

INTRODUCCIÓN

En el siglo XVIII, el sistema atlántico estaba conformado por una serie de elementos como áreas productoras, áreas consumidoras, mercados o poblamientos que desplegaban una serie de relaciones multidireccionales. Unos sistemas portuarios con sus respectivos hinterlands de muy diferente naturaleza y dimensiones. Estas relaciones, se establecían en función de unas variables entre las que destacan el tráfico marítimo, el comercio y las migraciones de diversos grupos humanos. Autores como P.C. Emmer (2002) que define dos sistemas atlánticos de los que el ibérico sería el primero, o C. Martínez Shaw (2005) que distingue un sistema atlántico español, parten de la diferencia estructural que, a distintos niveles, se plasma en las diferentes formas de colonización desplegadas en el ámbito atlántico. Un enfoque acertado, en tanto que existen diferencias, ya de partida, emanadas de unas metrópolis con distintos sistemas políticos y diferentes estrategias; unas diferencias que tendrán su repercusión en unas determinadas formas de colonización. De ahí que ese sistema incluya una serie de entes con personalidad propia que algunos autores, como J.L. Zubieta (1979) o B. Socolow (1991) dan en llamar subsistemas, los cuales tienen una particular idiosincrasia institucional y económica. Estos subsistemas operan con sus propias redes de relación portuaria, entre las colonias y las metrópolis (España y sus colonias del Caribe y del interior de Sudamérica junto con Filipinas, y Portugal con Brasil y sus colonias de Oriente). Sin embargo, tampoco resulta coherente hacer historias separadas y distintas, como cortadas con un bisturí, sobre la América británica y la América ibérica. No, desde luego, si el enfoque con que se aborda es el de unos subsistemas autónomos que se retroalimentan. No podemos olvidar que entre esas potencias también existían puntos en común surgidos de una historia común en un espacio común. En este sentido resulta también acertada la visión de autores que defienden el «mundo atlántico» como un ámbito de interconexiones, e interacciones entre elementos de distintos imperios que comparten estrategias, finalidades, ambiciones y objetivos. Un espacio en el que, como señala D. Han-

cock (1999), se ubicaba «una comunidad que intercambiaba mercancías, servicios, pobladores y trabajadores, que se hacía la guerra y compartía ideas políticas e instituciones, incluso cuando sus estados constituyentes también exhibían culturas diferentes». Es necesario pues, como apunta este autor, que los historiadores del llamado mundo atlántico, pongan el acento más en los intercambios realizados más allá de las fronteras, que los americanistas coloniales no se preocupen tanto por los asuntos coloniales domésticos y que los europeanistas modernistas amplíen su visión. Una visión que no quede constreñida a las políticas metropolitanas. Bien es verdad que autores como P. Emmer (2002) entre otros, dejan claro que las repercusiones del sistema atlántico en el campo económico no fueron excesivamente significativas, no, al menos, como para introducir variaciones de importancia definitiva en las estructuras económicas de las metrópolis; y apostillan que la pionera revolución industrial británica no se hubiera producido sin el segundo sistema atlántico de interacción económica. Acaso la hubieran retrasado, pero habría existido, con la única diferencia, quizá, de que el escenario para que encontrase mercado se habría desplazado, por ejemplo, al este de Europa. Asimismo, añaden, que tampoco parece probable que su incidencia sobre el desarrollo económico que pudo haber impedido sobre el continente africano, fuera de gran envergadura, dada la naturaleza de su comercio exterior. En efecto resulta ilustrativo lo que señala J.H. Elliott (1987): un hidalgo español en México y un caballero inglés en Virginia bien podían tener más en común que un comerciante y un artesano asentados desde sus propios países nativos cuando venían a concebir la forma de comunidad que deseaban establecer

Se produce pues un proceso de ósmosis entre distintos subsistemas en tanto que se establecen unas relaciones permeables, una serie de interacciones que surgen en función de unos intereses que priman sobre otro tipo de consideraciones.

Se escoge este tema de estudio sobre tráfico comercial atlántico, en primer lugar, porque estamos ante dos imperios que se caracterizaron, sobre todo en el setecientos, por sus grandes conflictos debido a una frecuente colisión de sus intereses mercantiles. Una confrontación suscitada por el deseo de Gran Bretaña de llevar su comercio a las colonias españolas, y la pertinaz oposición española por mantener alejadas a las demás potencias de su teórico monopolio. En tanto que Gran Bretaña alcanza su máximo poder marítimo y comercial en esta centuria, va a ser el enemigo de España por excelencia. Y, en segundo lugar, porque, además de enfrentarse, se complementaban en la esfera de lo comercial. Asimismo, este libro surge como consecuencia de la elaboración de una tesis doctoral, dentro del marco de la Historia marítima¹, y lo que se ofrece en las páginas siguientes es una

¹ Un completo estado bibliográfico de la cuestión sobre Historia Marítima en Alfonso Mola (1999).

parte de ella. La atención se centra en el tráfico marítimo y comercial enablado entre los principales puertos provinciales ingleses y los puertos españoles, lo que podría encuadrarse dentro del espacio de la historia portuaria². El número de aspectos «invisibles» del comercio anglo-español que florecieron en el siglo XVIII, incluyendo el contrabando, la adquisición de mercancías apresadas en tiempo de guerra, el comercio de bacalao en Terranova y otros, se han incluido, siempre que las fuentes utilizadas nos lo han permitido³. El contrabando, ha sido imposible de detectar, pero al menos hemos podido recabar información sobre el comercio directo de algunos productos coloniales españoles, nombradamente del añil; así como del tráfico que se hacía con Gibraltar. Lo que modestamente aportamos, aquí es, por tanto, una parte del paisaje. Por otra parte, la mencionada tesis se completaba con el estudio de los comportamientos familiares, sociales y profesionales de los británicos en suelo español –focalizado en Cádiz, como cabecera de Indias–, cuyo extracto se ha publicado recientemente⁴.

Una similitud de base entre ambos imperios, el británico en la cumbre y el español en declive en este período de estudio del setecientos (1701-1765)⁵, es que actuaban bajo los principios de la filosofía mercantilista, si bien ya se estaba gestando un cambio hacia la libertad de comercio. Sin

² Los trabajos sobre el tema portuario han proliferado en los últimos años. Una buena selección bibliográfica, está contenida en la obra conjunta *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*, *Actas del curso de verano del Escorial, celebrado del 9 al 13 de agosto de 1999* (J.M. Delgado Barrado y A. Guimerá, coords.), Salamanca, 2000. Para el caso británico seleccionamos la siguiente bibliografía: R. DAVIS, *La Europa Atlántica desde los Descubrimientos hasta la Industrialización* (P. Recondo, trad.), Madrid, 1973, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth centuries*, Londres, 1962; «English Foreign Trade, 1700-1774», *EHR*, 15 (1962); D. H. SACKS, *The Widening Gate: Bristol and the Atlantic Economy, 1450-1700*, Los Angeles y Oxford, 1991; K. MORGAN, *Bristol and the Atlantic Trade in the Eighteenth Century*, Cambridge, 1993; G. JACKSON, *Hull in the Eighteenth Century. A Study in Economical and Social History*, Oxford, 1972; del mismo autor *The History and Archaeology of Ports*, Tadworth, 1983, C.N. PARKINSON, *The Rise of the port of Liverpool*. En el trabajo de HENRY ROSEVEARE, «La evolución de los puertos en Inglaterra al comienzo de la Edad Moderna (XV-XVIII)», *Los puertos españoles...*, *op. cit.*, se recoge una excelente selección bibliográfica sobre la cuestión.

³ No se pretendió, pues, hacer en la citada tesis un estudio comercial anglo-español al estilo de los propios mercantilistas que solo se centraban en el movimiento de mercancías anuales, es decir que no solo no se ocupaban de los «invisibles» sino que incluso, dentro de los «visibles» solo lo hacían de una clase determinada: las mercancías.

⁴ En *Comunidad extranjera y puerto privilegiado: los británicos en Cádiz en el siglo XVIII* se hace un análisis de la colonia británica asentada en Cádiz. Puerto que, como es bien sabido, ostentó, en casi todo el período analizado, el monopolio del comercio con Indias, y que como tal albergó la comunidad británica portuaria más importante de España. Ya lo reconocía así hace varias décadas D. GÓMEZ MOLLEDA cuando decía que en Cádiz se asentaba la factoría inglesa más rica y próspera de las que se habían establecido en España, en *Gibraltar. Una contienda diplomática en el reinado de...*, p. 190.

⁵ Una vez redactado este trabajo apareció la publicación de necesaria consulta de J.H. ELLIOTT, *Empires of Atlantic World. Britain and Spain in America, 1492-1830*, Yale, 2006.

embargo, esa doctrina era aplicada en Gran Bretaña con más eficacia por diversas razones que se fueron entretejiendo a lo largo de los siglos XVI y XVII —emanadas de otras tantas medidas adoptadas sobre diversos campos— hasta cristalizar en el siglo XVIII con la eclosión del imperio británico. Desde el punto de vista de la política interior, como argumentan autores como S.R. Epstein (2001) o M.J. Braddick (2001), solo Inglaterra había conseguido un grado suficiente de soberanía legitimada, apoyada por una clara separación de los poderes, como para ser capaz de mediar entre las jurisdicciones competenciales y hacer cumplir un regimen legal fiscal unificado, una gran ventaja de partida respecto a otras potencias, como España. Dice A.M. Bernal (2005 b) que la opción parlamentaria no se podía dar en España, dadas las circunstancias, como el tradicional carácter puramente nominal de las cortes prácticamente inoperantes, o que en el s XVIII la integración nacional apenas había avanzado. Nada que ver con el proceso de unificación británico al fusionarse los parlamentos de Inglaterra-Gales y Escocia, que consagraba una eficaz unión institucional más allá, y al margen de la propia figura del compartido monarca. Todo lo cual llevaba a que el parlamento británico prevaleciese sobre la corona.

En este sistema parlamentario los gobiernos, en especial a partir de la segunda mitad del siglo XVII, tuvieron entre sus prioridades económicas el fomento del comercio, y las actas de navegación, durante el protectorado de Cromwell, sancionaron esta política económica. Argumenta con acierto A.M. Bernal que la dualidad opositora entre nobleza e hidalguía terratenientes y grupos mercantiles aferrados ambos a inveterados privilegios emanados de la jurisdicción de la corona, no van a tener en España el fiel de un parlamento que los equilibre (2005 a). Si ya desde el reinado de Enrique VIII y sobre todo de Isabel I además de fomentar industrias como la del metal, se había tendido a apoyar una política de incremento de las flotas mercante y de guerra, en aquel momento no excesivamente desarrolladas, será ahora con las actas de 1650, 1660 y 1663 cuando se desarrollará al máximo la flota mercante y el comercio ingleses; por un lado, al proteger el transporte y tripulación propias y por otro al incidir en el comercio colonial al entregar a los comerciantes ingleses prácticamente el monopolio del comercio con las colonias. Monopolio que también existía en el imperio español, pero que se aplicaba de diferente forma; su rigidez por la exclusividad en el comercio con las Indias de Sevilla y después de Cádiz y el sistema de flotas y galeones que rigió en buena parte del período imperial poco tenía que ver con el caso inglés, por mucho que el punto de partida fuera el mismo, esto es, la explotación colonial y el apartamiento de las demás potencias. No en vano las potencias europeas coloniales compartían un claro elemento: las motivaciones de explotación de un grupo por otro, definidos en un espacio complejo y una red cambiante de relaciones sociales, tal y como expresa Fradera (2001). Es cierto que en España hubo intentos de romper ese monopolio incluso en épocas tempranas.

nas (ya en el siglo XVI con Carlos I se pidió el comercio libre para la Española y Carlos I decretaba la apertura de nuevos puertos españoles al comercio), pero que tropezaban con fuertes intereses de los comerciantes del monopolio, reticencia que se producía a ambos lados del Atlántico; por lo que la creación en España de las compañías privilegiadas tuvo mucho que ver, entre otras razones, con el intento de abrir una pequeña brecha en el monopolio, a falta de comercio libre. En cambio, los ingleses comenzaban el setecientos con una línea de actuación que estaba acabando con los monopolios de las compañías privilegiadas y que abría el comercio a todos los comerciantes. Un camino, pues, diferente, en el que el control gubernamental sobre las compañías nos indica los derroteros que seguían las diferentes políticas; lo que nos hace recordar el pensamiento de F. Bacon cuando aseguraba, aunque con un matiz distinto, que el comercio controlado por compañías era propio de la monarquía, mientras que el libre comercio era propio de las repúblicas (en este caso sería una monarquía parlamentaria y otra absolutista). Realmente, la primera acta de navegación tenía como misión principal desplazar a los holandeses de su privilegiada situación como líderes del transporte y ocupar su situación; la clave estaba en el Báltico y el objetivo era apartarlos de su feudo, el Sund, y no depender de ellos para el desarrollo de su comercio. Esto se incardina con la política exterior que se encaminó paulatinamente a la consecución del objetivo de su hegemonía sobre las demás naciones. Se va dando un giro hacia la agresividad en las relaciones internacionales; con España, a mediados del siglo XVII tras las relaciones pacíficas con España de los reinados de Jacobo y Carlos, se entra de lleno con Cromwell y otros antiespañoles como el conde de Warwick, en una política de confrontación, pues la competencia francesa no acababa de dejar a Inglaterra actuar en los mercados españoles como quisiera; confrontación también, por otro lado, ineludible, ante el choque de intereses comerciales en América, y cuyo resultado más efectivo será la conquista de Jamaica, futuro enclave del comercio de contrabando británico con las colonias españolas. A Francia, gran enemigo pero a la vez potencia situada a su nivel y como tal tratada, se le hizo, entre otras, una guerra fiscal para apartar sus vinos del mercado inglés merced a una mayor benignidad fiscal hacia los vinos ibéricos, en especial lusos. Portugal será su gran aliado siguiendo una relación muy antigua, anterior a la ayuda que se le brindó en su lucha por la independencia de España en 1640 que se plasmará en el setecientos con el tratado de Methuen, en 1703. Aunque si alguna potencia va a salir perjudicada por excelencia va a ser Holanda; con las guerras económicas que se le inflijen Gran Bretaña ocupará su lugar como primera potencia marítima del mundo.

Inglaterra se abrió al mar por completo. El descubrimiento de nuevas rutas y el desplazamiento de otros pueblos de zonas de interés económico, como ocurrió en los caladeros de pesca de bacalao en Terranova, proporcionaron no solo la hegemonía en este comercio sino un interesante vive-

ro de conocimientos marítimos. Ya Palacio Atard, cuando estudiaba las rutas comerciales del norte de Europa, enfatizaba esta realidad al apuntar a Terranova como “una magnífica escuela de pilotos” y al hacerse eco de las palabras de William Pitt el viejo quien afirmaba que esas pesquerías “eran la niña de los ojos de la nación británica”; por su parte, Defoe las definía como las minas de oro y plata de Gran Bretaña en América. En cuanto a la política marítima, en el siglo XVII el gran punto de inflexión será, además de la promulgación de las actas de navegación, la consecución de la hegemonía naval. Este predominio naval va ser la gran baza británica que respalde su éxito en el setecientos, en tanto que, como señala J. Brewer (1989), va desplegar toda su fuerza mientras sus enemigos, en especial Francia, desviaban sus recursos a costosas campañas europeas. Una fuerza naval que ayudaba, a su vez, a consolidar la potente flota mercante británica. La existencia de esta fuerte flota mercante posibilitó una gran estabilidad y constancia en los envíos y recepciones del comercio colonial, lo que, a su vez, redundaría en el mantenimiento de unos precios muy asequibles y competitivos. Una situación conveniente en mayor o menor medida a ambas partes, que no harían sino estrechar y profundizar los lazos económicos entre metrópoli y colonias. Mientras el sistema propiciaba que la flota mercante se incrementase de forma natural, con todas sus consecuencias positivas en cuanto a puestos de trabajo, conocimientos profesionales, bajos costes en el transporte, etc., en España el sistema de flotas y galeones favorecía la inopia de la flota española.

Pero había una ventaja añadida digna de ser mencionada, como era que esa gran flota mercante británica hacía posible que se dispusiese de una información completa y al día. El poder manejar fuentes de información llegadas en los barcos que con tanta frecuencia hacían distintas rutas y recababan datos diversos sobre mercados, precios, vicisitudes etc, llevaron a un gran perfeccionamiento del éxito mercantil (baste citar el ejemplo, que sirve para cualquier comerciante o compañía, de la información que, bien organizada y utilizada en un café de Londres, llevó a Lloyd al punto más álgido en el mundo de los seguros del mundo). España, por el contrario, adolecía de carencias en la información, pues a pesar de los despachos de avisos y correos, era, en palabras de Céspedes del Castillo, no solo deficiente sino también poco objetiva, debido a los intereses de los comerciantes.

Además de medidas legislativas concretas, también llevarán a Inglaterra a su situación boyante los avances progresivos en agricultura, en sentido intensivo, beneficiados con medidas como los cerramientos, con leyes proteccionistas, con mejoras técnicas en parte gracias a la llegada de inmigrantes (flamencos, valones, alemanes, hugonotes...) y que afectaron a la agricultura, comercio e industria. En cuanto a la población su aumento fue espectacular. La denominada revolución demográfica en Gran Bretaña se caracterizó por un crecimiento con un ritmo muy superior al registrado

en Europa; un incremento que, a decir de Wrigley (2000) fue de un 80 por 100 en Europa, excluida Inglaterra, mientras que en esta aumentó un 280 por 100; un aumento que también se dio en sus colonias (como nos recuerda Céspedes del Castillo (1991), la población de las Trece Colonias inglesas pasó de 250.000 en 1700 a 2.550.000 en 1775 tanto por el crecimiento vegetativo como por la inmigración e introducción de esclavos. Todo lo cual favoreció (junto con aspectos positivos que se produjeron en sus colonias -como la subida de la renta per capita-) el intercambio entre colonias y metrópoli. Y esto redundaría en beneficio de Inglaterra porque le permitiría reexportar productos coloniales a terceros países, lo cual iba a constituirse en la base de su engrandecimiento comercial. Una reexportación que iba a dar continuidad a la que ya efectuaba de productos importados de terceros países, como vinos y algunas materias primas de importación sobrante como el corcho, en el caso de España.

En obras públicas, haciendo los ríos cada vez mas navegables creaba una cada vez más rentable relacion entre los distintos agentes económicos, por lo que muchas de esas obras fueron asumidas por la propia clase mercantil emergente; algo muy diferente a lo que ocurría en España, no ya por la mayor dificultad, y por consiguiente mayor gasto, de semejantes obras acondicionadoras, sino como es bien sabido por la falta endémica de capital.

En este contexto colonial mercantilista se producen ciertos paralelismos con el imperio español. Primero, hay diferencias en el crecimiento regional de las colonias británicas y esto también ocurre en el imperio hispano. Si en este último la legalidad sufre andanadas porque la realidad del imperio hacía que fuese más beneficioso para los colonos efectuar un comercio ilegal a los ojos de la metrópoli; en las colonias británicas del Caribe también las actas de navegación se incumplían, algo completamente distinto a lo que podía suceder en las colonias del interior norteamericano. Y no hay que olvidar que es, precisamente, esta zona la que proveía al imperio de los más importantes productos coloniales básicos y reexportables. El monopolio británico, como el español, tenía sus brechas, las colonias tenían cada vez más embarcaciones propias de propiedad colonial, y hubo zonas, como Pensilvania, donde como señala J.J. McCusker las regulaciones mercantiles fueron conspicuamente permisivas y productos no enumerados de todas clases podrían ser llevados por barcos autóctonos, en especial trigo y harinas, trayendo vinos de retorno. No en vano afirma J.G. Lydon que, de hecho, en la década de los treinta del siglo XVIII el mercado ibérico fue el principal factor de expansión de la economía de Pensilvania. Tal era así, que según P.K. Liss algo había que hacer ante la burla de las actas de navegación, por lo cual, entre otras medidas, se promulgaron la *Iron Act* de 1750 para impedir la manufactura colonial del hierro y la *Currency Act* para evitar que los americanos pagaran a los comerciantes británicos en papel moneda colonial inflacionado. Como vemos las conductas y las

reacciones básicamente eran las mismas, en el imperio británico y el español, la diferencia estriba en que en el primero esas reacciones eran efectivas, entre otros recursos, porque se disponía de una poderosa armada que ejercía un papel disuasorio no solo ante los demás países sino también antes sus colonos; en el segundo se dejaba hacer, y si no se zanjaba el asunto era simplemente porque no se tenía capacidad para hacerlo, y las colonias podían ir incrementando su desarrollo regional y su comercio autónomo. Otras fuerzas operaban, y aquí también con una uniformidad en la pauta de conducta, pues como argumenta acertadamente N. Canny, durante gran parte del período colonial el papel de los estados-nación europeos en asuntos atlánticos era limitado pues aquellos que estaban envueltos se identificarían a sí mismos como pertenecientes a su ámbito vital próximo (se identificaban como de Bristol, de Holanda, del País Vasco o de Extremadura).

Por otra parte, Gran Bretaña no estuvo siempre alejada de los problemas financieros e, incluso del descrédito. Así se entiende la venta tradicional de monopolios como medio para solventar las necesidades fiscales de la corona, la pérdida de credibilidad, como apunta P. Tedde, en tiempo de Carlos II y la creación del Banco de Londres por las necesidades financieras del gobierno. Sin embargo, en España este iba a ser un problema endémico y sin solución de continuidad porque no existía un apoyo ni una cobertura para paliarlo. Como tampoco existían diferencias en la querencia por los impuestos: las aduanas. La gran diferencia estaba, una vez más, en que la situación boyante del comercio, y el capital que generaba, podía absorber esa realidad mientras que en España la carencia de esto último propiciaba la rapacidad fiscal de la corona sin una contrapartida estructural que minimizase sus efectos.

Gran Bretaña pasará con esta próspera economía e iniciativa, de una falta de crédito y capital en la época dorada de la piratería a desarrollar en el siglo XVIII una estructura financiera cada vez más adelantada con el desarrollo de la comisión colonial, con el uso más y más importante de técnicas mercantiles como las letras de cambio, etc. En España hubo también un desarrollo financiero en la plaza gaditana en virtud de los movimientos de capital y del influjo de las colonias de comerciantes venidos de casi toda Europa, pero no de una manera tan amplia ni autóctona como en Gran Bretaña.

En lo concerniente a los límites temporales y espaciales de este trabajo, se ha escogido esta cronología (1700-1765) porque con el *comienzo* del siglo, y tras la muerte de Carlos II sin heredero y el nombramiento de Carlos de Anjou como su sucesor, va a desencadenarse una guerra —comienzo de muchas en el setecientos—, que enfrentará a Inglaterra y a España en bandos opuestos. Una guerra (1702-1713) que conllevará el cambio de dinastía en España, la cual, también en el tema comercial, va a tomar una serie de medidas, especialmente referidas al campo mercantil colonial. En-

tre ellas merece especial mención la creación de las compañías privilegiadas; no hay que olvidar que este período 1700-1765, cae de lleno en la época dorada de las compañías privilegiadas (tres de las cuatro más importantes se fundan entonces: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, en 1728; la Real Compañía de la Habana, en 1740 y la Real Compañía Privilegiada de Barcelona, en 1755-56). Unas compañías que, como señala Delgado Barrado (1996, pp. 124-5), desde una óptica política fueron la bandera de las primeras críticas al monopolio en la España del setecientos. En general, se toman una serie de medidas que se enmarcan en lo que se ha dado en llamar «reformismo borbónico». Un tema que sin duda ha tenido diversas interpretaciones según el momento historiográfico y la percepción del historiador. En general puede decirse que se ha pasado de una valoración positiva del reformismo borbónico a una posterior puesta en tela de juicio, que en palabras de A. Guimerá (1996) se ha debido principalmente al auge de la historia regional y de determinadas disciplinas a este y al otro lado del charco, como la nueva historia política o la historia económica. Se ha hecho mucho hincapié, dentro de esa línea reformista, en el comercio libre con el que, en 1765, se abre la primera puerta hacia esa libertad mercantil, al permitirse comerciar a distintos puertos españoles con determinadas colonias en las Indias⁶. Así, tenemos que el final del período estudiado coincide con el comienzo de un cambio secular en España, en el comercio colonial americano. Una reforma de la nueva dinastía borbónica que ha sido ponderada o relativizada dentro del panorama historiográfico⁷.

En lo que atañe a la nueva dinastía, tras la paz de Utrecht, tuvo que proporcionar a Gran Bretaña una serie de concesiones, en especial en el terreno económico que contribuirán al predominio mercantil británico a lo largo del setecientos. En España este período de Inglaterra, por su parte, convertida ya en Gran Bretaña merced al Acta de Unión de 1707⁸, también va a experimentar poco antes de esa fecha un hecho clave: Gran Bretaña

⁶ Se permite a Barcelona, Alicante, Sevilla, Málaga, Santander, Gijón y la Coruña –además de Cádiz– comerciar con Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Trinidad y Margarita.

⁷ Ante la magnitud de los escritos, optamos por citar algunas obras clave que pueden servir de guía al lector para conocer el estado de la cuestión y la abundante bibliografía existente. En ellas se recogen las distintas tendencias de pensamiento y sus autores, tanto, sobre el reformismo en general como, ya más específicamente, sobre el impacto del comercio libre: S.J. STEIN (1973); J.M. DELGADO RIBAS (1981); J. R. FISHER (1985), (1993) L. ALONSO ÁLVAREZ (1986); M. ALFONSO MOLA (1996); A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (1998). Para conocer la opinión de los diversos autores anglosajones sobre el imperio español en general, véase A. M. BERNAL (1997), (2004). A. M. BERNAL y J. FONTANA (eds.) (1987).

⁸ Tras el control de Gales por parte de Inglaterra en el siglo XIII, en virtud del Estatuto de Rhuddlan, y su incorporación mediante el Acta de Unión de 1536, tocaba el turno a Escocia, a su vez bajo control de Inglaterra. Escocia e Inglaterra que ya compartían monarca desde comienzos del siglo XVII, van a cristalizar definitivamente su unión política en 1707 con el Acta de Unión, por la cual quedaba fijado el Reino Unido de la Gran Bretaña.

declaraba la guerra a España a comienzos de 1762. Fue una «guerra preventiva» (Otero Lana 1999, p. 79) en la que Gran Bretaña quería evitar a toda costa el crecimiento militar, sobre todo de la Marina, emprendida por Carlos III, y España quería evitar, al entrar en la contienda, que la exhausta Francia perdiera su influencia en tierras americanas, dejando expedito el camino americano a la gran potencia naval británica.

En este trabajo se ofrece una nueva mirada al tráfico mundial anglo-español, incorporando la visión provincial inglesa. En él se aporta la perspectiva, por parte inglesa, de los intercambios mercantiles que los puertos del sur de Inglaterra (y en el caso de Hull también del este) mantuvieron con España; y, por parte española, el estudio en profundidad del tráfico marítimo y comercial de las distintas áreas españolas y de todos los puertos españoles que participaron en el mencionado tráfico. Lo cual hasta el momento no se ha hecho, pues siempre se ha abordado a España en su conjunto, o a algún área determinada. Creemos que con ello podemos contribuir a conocer mejor la realidad de estos intercambios, dado que permite un estudio comparativo por regiones marítimas o por subsistemas portuarios, que, de otro modo, no habría sido posible.

En lo relativo a la vertiente europea de este trabajo, conviene señalar que la historiografía española ha volcado más sus afanes investigadores en el comercio americano, y en la relación con las colonias desde diferentes perspectivas, quedando el estudio del marco europeo del comercio restringido a unos cuantos trabajos. Estos trabajos, muy valiosos, y que afortunadamente están surgiendo en los últimos tiempos, no logran cubrir enteramente las lagunas existentes de información precisamente por la escasa literatura que, hasta el momento, ha generado. En el caso que nos ocupa de las relaciones comerciales anglo-españolas, existen algunos estudios, no muchos, sobre el comercio entre Inglaterra (y posteriormente Gran Bretaña, tras el *Act of Union* de 1704 que incorporaba a Escocia) y España en el siglo XVIII, que lo abordan desde uno u otro enfoque. Así, la clásica obra de McLachlan (1974) se enmarca en un encuadre de tipo político-diplomático, o la de Joaquín Nadal i Farreras (1978) que se centra más en los intercambios mercantiles. Mucho más abundantes son aquellas obras que, sin contemplar el comercio entre las dos potencias de modo exclusivo, lo desarrollan en determinados capítulos o partes, dentro de un ámbito de estudio más amplio. En estos trabajos, España queda englobada en un contexto amplio como la «Península Ibérica» o mayor aún como el «Sur de Europa» o «La Europa Mediterránea»; la Dra. Schumpeter (1960), por ejemplo, ofrece unas estadísticas que son un claro ejemplo de ello, y que constituyen un magnífico instrumento para obtener una perspectiva general. Otros autores profundizan en los distintos aspectos económicos aportando explicaciones a la realidad económica de ambos países tanto para la época que nos ocupa como para momentos posteriores en que, con el libre comercio, se abre un nuevo horizonte de estudio, como es el caso de Pra-

dos de la Escosura (2004)⁹. Resulta interesante ver como este último autor aporta una visión de España menos dependiente de Gran Bretaña que el antes citado Nadal i Farreras, lo que dinamiza y aporta elementos de aportación enriquecedores (1985), (1984). Existe asimismo abundante literatura sobre intercambios entre algunas regiones o puertos españoles concretos con Inglaterra, así como estudios de determinadas mercancías o aspectos específicos de diversas áreas de ambos países. Asimismo, en los últimos años hemos asistido a la publicación de algunos trabajos que han dirigido su atención a las comunidades mercantiles de ambos países asentadas en áreas provinciales¹⁰.

Por lo que respecta a las fuentes, para la realización de este trabajo se han utilizado un tipo concreto: los *port books* ingleses¹¹ (de los que se hablará con más detenimiento en el capítulo 1), que conservan información de la red portuaria británica. Con fuentes españolas este estudio no habría tenido lugar, pues este tipo de documentación o bien no se conserva, o bien, si existe, suele abarcar períodos posteriores al estudiado aquí).

Este fue el panorama en que se desarrollaron los contactos comerciales anglo-españoles que estuvieron jalonados de conflictos y enfrentamientos entre ambos imperios.

Debo manifestar mi agradecimiento a Manuel Bustos Rodríguez y Guadalupe Carrasco que fueron los directores de mi tesis, al departamento de Historia Moderna de la UCA, al Banco de España por las dos ayudas que recibí para la elaboración de mi tesis, a Agustín Guimerá Ravina y mis compañeros del departamento de Historia Moderna del CSIC por su colaboración. A mi familia y a mis amigos.

⁹ De este autor sobre la situación económica española a partir del término de nuestro período de estudio, *De imperio a nación: Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid, 1993.

¹⁰ Además de obras de referencia obligada como las de P. Butel, J. Everaert, G. Jackson, Girard, y otros muchos, en España destacan, también, las de R. FRANCH, sobre el comercio valenciano; E. GIMÉNEZ, sobre Alicante (1981); R. BASURTO (1983) y A. ZABALA (1983, a y b y c) (1994), sobre el bilbaíno y vasco en general; M. BUSTOS (1991, 1995 y 2005), A. CRESPO (2000, 2001 y 2002), C. LARIO (2000) y yo misma (2005), sobre Cádiz; B. VILLAR (1982) y B. VILLAR y C. PEZZI (eds., 2003) y A. GÁMEZ (1986), acerca de Málaga; A. GUIMERÁ (1985, 2001), sobre Canarias; E. GIMÉNEZ, sobre Alicante (1981), entre otros autores y trabajos que han aportado información muy valiosa sobre este tema.

¹¹ Estos documentos se hallan en el P.R.O. su signatura E-190. En un principio se custodiaban en Chancery Lane, pero en la actualidad pueden consultarse en Kew Gardens.