”, de graves efectos inflacionistas también en salarios, moneda, etc.

con una clara incidencia en la economía europea. (2) A su vez, desde la Península se trasladan hombres y géneros del Viejo Mundo hacia las nuevas tierras, dando lugar por todo ello a un dinámico tráfico naval transoceánico.

El comercio con América

Las relaciones comerciales establecidas entre España y sus territorios ultramarinos se basaban en el llamado *pacto colonial*, es decir las posesiones americanas debían suministrar materias primas, metales preciosos y productos exóticos a la metrópoli a cambio de recibir de ésta las manufacturas precisas. El modelo de intercambio beneficiaba claramente a la Península, así que cuanto más próspero, fluido y seguro fuera dicho tráfico mejores perspectivas de riqueza se generarían para España.

Las circunstancias descritas explican con claridad los intentos de estricta regulación de esta actividad económica. Fueron estos motivos los que condujeron a la implantación de un sistema de monopolio comercial con puerto único en Sevilla, (3) creación en esta misma ciudad en 1503 de una Casa de la Contratación (concebida como agencia mercantil de la monarquía y encargada del control del movimiento naval con las colonias) y la prohibición expresa de que los hombres de negocios extranjeros participaran en este intercambio de géneros, productos y mercancías entre metrópoli y colonias.

Como en tantas otras ocasiones una gran parte de los deseos planteados no se vieron correspondidos por el éxito. Desde 1493 hubo una aduana en Cádiz que se mantuvo incluso cuando Sevilla fue designada como capital centralizadora del comercio con Indias. Pero aún así -y debido a las dificultades de navegación por el Guadalquivir a causa de la escasa profundidad del río y a la barra de la desembocadura- la región gaditana mantuvo determinadas ventajas (4) hasta que las quejas del Consulado sevillano por la pérdi-

(2) Los documentos oficiales registran 182.000 kilos de oro y 17 millones de kilos de plata entre 1503 y 1660, sin incluir el metal introducido clandestinamente, el que jamás llegó a la Casa de la Contratación por naufragio de las naves, acciones piráticas u otras circunstancias.

(3) Entre otras, las razones de la elección de la capital hispalense fueron su excelente ubicación dentro de la región andaluza, su tradición marinera y mercantil y la seguridad de su puerto interior resguardado de cualquier ataque pirático.

(4) Desde 1519 se permitieron operaciones de carga y descarga en el puerto de Cádiz, cuyos comerciantes dispusieron de un tercio de la capacidad de las flotas; en 1535 se creaba un Juzgado de Indias dependiente de la Casa de la Contratación, etc.

da de protagonismo y el incremento del contrabando determinaron el cese temporal de algunas de ellas. Sin embargo, el incremento del tonelaje de los navíos obligó a que en 1680 se estableciera la cabecera de las flotas en Cádiz -que con el paso del tiempo se había convertido en el eje medular del comercio con Indias- y que en 1717 la Casa de la Contratación fue trasladada a esta ciudad, hecho que puso término a un largo periodo dominado por la primacía sevillana.

Durante el reinado de Carlos V hubo un especial interés en permitir el acceso al comercio con Indias a otras ciudades peninsulares. En 1522 se concedía a la recién creada Casa de la Contratación de La Coruña licencia para la regulación del tráfico marítimo con las islas de la Especiería (Molucas) y siete años más tarde, al tiempo que se suprimía esta citada institución, se habilitaban los puertos de Avilés, Bayona, Bilbao, Cartagena, La Coruña, Laredo, Málaga y San Sebastián para la conexión directa con Ultramar, si bien las naves que de ellos zarpasen tenían la obligación de recalar en Sevilla al retorno.

Felipe II pondría fin a estas directrices aperturistas en 1573, de las que únicamente se mantuvo la concesión que desde 1525 disfrutaban las islas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma de comerciar con el Nuevo Mundo. Esta autorización que, salvo una interrupción temporal en 1611 perduró durante los siglos siguientes, estuvo condicionada al traslado de familias canarias inmigrantes a tierras hispanoamericanas en calidad de colonos mediante la llamada *contribución de sangre*, que suponía el envío de cinco familias isleñas, de cinco miembros cada una, por cada cien toneladas de productos del archipiélago. (5)

Hacia la mitad del siglo XVI la Corona era consciente de la imposibilidad de cumplir su objetivo de ejercitar de forma directa el comercio con Indias, por ello su preocupación derivó hacia el establecimiento de unas condiciones bajo las cuales los comerciantes particulares deberían traficar con América. El Estado creó estancos y monopolios sobre determinados artículos y se reservó las rentas de productos supuestamente muy beneficiosos (azogue, sal, naipes, papel sellado, tabaco, pólvora, esclavos negros, etc.) e intentó la exclusión de los extranjeros en los negocios con las colonias, aunque éstos consiguieron salvar el escollo de varias formas distintas (naturalización,

(5) Véase Morales Padrón, Francisco: *El comercio canario americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955.

a través de testaferos e intermediarios españoles, en asociación con mercaderes peninsulares, mediante licencia especial otorgada por la Casa de la Contratación, etc.).

Atraídos por las presentidas riquezas que el comercio con Hispanoamérica podía depararles, multitud de comerciantes de toda España se instalaron en Sevilla, uniéndose al gran número de compatriotas y foráneos dedicados a los mismos menesteres que desde hacia tiempo residían en ella. Un concepto corporativista de su actividad les inspiró la creación de una asociación que denominaron Cargadores de Indias, especie de agrupación gremial acaparadora de los negocios con América y que al estar integrada por un reducido número de miembros acentuó los efectos del monopolio sevillano.

Al conjunto de cargadores, que también podían dedicarse a la venta de artículos en Sevilla, se unía otra serie de comerciantes menores que en ocasiones consignaban mercancías en las flotas destinadas a Indias. El esquema es trasplantable al Nuevo Mundo donde en reciprocidad existía un sistema casi idéntico. En ambos casos, los géneros solían expedirse a nombre de un apoderado o consignatario asentado en el lugar de destino y encargado de recibir los productos, o bien el mercader viajaba en las naves con la carga -la de su propiedad y la de otros colegas- y procedía a su negociación directa en los puertos correspondientes.

La complejidad y progreso económico del tráfico con América motivó la petición de los comerciantes de instituir en Sevilla un Consulado de Comercio a semejanza de los de Bilbao y Burgos. La solicitud fue atendida en 1543, mientras que en 1556 se procedía a la promulgación de un reglamento. El Consulado agrupaba a los mercaderes partícipes en las transacciones con Hispanoamérica con el objetivo de hacer frente a los múltiples problemas derivados de la navegación y trato entre ambas márgenes del océano. De igual modo, defendía los intereses de sus componentes en todo lo referente a los negocios con América, reclamaba derechos y prerrogativas a la Corona o se quejaba ante la menor limitación de sus privilegios, protestaba de cualquier intrusismo, disponía de fuero judicial en causas civiles, contaba con personal experto en asuntos financiero-comerciales y organizaba, equipaba y despachaba las flotas a Indias.

El inmenso poder atesorado por el Consulado le permitió el control sobre fletes, cargas y precios. En beneficio propio provocó una fuerte espe-

culación y un constante aumento de la demanda ultramarina recurriendo a una limitada oferta, al retraso en la salida de las flotas y a la utilización de prácticas comerciales heterodoxas. A este funcionamiento se debe en parte la escasez de géneros en los territorios hispanoamericanos y la aparición del contrabando con las naciones extranjeras. (6)

Los monarcas españoles bien poco intervinieron en contra de esta actitud del Consulado, condicionados por el hecho de que la pervivencia del organismo les aseguraba la continuidad de la navegación con Ultramar, la concesión de préstamos en momentos de apuros de las arcas reales y la percepción de sustanciosos donativos a cambio de reales disposiciones favorables a los intereses de los comerciantes. Cercano ya el final del siglo XVI se autorizó la creación de los primeros consulados americanos en México (1592) y Lima (1593), que tiempo después comenzaron a desarrollar sus funciones.

Los naufragios, la piratería, las tempestades oceánicas, los numerosos y elevados impuestos (alcabala, almojarifazgo, avería, palmeo, etc.), la confiscación y secuestro por la Corona del caudal de los particulares, (7) las bancarrotas del Estado, las crisis en las exportaciones e importaciones, entre otras circunstancias, convertían al comercio con Hispanoamérica en una empresa de alto riesgo, de la que podía obtenerse cuantiosos beneficios pero también la ruina completa si predominaba el infortunio.

Estas contingencias favorecieron el dominio de los mercaderes más poderosos y con una economía diversificada en inversiones muy distintas, pues eran los únicos capaces de soportar un revés financiero o de recibir empréstitos en razón de su solvencia. El pequeño comerciante siempre estuvo expuesto a la quiebra absoluta, que de hecho se produjo con frecuencia; además, tras el embarque de su mercancía estaba condicionado, si quería continuar con su actividad, a solicitar préstamos sobre los géneros reexpedidos hasta que recibiera el importe de la venta de los mismos. No fue extraño el consorcio entre varias personas y la formación de compañías donde los gastos y beneficios se asumían a prorrata, al tiempo que las pérdidas quedaban más atenuadas mediante una equilibrada redistribución del déficit.

(6) Ante la técnica obsoleta de la industria peninsular, el mercado indiano se vio inundado por géneros extranjeros de calidad contrastada y precios sin competencias. Se afirma que los artículos introducidos clandestinamente suponían, a fines del siglo XVII, las dos terceras partes de todos los géneros que circulaban por Hispanoamérica.

(7) Por citar sólo un ejemplo, durante cuatro años seguidos, de 1555 a 1558, hubo requisa de caudales de particulares, y no fueron los únicos.

La regulación del tráfico naval

En un principio la navegación con rumbo a las colonias ultramarinas se realizó en navíos de derrota libre sin acompañamiento de naves de guerra alguna. En 1523, sin embargo, la pérdida de parte del tesoro azteca (8) que Hernán Cortés enviaba a Carlos V hizo comprender a la Monarquía hispana la necesidad de una eficaz protección de las embarcaciones dedicadas a lo que más tarde se llamaría Carrera de Indias, es decir al tránsito del Atlántico por las flotas siguiendo unas pautas y rutas determinadas. Esta resolución se tornó más acuciante a medida que posteriores ataques piráticos y la atracción que despertaban los metales preciosos americanos convirtieron al viaje por el océano en una aventura arriesgada para los bajeles españoles.

Con el fin de evitar los citados peligros, pequeñas escuadras procedieron a la vigilancia de los puntos más peligrosos, en especial el espacio marítimo comprendido entre las Canarias, Azores y el cabo de San Vicente. Ya desde 1526 se ordenó que los buques mercantes debían navegar agrupados o en conserva para la defensa conjunta, al igual que en casos concretos se remitieron armadas reales para la protección de determinadas remesas de metales preciosos, tal como en 1537 y 1542, por ejemplo.

En 1543 se introdujo el sistema de convoyes en ambos sentidos del trayecto oceánico, práctica que comenzó de forma titubeante hasta alcanzar cierta normalidad hacia 1564 como consecuencia de los envíos masivos de plata americana. (9) De este modo, dos flotas anuales partían en marzo y septiembre de la Península bajo la protección de una Armada Real, con la nave Capitana en vanguardia de la formación y la Almiranta en retaguardia. (10)

(8) La acción fue llevada a cabo por el florentino Giovanni Verrazzano, bajo bandera de Francia, quien capturó dos de las tres naves hispanas; por ello, en las crónicas puede aparecer identificado como el corsario francés Jean Fleury.

(9) Respecto a los navíos mercantes se reguló, entre otras cuestiones que no siempre fueron cumplidas, el tonelaje, no inferior a 100 toneladas a partir de 1544 y más de 300 desde 1587; la antigüedad, menos de dos años desde su botadura; la exclusión de naves extranjeras; y la construcción, fabricados en astilleros del Cantábrico durante el siglo XVI en detrimento de los andaluces (en la segunda mitad del siglo XVII una tercera parte era de origen hispanoamericano).

(10) Los gastos derivados de la protección del comercio transoceánico se sufragaron mediante el impuesto de la **avería**, que gravaba los artículos en proporción directa a su valor. Desde 1660 se impuso a los comerciantes el pago de una tasa fija de 790.000 ducados a tal efecto.

Una vez alcanzada la isla Dominica, (11) en las Antillas, la escuadra se dividía en dos, una parte –de la que se desgajaban ciertos buques hacia Honduras, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba (12)– se dirigía a Veracruz y la otra a Cartagena de Indias, primero, y a Nombre de Dios, (13) después, expidiendo algunas naos a isla Margarita, La Guaira, Maracaibo, Riohacha y Santa Marta. A partir de 1569 se procedió a una diferenciación clave: en el mes de abril zarparía la llamada Flota de Nueva España, mientras que en agosto lo harían los Galeones de Tierra Firme. (14) Normalmente, y con cierta antelación a las salidas, se remitía un navío de aviso con objeto de que los mercados americanos supieran con tiempo de la próxima llegada del convoy.

El tráfico comercial entre la Península y las colonias americanas estuvo mediatizado por toda una serie de factores que provocaba periodos de expansión o retracción en los intercambios, variación en el destino final de las mercancías, etc. Los conflictos bélicos con otras naciones europeas, principalmente, y las propias crisis agrícolas hispanas, por citar sólo dos ejemplos, justificaban una disminución en el número de naves que surcaban el Atlántico.

Unido a lo anterior, destaquemos también como causas de demoras en el comercio trasatlántico las tormentas y huracanes, las noticias acerca de piratas al acecho, la tardanza en la carga del oro y la plata, la dilación en la venta de las mercancías, etc. Cualquier anomalía de esta índole provocaba un trastorno generalizado: a los comerciantes porque no recibían las ganancias preceptivas; a los pasajeros por los inconvenientes de la larga espera con sus secuelas de gastos imprevistos, enfermedades, etc.; a la Corona porque no recibía el metal precioso para el pago de lo gastos del Estado; etc.

La injerencia extranjera en hispanoamérica

Pese a los ímprobos esfuerzos desplegados, España no pudo impedir el asentamiento extranjero en América. Poco después del primer cuarto del siglo

(11) Posteriormente esta isla quedo como referente para los galeones de Tierra Firme mientras que la Flota de Nueva España recalaba en la Deseada o en Guadalupe.

(12) Estos puertos y otros de Centroamérica recibieron en ocasiones desde Sevilla y Canarias navíos sueltos de particulares.

(13) En 1597 se produjo el traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo, donde a partir de entonces rendirían viaje las naves.

(14) El sistema rara vez se ajustó al plan diseñado: las fechas de partida casi nunca fueron respetadas, hubo años en que no zarpó flota alguna, etc.

XVII era evidente el fracaso hispano por no perder ningún territorio indiano. Y si los seculares enemigos hispanos no alcanzaron nunca una penetración profunda en el subcontinente, ni pensaron jamás en desalojar totalmente a los españoles, fue simplemente porque les resultaba más rentable que la Corona española mantuviera (a un gran costo) todo el entramado de su imperio americano mientras que ellos participaban de sus riquezas, ya legalmente, arrancando concesiones del gobierno hispano, ya ilegalmente mediante el contrabando.

El ejemplo más evidente lo tenemos en una fecha tan temprana como 1628, cuando el pirata holandés Piet Heyn capturaba, frente a la bahía de Matanzas (Cuba), la flota de Nueva España con todas sus mercancías y metales preciosos. El botín ascendió a 15 millones de florines (cuatro millones de ducados), lo que permitió que los accionistas de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, que había sufragado la expedición, recibieran unos dividendos equivalentes al 50% del capital invertido. Después de esto, no puede extrañarnos que en Holanda se dijera que Hispanoamérica les pertenecía, ya que «si toda la plata, oro y mercaderías las pasamos a nuestros puertos, ¿quién dice que no es nuestra la América, ahorrándonos el sueldo y provisiones de virreyes y gobernadores, y la fatiga de elegirlos y consultarlos?».

Otro de los hitos más significativos fue la toma de Jamaica por los ingleses (1655), que ya jamás retornó a la soberanía española. Este hecho permitió la consolidación de un buen número de colonias europeas no ibéricas, en especial en la región del Caribe, desde las que desde un primer momento se emprendió un activo comercio de contrabando con los puertos indianos de España.

Desde 1670, pues, se puede decir que en lugar de un solo poder territorial en América y un solo comercio monopolizador trasatlántico, saqueado aunque reconocido, había cuatro o cinco potencias territoriales, y cuatro o cinco sistemas de comercio, «los españoles no podían mandar exclusivamente en las Indias Occidentales. Su armada de Barlovento, a pesar de los esfuerzos navales y financieros que costó, había sido demasiado débil y vivido demasiado poco tiempo para su enorme tarea. Sus colonias del Caribe, con excepción de las bases principales, habían quedado en la práctica abandonadas a sus propios recursos».

Cercano el siglo XVIII la presencia extranjera en el Caribe era un hecho incuestionable e irreversible. Ahora bien, vamos a asistir a un nuevo

fenómeno que influirá a fondo en el espacio geopolítico americano: el surgimiento de una virulenta rivalidad comercial franco-inglesa. En efecto, las islas tropicales se habían transformado en las colonias más florecientes y más codiciadas para la economía europea, muy apreciadas comercialmente y de inmediato convertidas en centros estratégicos de suma importancia para el control del tráfico oceánico y para el desarrollo del contrabando. Ellas serán la causa del feroz enfrentamiento entre Francia y Gran Bretaña.

Si el comercio era el único camino claro de asegurarse una participación en los beneficios americanos, también era un medio de lucro la venta en Europa de productos tales como el azúcar, añil, café, algodón, tabaco, etc., que podían obtenerse en las islas mediante el laboreo de sus campos. Los considerables precios que algunos de ellos alcanzaron decidieron a su explotación sistemática. Crecientes en población y en producción, las colonias inglesas, francesas y holandesas, «agresivas y codiciosas, se enviaban recíprocamente [entre sí]» e incluso más que a los propios españoles, (15) a diferencia de los que había sucedido en los años anteriores. (16)

El cambio de dinastía

Así la situación, el siglo XVIII se inicia con una nueva dinastía de reyes en la Península -los Borbones- y con unas perspectivas alarmantes para el tráfico ultramarino: notable incremento de las transacciones fraudulentas con una activa participación de autoridades y habitantes hispanoamericanos; Guerra de Sucesión que repercutiría en el movimiento naval oceánico; una cada vez mayor penetración francesa en el mercado colonial hispano, con especial incidencia en los puertos de las Antillas, Perú y Chile; etc.

Las provincias ultramarinas seguían siendo una poderosísima razón de peso a esgrimir en cualquier negociación política. Esto implicaba ser

(15) PARRY, J.H.: *El Imperio español de Ultramar*. Madrid, 1970, pág. 237.

(16) La posesión de las islas antillanas fue una de las causas de los enfrentamientos franco-ingleses durante los tres grandes conflictos bélicos del siglo XVIII: la guerra de Sucesión Española (1702-1714), la guerra del Asiento o de los Nueve Años (1739-1748) y las guerras del Tercer Pacto de Familia (1762-1763 y 1779-1783).

una nación a tener en cuenta en todos los tratados internacionales. España puso un especial énfasis en los derechos que amparaban la presencia hispana en el Nuevo Mundo, realizando un esfuerzo titánico para controlar el tráfico americano a fin de preservarlo en lo posible de la influencia de las otras potencias marítimas en discordia. No se admitirá el más mínimo desgajamiento del suelo indiano, y en la defensa de estos intereses no se dudará en aceptar la ayuda de la pujante Francia de Luis XIV, incluso a riesgo de que los galos manipularan la administración colonial en su propio beneficio. Aunque los problemas surgirán por el deseo de las naciones europeas de evitar el exclusivismo colonial, trasladándose a las Indias las rivalidades existentes en el Viejo Continente.

Volveremos sobre estas cuestiones, pero digamos ahora que la entronización de los Borbones en España supondrá un cambio importante en el sistema político imperante, con repercusiones decisivas en los dominios hispanoamericanos. Incluso durante la propia guerra de Sucesión española se asiste ya a la paulatina implantación de una serie de reformas de todo tipo –en una acción de gobierno que se conoce por el nombre genérico de **reformismo borbónico**– y cuyo objetivo principal era colocar a España en idénticos niveles que el resto de naciones europeas.

Sería injusto pensar que este conjunto de modificaciones económicas, administrativas, científicas, etc. es aportado única y exclusivamente por los franceses que acompañan y asesoran a Felipe V bajo la supervisión de Luis XIV. Parecería entonces como si en la Península no hubiera existido –al igual que en un buen número de monarquías de Europa– un ambiente favorable y dispuesto a poner en marcha un verdadero repertorio reformista.

Del mismo modo resulta arriesgado imaginar que a partir de 1701 «surgen de súbito en el país hombres cultos, anhelosos del bien común», cualificados para desempeñar las más altas tareas de gobierno, como si no hubieran existido con anterioridad o no hubieran aparecido en la escena política hispana sin la instauración borbónica. (17) Sí podríamos aventurar que el cambio dinástico fue como *un aldabonazo* en el ánimo de un buen número de españoles deseosos de dar por cerrada una larga etapa de vicisitudes en la historia de España e iniciar con renovados bríos una nueva

(17) VOLTES, Pedro: *Dos mil años de economía española*, Barcelona, 1988, pág. 108.

centuria que permitiera la puesta en práctica del ideario europeo ilustrado que comenzaba a desarrollarse.

Es preciso añadir aún un par de factores que completarían esta visión que tratamos de dar. Por el primero de ellos admitimos dos fases bien diferenciadas en el reformismo borbónico en Indias divididas por el año 1763 (Paz de París), momento a partir del cual se producirá una intensificación en el proceso de transformación de las estructuras americanas. Estaríamos así ante dos etapas, una inicial de cambios moderados (reinados de Felipe V y Fernando VI), «donde el esfuerzo desplegado por la Corona no se dirigió tanto a cambiar las estructuras como a recuperar el grado de opulencia y poderío» que había conocido el Imperio en época pasada, y otra posterior de acción mucho más intensa y ambiciosa (reinado de Carlos III). (18)

El otro elemento al que antes aludíamos se refiere al factor humano, es decir a las personas que contribuyeron a hacer realidad todos los planes reformistas propuestos. Pese al interés que pudiesen tener los Borbones por llevar a cabo sus proyectos nada hubiesen logrado de no contar con una serie de colaboradores que secundaron sus ideas o que fueron los promotores de otras nuevas igualmente positivas. En palabras referidas a Carlos III, pero que podríamos aplicar a los dos reyes que le precedieron, se ha afirmado que «la gloria de su reinado, las empresas acometidas, los éxitos cosechados, no es la obra de un solo hombre. Destacadas personalidades, políticos de amplia visión, eficaces burócratas, contribuyeron de manera poco común a formular una nueva política y a ponerla en vigor, venciendo en ocasiones serias resistencias». (19)

Podemos afirmar, por tanto, que el ambiente propicio de la época, una renovada actitud mental, las nuevas corrientes de pensamiento y la disposición positiva de una notable materia prima humana contribuyó a la culminación de un proceso de reformas de toda índole (políticas, administrativas, económicas, militares, etc.), iniciadas desde principios del siglo XVIII y encaminadas a devolver a España el prestigio de gran potencia perdido durante la centuria precedente. Al menos para ofrecer un punto de vista distinto es justo decir, aunque sea un análisis que correspondería hacerlo en otro estudio, que la historiografía anglosajona arguye que de

(18) NAVARRO GARCÍA, Luis: *Hispanoamérica en el siglo XVIII*. Sevilla, 1991, pág. 53.

(19) NAVARRO GARCÍA, Luis: “Carlos III y América”, en *La América española en la época de Carlos III*. Sevilla, 1986, pág. 10.

1759 a 1788 es un período de mejoras pasajeras que oculta -la clásica calma que antecede a la tempestad- una decadencia inevitable e imparable que tiene su apogeo en la invasión de tierras hispanas por las tropas napoleónicas y la posterior independencia de los territorios ultramarinos. (20)

Proyectos para la recuperación mercantil

Desde el reinado anterior (Carlos II), y apoyada ahora sin duda por los asesores franceses, una idea mediatiza toda la política hispana con sus posesiones ultramarinas en el siglo XVIII: la idea de que las Indias eran un importantísimo mercado aún sin explotar en todas sus dimensiones y posibilidades. (21) Desde el gobierno se buscará afanosamente la recuperación del comercio con América, planteándose de inmediato un crucial dilema: mantener el anquilosado sistema de flotas con las colonias heredado de los Austrias (estructura de puertos únicos, rutas fijas, navegación en convoy, etc.) o proceder a una sustancial modificación del mismo acorde con los tiempos y las circunstancias. Esta disyuntiva prevaleció durante gran parte de la centuria y ello supuso que las disposiciones legislativas de la época contuvieran tanto decretos continuistas como medidas liberalizadoras. (22)

No puede sorprendernos, por tanto, el gran número de iniciativas adoptadas en este sentido. En 1705 se crean tanto una Junta de Comercio, como otra llamada de Restablecimiento del Comercio, que por separado analizarán los medios más adecuados para optimizar las relaciones mercantiles con Ultramar. A tales fines serán consultados miembros de varios Consejos, comerciantes, asesores franceses (por ejemplo, Ambrosio Daubentos y Nicolás Mesnager), etc. No muchos años más tarde, en 1713, se organiza una Junta de Hacienda y Comercio con los mismos objetivos, mientras que en

(20) Véase CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: *La expansión territorial de la América española en la época de Carlos III*, en *Ibídem*, págs. 28 y 29.

(21) Por este motivo se afirma que la centuria ilustrada supone para España un «redescubrimiento de América».

(22) En principio se partía con un gran inconveniente. Por firmar la Paz de Utrech los británicos obtuvieron el derecho de asiento, es decir el monopolio por 30 años para la introducción de esclavos negros en Hispanoamérica (sustituyendo así a los franceses) y el llamado navío de permiso, una nave inglesa que se incorporaría a las flotas hispanas y que se convertiría en fuente inagotable de entrada clandestina de géneros

1717 –y como parte también de estos planteamientos (23)– se ordena el traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz, cuyo puerto asumirá ahora la exclusividad en el comercio metropolitano con Indias. (24)

En 1720 el Real Proyecto de Flotas y Galeones pretendió un imposible: la perfecta regularidad del funcionamiento de estos convoyes. Ante el completo fracaso del plan anterior, se optó, primero, por la normalización del sistema de *registros* y *navíos sueltos* y, con posterioridad, por la emisión de una Real Cédula, en 1735, que promovía una nueva remodelación, pero con tan mala fortuna que sólo cuatro años más tarde un conflicto bélico nos enfrentaba a Inglaterra –la Guerra de la Oreja de Jenkins–. Las hostilidades se prolongaron hasta 1748, con la destrucción de Portobelo por el almirante Vernon entre otros hechos notables, al tiempo que esparcía todas sus nefastas secuelas sobre el tráfico oceánico regular.

La situación bélica aconsejó el empleo de navíos sueltos, práctica ya utilizada en anteriores ocasiones como hemos dicho -a la que se recurrirá con frecuencia en el futuro- y que supuso una profunda transformación en todo el sistema comercial. A grandes rasgos podemos decir que los navíos sueltos no estaban sujetos a fechas determinadas de salida y retorno, sino que zarpaban en cuanto cubrían su carga y regresaban tan pronto la mercancía había sido vendida en el puerto elegido para la transacción, sin depender de la constitución de feria alguna al efecto ni de la obligatoriedad de recalar en los terminales designados por ley. La libertad de movimiento incrementó sensiblemente la oferta de géneros en Hispanoamérica, al tiempo que permitió la intervención en los negocios ultramarinos de pequeños y medianos comerciantes, quienes con tan sólo fletar una embarcación, proveerla de artículos y arriesgarse -confiando en la buena suerte- a los peligros de una travesía podían obtener magníficos beneficios.

Esta mínima apertura comercial no podía contentar a los sectores que hasta entonces había controlado el monopolio de las relaciones entre la Península y América, en especial a los Consulados situados a uno y otro lado

(23) Dentro de esta actividad señalemos que en 1718 se expide un nuevo Reglamento para la regulación del comercio de las islas Canarias con Hispanoamérica, de modo que Tenerife, La Palma y Gran Canaria dispondrían de mil toneladas anuales para comerciar con Campeche, La Habana, Caracas, Trinidad, Cumaná, Puerto Rico y Santo Domingo.

(24) La Casa vería disminuido su personal y limitadas sus atribuciones. Como primer presidente en la nueva sede se nombró a José Patiño, quien estaba al frente de la Intendencia General de Marina creada ese mismo año.

del Atlántico, quienes mostraron su malestar ante el Gobierno Central metropolitano. La presión consular dio sus resultados y en 1754 se decidió resucitar sólo el sistema de flota para Nueva España, mientras que los galeones para Tierra Firme quedaron definitivamente suspendidos. Seis convoyes surcarían las aguas -el último en 1776- más por contentar a una institución cuyos generosos donativos habían solucionado muchos problemas en los momentos oportunos, que por convencimiento de los ministros hispanos, seguramente persuadidos ya de la inutilidad del sistema.

De hecho en 1765 un decreto permitía el comercio libre entre las islas de Barlovento (Margarita, Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba) y los puertos hispanos de Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla. La medida se fue haciendo extensiva, en años posteriores, a otros lugares indianos y peninsulares como prolegómeno de lo que sería el famoso Reglamento para el *Comercio Libre de España a Indias* de doce de octubre de 1778, que marcará un hito histórico en las relaciones económicas entre España y sus colonias americanas.

En efecto, entre otras cuestiones el citado Reglamento suprimía la Casa de la Contratación y la sustituía por Juzgados de Arribadas en todos los puertos autorizados, abolía o modificaba determinados impuestos y habilitaba a los puertos peninsulares de Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, Coruña, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife para el comercio con los indianos de San Juan (Puerto Rico), Santo Domingo y Montecristi (isla Española), Santiago, Trinidad, Batabanó y La Habana (Cuba), "los dos de Margarita, y Trinidad", Campeche (Yucatán), el golfo de Santo Tomás de Castilla y el puerto de Omoa (Guatemala), Cartagena, Santa Marta, Riohacha, Portobelo y Chagre (Santa Fe y Tierra Firme), Montevideo y Buenos Aires (Río de la Plata), Valparaíso y Concepción (Chile) y los de Arica, Callao y Guayaquil (Perú y Mar del Sur).

En un primer momento quedaron al margen de las anteriores directrices tanto Nueva España -adonde se pretendía seguir enviando flotas, aspiración que la guerra de 1779 truncó- como la Capitanía General de Venezuela (La Guaira, Cumaná, Guayana y Maracaibo), dependiente de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Una real orden de 1789, que ampliaba el Reglamento de Comercio Libre, permitió que ambas se integraran en el nuevo sistema, al tiempo que concedía a los puertos menores (Santo Domingo, entre ellos) la exención de aranceles en sus intercambios con los puertos mayores de Indias.

Un caso paradigmático: José Patiño

José Patiño representa, a nuestro entender, un extraordinario ejemplo de esa pléyade de competentes y eficaces políticos españoles del siglo XVIII, a los que antes hemos aludido (25). Nacido en Milán en 1666, cursó estudios en el colegio de la Compañía de Jesús e incluso ingresó en la Orden. Ya reintegrado a la vida civil se traslada a la Península en 1708 donde contará con el apoyo de Orry (26), primero, y más tarde del cardenal Alberoni (27), circunstancia que le llevara a desempeñar diferentes puestos dentro de la administración (28).

Desde un primer momento, o al menos desde que ocupara la Intendencia General de Marina en 1717, Patiño supo darse cuenta de la importancia de un buen funcionamiento del tráfico con las Indias, en cuanto que los beneficios derivados de esta actividad permitirían a España recuperar el papel de potencia principal en la política internacional. De ahí que demostrara un especial interés por todas las cuestiones relacionadas de algún modo con el fomento naval: impulsó la construcción de arsenales (como el de la Carraca en 1724) y astilleros; propuso nuevas ordenanzas e instrucciones generales, así como la reglamentación del Colegio de San Telmo y del de Guardias Marinas; fundó la Academia de Marina; reorganizó distintos cuerpos de la marinería (artilleros, infantería, etc.); apoyó la creación de compañías de comercio; estableció nuevos departamentos marítimos (como El Ferrol y Cartagena), etc.

Todas estas iniciativas se vieron favorecidas a partir de su nombramiento como Secretario de Marina e Indias en 1726 (29), si bien con anterioridad no desperdició ocasión de reorganizar la fuerza naval hispana como

(25) Junto con él igualmente deberíamos mencionar a José del Campillo, José de Carvajal, el marqués de la Ensenada, el conde de Floridablanca, el bailío Arriaga, José de Gálvez, etc.

(26) Jean-Baptiste Orry (1652-1719) fue uno de los consejeros franceses enviados por Luis XIV a España como asesor directo de Felipe V y uno de los primeros interesados por la renovación de la marina hispana.

(27) Gracias al apoyo de la reina Isabel del Farnesio fue el principal director de la política española de 1714 a 1719.

(28) Ejerció, por ejemplo, como Superintendente de Extremadura (1711), de Cataluña (1713), del Reino de Sevilla (1717), etc.

(29) En 1714 Felipe V crearía, a modo de Ministerios, cinco Secretarías del Despacho: Marina e Indias, Negocios Extranjeros o Estado, Hacienda, Gracia y Justicia, y Guerra. Con relativa frecuencia se dio el caso de la acumulación de Secretarías en una sola persona. El propio Patiño fue al mismo tiempo titular de la de Marina e Indias, Hacienda, Guerra y Estado.

Intendente General de Marina (1717). Por estos motivos se le considera como el creador de la moderna Real Armada Española, bajo cuyo título habían pasado a integrarse las distintas escuadras existentes en la metrópoli y de la que quedaban excluidas las dos flotas americanas: la Armada de Barlovento -que con base en Veracruz tenía como misión custodiar las costas antillanas y las del golfo de México- y la Armada del Mar del Sur, apostada en el Callao y dedicada a la defensa y protección del Pacífico meridional.

Señalemos a este respecto que la Armada del Mar del Sur nunca dispuso de un elevado número de buques y su acción nunca fue constante, sino tan sólo ante las noticias de corsarios o bien como escolta de los mercantes a Panamá. Su marinería la componían tanto blancos como indios, mestizos, mulatos y negros. Al frente se hallaba un general, un almirante y varios oficiales, pero era frecuente que los dos primeros cargos estuvieran vacantes y fueran sustituidos por capitanes de navíos, reconocido uno como comandante general de la Armada y otro como almirante. En su mejor momento estuvo compuesta por cinco embarcaciones y unos mil doscientos hombres entre soldados y marineros. (30)

Por su parte, y hasta su total desaparición en 1749, la Armada de Barlovento, tuvo que hacer frente casi siempre a las dificultades económicas para el sostenimiento de la tripulación y de los navíos. A principios del siglo XVIII disponía de cuatro embarcaciones, mientras que en su mejor momento (1719) la cifra se elevaría a nueve, pero fue una constante que sus jefes y oficiales se vieran envueltos en pleitos por contrabando, conflictos diversos por la falta de dinero, etc. (31).

Tanto si se quería mantener un activo tráfico comercial con las colonias ultramarinas, como disponer de una importante fuerza de guerra marítima eran imprescindibles todas las medidas encaminadas al fomento de la construcción naval. Desde un primer momento se pensó en la conveniencia de que se fomentara la fabricación de navíos de fábrica americana, pues los más recientes que a este fin se habían botado en Cantabria habían resultado muy caros y presentaban serios defectos tras dos invernaadas en la mar. Al contra-

(30) Véase PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, PABLO E. y BIBIANO TORRES RAMÍREZ: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987.

(31) Véase TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981. Como heredera en cierto modo de ésta, en 1750 se creará la Escuadra de La Habana compuesta por nueve navíos de fabricación reciente que montaban entre 50 y 70 cañones. Su misión era proteger las costas de Nueva España y las islas de Barlovento y Sotavento.

rio, la capitana de la Armada de Barlovento, construida en Indias, había efectuado varias travesías y se encontraba en perfectas condiciones. (32)

Hubo, pues, diversas propuestas para instalar astilleros en muy diversos sitios de Hispanoamérica, si bien la mayoría presentaban algún tipo de inconveniente. Por ejemplo, en Campeche sólo se podía construir la primera cubierta; en Maracaibo, faltaban oficiales y mano de obra; Coatzacoalcos, en la costa mexicana al sur de Veracruz, disponía de buena madera, pero el río cercano tenía una barra que dificultaba la navegación; etc. Aparte de que, en todos los casos, determinados materiales había que transportarlos casi obligatoriamente desde la Península (hierro, lonas, jarcias, etc.).

La Habana se erige, junto con El Ferrol, Cádiz y Cartagena, en uno de los puntos claves de la reconstrucción del poder naval español. En 1728 se inician en tierras cubanas los trabajos del astillero, bajo la supervisión de Lorenzo de Montalvo, comisario de Marina nombrado por Patiño. Y en poco tiempo comienzan a botarse los barcos construidos por Juan de Acosta, responsable de la ejecución de los proyectos, normalmente remitidos desde España. En total durante el siglo se fabricarían allí 74 navíos de línea, 32 fragatas y jabeques y otros 42 barcos de menores proporciones. Fue, pues, el más importante centro naval del imperio español en el siglo XVIII. (33)

A la muerte de Patiño (La Granja de Segovia, 1736), la Armada española disponía de una importante y poderosa flota militar (59 buques que montaban más de 2500 cañones) repartida entre los tres departamentos marítimos existentes (Cádiz, El Ferrol y Cartagena). De estas tres jurisdicciones destacaba la situada en tierra andaluza porque de ella formaban parte los oficiales de la escuadra de Barlovento y los que acompañaban a las flotas y galeones en el comercio ultramarino.

Ya se ha significado cómo fue Patiño el impulsor en España de las Compañías de Comercio de corte mercantilista europeo, a imitación de las existentes en Holanda, Inglaterra y Francia. A estas nuevas compañías se les asignarán territorios económicos atrasados (aunque potencialmente ricos), insuficientemente abastecidos por el secular tráfico procedente de la metrópoli y propicios por ello al contrabando extranjero. (34)

(32) Véase ALFONSO MOLA, Marina y Carlos Martínez Shaw: "Los astilleros de la América colonial", en Castellero, Alfredo y Allan Kuethé (dir.), *Consolidación del orden colonial*, París, 2000, págs. 279-304 [vol. III, tomo 1 de la *Historia General de América Latina* de la UNESCO]

(33) Hubo astilleros "menores" en Paraguay y en la región rioplatense. Del mismo modo que continuó activa la secular tradición naviera de Guayaquil, aunque con un ritmo de producción más pausado (cuatro navíos, dos fragatas, un paquebote y un barco entre 1779 y 1788).

(34) En general, puede consultarse la obra de RAQUEL RICO Linage: *Las reales compañías de comercio con América. Los órganos de gobierno*. Sevilla, 1983.

Las compañías disfrutarán de especiales ventajas otorgadas por la Corona -que equivaldrán a un efectivo monopolio del comercio con unas concretas y determinadas provincias americanas señaladas- a cambio de perseguir el contrabando que en los territorios asignados pudiera desarrollarse. Una de las innovaciones más significativas fue que estas organizaciones tendrían su sede en distintos puertos peninsulares y no necesariamente en Cádiz, por lo que a partir de ahora la capital gaditana habrá perdido oficialmente su condición de puerto único del tráfico oceánico, aun cuando continúe siendo la base principal en el comercio hispano con las colonias ultramarinas.

Nace así, en 1714, la Compañía de Honduras y en 1728 se crea la Compañía Guipuzcoana, o de Caracas, que empezó a operar dos años después desde diversos puertos de la región vascongada. Su actividad estuvo dirigida hacia el mercado venezolano y a la exportación de cacao fundamentalmente. Años después, en 1734, se funda la Compañía de Galicia, concebida para la explotación y comercialización del palo de Campeche. A su vez asturianos, montañeses y vizcaínos solicitaron la concesión del tráfico con distintas zonas hispanoamericanas.

En 1740 surge la Compañía de La Habana, quien a cambio de perseguir el contrabando en todo el contorno insular gozaría del monopolio de la principal producción de la isla, el tabaco, para su remisión a la Real Fábrica de Sevilla. Y el 24 de marzo de 1755 Felipe V determinaba admitir el Proyecto de Compañía presentado por los «ciudadanos honrados Don Bernardo Gloria y Don Ramón Picó, como apoderados del Comercio de Barcelona, solicitando el establecimiento y formación de una compañía para restablecer el comercio de mis vasallos en las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y la Margarita». En años sucesivos surgirían, entre otras, la de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (1784), la de Filipinas (1785), etc.

Por todo lo expuesto creemos que es lícito decir, pues, que la entronización borbónica fue la impulsora o creadora de este modo de actuación y que coadyuvó a que tanto en España como en toda América, de una u otra forma, el siglo XVIII se caracterice por una continua búsqueda de soluciones a los problemas de cualquier índole que existían, con aportaciones concretas en la mayoría de los casos. Y, en especial, a que España fuera de nuevo una de las principales potencia marítima de la época.

Bibliografía

ACOSTA, A., Adolfo González y E. Vila: *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*. Sevilla, 2003.

ALONSO FERNÁNDEZ, FRANCISCO: *Historia personal de los Austrias españoles*. México, 2000.

ALVAR EZQUERRA, ALFREDO: *Demografía y sociedad en la España de los Austrias*. Madrid, 1996.

ÁLVAREZ SANTALÓ, LEÓN CARLOS (ed.): *Mentalidad e ideología en el Antiguo Régimen*. Murcia, 1993.

ANES, GONZALO: *El Antiguo Régimen: los Borbones*. Madrid, 1983.

Avenement des Bourbons au trone d'Espagne: correspondance inédite du Marquis d'Harcourt ambassadeur de France auprès des rois Charles II et Philippe V. Publiée avec une introduction historique et des notes par C.Hippeau. Paris, Didier, 1875.

AVILÉS FERNÁNDEZ, MIGUEL: *Nueva Historia de España*. Madrid, Edaf, 1973[vol. XI “El ocaso de la hegemonía española” y vol. XII “La instauración borbónica”].

BÉRENGER, JEAN: *A history of the Habsburg Empire: 1273-1700*. London and New York, 1994.

BETHENCOURT, A.: *Patiño en la política internacional de Felipe V*. Valladolid, 1954.

BORGES, ANALOLA: *La casa de Austria en Venezuela durante la Guerra de Sucesión española: 1702- 1715*. Salzburgo, 1963.

BOTTIENEAU, YVES: *Les Bourbons d'Espagne 1700-180*, París, 1993.

BOXER, CHARLES R.: *The Dutch seaborne empire, 1600-1800*. New York, 1969.

CALVO POYATO, JOSÉ: *La guerra de sucesión*. Madrid, 1988.

-*De los Austrias a los Borbones*. Madrid, 1990.

-*Felipe V, el primer Borbón*. Barcelona, 1992.

CÁNOVAS DEL CASTILLO, ANTONIO: *Bosquejo histórico de la Casa de Austria en España*. Málaga, Algazara, 1992.

CARDELL, CARLOS: *La Casa de Borbón en España*. Madrid, 1954.

CARDOSO, C.F.S. Y PÉREZ BRIGNOLI, H.: *Historia económica de América Latina*. Barcelona, 1979.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: *América Hispánica (1492-1898)*. Barcelona, 1983.

CIGES APARICIO, MANUEL: *España bajo la dinastía de los Borbones*. Madrid, 1932.

COXE, WILLIAM: *España bajo el reinado de la Casa de Borbón: Desde 1700 en que subió al trono Felipe V hasta la muerte de Carlos III*, 5vols. Madrid, F. de P. Mellado, 1846-1847.

Chaunu, P.: *Conquista y explotación de los nuevos mundos*. Barcelona, 1973.

CHAUNU H. Y P.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 11 vols. Paris, 1955.

DAVIS, R.: *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos a la industrialización*. Madrid, 1976.

DICKINSON CALVIN W. Y HITCHCOCK, ELOISE R: *The war of the Spanish Succession, 1702-1713: a selected bibliography*, Westport, Connecticut: Greenwood Press, 1996.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, ANTONIO: *Crisis y decadencia de la España de los Austrias*. Barcelona, 1969.

- *Instituciones y sociedad en la España de los Austrias*. Barcelona, 1985.

ELLIOT, JOHN H.: *Imperial Spain 1469-1716*. London, 1963.

- *Poder y sociedad en la España de los Austrias*. Barcelona, 1982.

- *España y su mundo 1500-1700*. Madrid, 1990.

- *El Viejo Mundo y el Nuevo (1492-1650)*. Madrid, 1972.

FERNÁNDEZ ALMAGRO, MELCHOR: *Política naval de la España moderna y contemporánea*. Madrid, 1946.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, 1976, 2 tomos.

GARCÍA CÁRCCEL, RICARDO: *España en 1700 ¿Austrias o Borbones?*. Madrid, 2001.

GARCÍA FUENTES, LUTGARDO: *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, 1980.

GIRAUD, CHARLES: *Le traité d'Utrecht*. Paris, 1997.

GONZÁLEZ CREMONA, JUAN MANUEL: *El trono amargo: Austrias y Borbones, dos dinastías desdichadas*. Barcelona, 1992.

GOSLINDA, CORNELIS CH.: *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*. Assen, 1971.

HAMILTON, E.J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, 1975.

HARING, C.H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1979.

ISRAEL, J.I.: *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*. Oxford, 1986.

KAMEN, HENRY: *La guerra de Sucesión en España: 1700-1715*. Barcelona, 1974.

– *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981.

– *Vocabulario básico de la historia moderna: España y América 1450-1750*. Barcelona, 1986.

– *La sociedad europea, 1500-1700*. Madrid, 1986.

Nacimiento y desarrollo de la tolerancia en la Europa Moderna. Madrid, 1987.

– *Una sociedad conflictiva: España, 1469- 1714*. Madrid, 1995.

Felipe V: el rey que reinó dos veces. Madrid, 2000.

INGRAO, CHARLES: *The Habsburg monarchy: 1617-1815*. Cambridge, University Press, 1994.

LEÓN SANZ, MARÍA VIRGINIA: *La guerra de sucesión española a través de los consejos de Estado y Guerra del archiduque Carlos de Austria*. Madrid, 1989.

– *Entre austrias y borbones: El Archiduque Carlos y la monarquía de España (1700-1714)*. Madrid, 1993.

LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, 1979.

LYNCH, JOHN D.: *La España del siglo XVIII*. Barcelona, 1999.

– *Los Austrias (1516-1700)*. Barcelona, 2000.

MARAVALL, JOSÉ ANTONIO: *Utopía y reformismo en la España de los Austrias*. México, 1982.

MARTÍNEZ, TEODORO: *La saga de los Borbones en España*. Madrid, 1987.

MARTÍNEZ DALMAU, EDUARDO: *La política colonial y extranjera de los reyes españoles de la Casa de Austria y Borbón*. La Habana, 1943.

MARTÍNEZ SHAW, CARLOS Y ALFONSO MOLA, MARINA: *Felipe V*. Madrid, 2001.

MAURO, F.: *La expansión europea, 1600-1870*. Barcelona, 1975.

MENÉNDEZ PIDAL, RAMÓN: *Historia de España*. Madrid, Espasa-Calpe, 1969 [tomos XXV, XXVIII y XXIX].

MERCADO, TOMÁS: *Suma de tratos y contratos de mercaderes* [1571]. Madrid, 1977, 2 vols. [edición de Nicolás Sánchez Albornoz].

Merino Navarro, José P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981.

MOLAS RIBALTA, PERE: *Edad Moderna, 1474-1808*. Madrid, 1988.

MORINEAU, M.: *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI-XVIII siècles)*. Cambridge, 1985.

NAVARRO GARCÍA, LUIS (ed): *América en el siglo XVIII: los primeros Borbones*, tomo XI-1 de la Historia General de España y América, Ediciones Rialp. Madrid, 1983

– *Historia de las Américas*, 4 vols. Madrid, 1991.

– *Hispanoamérica en el siglo XVIII*. Sevilla, 1991.

NIDO Y SEGALERVA, JUAN DEL: *Intento de reconstituir la España: Estudio crítico-histórico del significado del cambio de dinastía de la Casa de Austria a la de Borbón*. Madrid, 1912.

Obras clásicas sobre los Austrias. Siglo XVII, (CD- ROM) por Bernardo José García García (comp.) Madrid, Fundación Histórica Tavera Digibis, 1998.

OTERO LANA, ENRIQUE: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid, 1999.

PARRY, J.H.: *El imperio español de Ultramar*. Madrid, 1970.

PAYNE, STANLEY G.: *La España de los Borbones*. Madrid, 1986.

PÉREZ BUSTAMANTE, ROGELIO: *El gobierno del imperio español. Los Austrias: (1517-1700)*. Madrid, 2000.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, PABLO EMILIO: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E. Y TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987.

PETRIE, CHARLES: *Algunos aspectos diplomáticos y militares de la guerra de Sucesión Española*. Madrid, 1953.

REPARAZ, GONZALO DE: *Los Borbones de España: historia patológica de una dinastía degenerada*. Madrid, 1931.

RÍOS MAZCARELLE, MANUEL:

- *Vida privada de los Borbones*. Madrid, 1993.

- *Las reinas de España: Casa de Austria*. Madrid, 1998.

ROBLES, GREGORIO DE: *América a finales del siglo XVII. Noticias de los lugares de contrabando*. Valladolid, 1980.

TORMO, MIGUEL: *La armada en el reinado de los Borbones*. Barcelona, 1949.

TORRES RAMÍREZ, BIBIANO: *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981.

Vázquez de Prada, V.: *Historia económica mundial*, 2 vols. Madrid, 1972.

VEITIA LINAJE, JOSÉ: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Madrid, 1981 [edición de Francisco Solano]

VICENS VIVES, JAIME: *Historia social y económica de España y América*, [vol. III y IV]. Barcelona, 1982.

VILA, ENRIQUETA Y A. KUETHE: *Relaciones de poder y comercio colonial*. Sevilla, 1999.

VILAR, P.: *Oro y moneda en la Historia (1450-1920)*. Barcelona, 1972.

VOLTES BOU, PEDRO: *La guerra de Sucesión*. Barcelona, 1990.

VRIES, J. DE: *La economía de Europa en un período de crisis, 1600-1750*. Madrid, 1979.

WHEATCROFT, ANDREW: *Los Habsburgo: La personificación del Imperio*. Barcelona, 1996.

ZABALA Y LERA, PÍO: *España bajo los Borbones*. Barcelona, 1955.

ZAPATERO, J.M.: *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. San Juan de Puerto Rico, 1964.