

¿CÁDIZ, JAMAICA O LONDRES? LA COLONIA
BRITÁNICA DE CÁDIZ Y LAS TRANSFORMACIONES DEL
COMERCIO INGLÉS CON LA AMÉRICA ESPAÑOLA
(1655-1750)

*Cadiz, Jamaica or London? The British colony at Cadiz
and the changes of English trade with Spanish America
(1655-1750)*

José Ignacio MARTÍNEZ RUIZ

Universidad de Sevilla

Correo-e: jimruiz@us.es

RESUMEN: Ni los intercambios realizados a través de Jamaica, conquistada a España en 1655, ni los privilegios disfrutados por la Compañía del Mar del Sur en virtud del Tratado del Asiento a partir de 1713 conllevaron la decadencia de la colonia mercantil británica de Cádiz a finales del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Con objeto de explicar esta aparente paradoja, el artículo analiza la forma en que la *Cadiz Factory* contribuyó a la expansión comercial e imperial británica en un periodo caracterizado por el reforzamiento de los lazos entre los mundos atlántico, mediterráneo y asiático.

Palabras clave: Cádiz, Jamaica, Compañía del Mar del Sur, América española, Comercio exterior británico, siglos XVII y XVIII.

ABSTRACT: Neither the exchanges through Jamaica, which had been seized from Spain in 1655, nor the privileges enjoyed by the South Sea Company as the result of the *Tratado del Asiento* from 1713 onwards entailed the decadence of the British merchant colony at Cadiz in the late seventeenth and early eighteenth centuries. In order to explain this apparent paradox, the article analyses the contribution of the *Cadiz Factory* to

British imperial and commercial expansion in a period characterised by the strengthening of the ties between the Atlantic, Mediterranean and Asian worlds.

Key words: Cadiz, Jamaica, South Sea Company, Spanish America, British foreign trade, XVII-XVIII centuries.

Al iniciarse el último tercio del siglo XVII, el primer destino de las exportaciones de Londres, donde se concentraban cerca de las tres cuartas partes del comercio exterior inglés, era España con un 22 por ciento del total de las mismas¹. Más que por las dimensiones del mercado peninsular, la verdadera importancia de España para las exportaciones inglesas y, por extensión, británicas, radicaba en sus colonias americanas, destino final de la mayor parte de aquellas, sobre todo de las manufacturas de lana.

A la hora de remitir sus productos a las Indias españolas, los mercaderes ingleses disponían en aquellos momentos de dos vías principales: la primera de ellas era Cádiz, lugar desde el que partían y al que regresaban las flotas y galeones de la Carrera de Indias; la segunda, Jamaica, en poder de Inglaterra desde el año 1655. Según el mercader y escritor John Cary, los intercambios con las colonias americanas españolas a través de Jamaica presentaban grandes ventajas con respecto a los que se llevaban a cabo vía Cádiz, por lo que la remisión de mercancías británicas desde la Península Ibérica se había reducido a finales del siglo XVII:

... the West Indies [...] is very plentifully supply'd by us with Manufactures, and many other things from Jamaica, which is accompanied with greater Advantage than when sent first to Cadiz; for whereas we generally sold them there at Twenty per Cent advance, we do by this means make at least Cent per Cent, all paid in Bullion [...]; this I take to be the true reason why our vent for them from Cadiz is lessened, because we supply New Spain direct with those things they used to have thence before².

1. DAVIS, R.: «English Foreign Trade, 1660-1700», *Economic History Review*, New Series, vol. 7, n.º 2, 1954, pp. 150-166 y British Library (en adelante, BL), Add., mss. 36785. El dato corresponde a la media de los dos años comprendidos entre los días de S. Miguel de 1662 y 1663 y de San Miguel de 1668 y 1669. Entre los días de S. Miguel de 1676 y S. Miguel de 1677, la recaudación de la aduana de Londres significó el 72,2 por ciento de la de todas las aduanas del país.

2. CARY, J.: *An essay on the state of England in relation to its trade, its poor, and its taxes*. Bristol, 1695, pp. 115-116. En 1670, el cónsul de España en Amsterdam denunciaba un fenómeno parecido por lo que se refiere al comercio holandés con las Indias españolas a través de Curaçao

Las afirmaciones de Cary han sido asumidas, prácticamente sin excepción, por la historiografía internacional a pesar de la inexistencia de investigaciones primarias que las avalen, sobre todo, aunque no sólo, por lo que se refiere a la pérdida de importancia del puerto español para las exportaciones británicas con destino a la América española³. Sea como fuere, en detrimento de Cádiz y, en este caso, también de Jamaica, habría jugado así mismo la creación de la Compañía del Mar del Sur (en adelante, CMS) que, una vez terminada la Guerra de Sucesión a la Corona de España, se convirtió en la principal beneficiaria de las ganancias obtenidas por Inglaterra en virtud del Tratado del Asiento, a saber, el monopolio del comercio de esclavos con las Indias españolas y el derecho a enviar directamente desde Inglaterra –es decir, sin pasar por Cádiz o Jamaica– un navío anual de 500 toneladas que se dirigiría con su carga a las ferias del istmo de Panamá, todo ello por tiempo de 30 años.

El objeto de este artículo es doble: de una parte, explicar los factores que permitieron a la colonia británica de Cádiz, a pesar de las ventajas atribuidas por Cary a Jamaica y de las actividades mercantiles de la CMS, seguir jugando un papel de primer orden en la defensa de los intereses de Inglaterra, esto es, en el mantenimiento de esas «conexiones inseparables entre comercio, economía, estado fiscal y expansión imperial»⁴ y, de otra, analizar las funciones económicas desempeñadas por aquella dentro del entramado comercial de Inglaterra; unas funciones que sólo la Guerra de Sucesión a la Corona de España logró poner en entredicho. Esta circunstancia no impidió, sin embargo, que la «factoría británica de Cádiz» lograra recuperar gran parte de su esplendor anterior tras la firma del Tratado de Utrecht en 1713. Habida cuenta de que la

(KLOOSTER, W.: *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*. Leiden, 1998, p. 55). No obstante, en la primera mitad del siglo XVIII «trade via Curaçao was no detrimental to the Cadiz trade» (CRESPO SOLANA, A.: «Legal Strategies and Smuggling Mechanisms in the Trade with the Hispanic Caribbean by Foreign Merchants in Cadiz: The Dutch and Flemish Case, 1680-1750», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 47, 2010, pp. 181-212. La cita, en la p. 190).

3. En efecto, el estudio de las ventajas de Jamaica con respecto a Cádiz exigiría analizar cuestiones tales como la financiación de las operaciones mercantiles, el precio de los fletes y de los seguros y la cuantía de los impuestos que se pagaban en uno y otro caso. Se trata de tareas que están por hacer. Sobre Jamaica véanse ZAHEDIEH, N.: «The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692», *William and Mary Quarterly*, 3rd. ser., XLIII, 1986, pp. 570-593 y «Trade, Plunder, and Economic Development in Early English Jamaica, 1655-1689», *Economic History Review*, 2nd. ser., XXXIX, 2, 1986, pp. 205-222 y las referencias en STEIN, S. y STEIN, B.: *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Barcelona, 2000, p. 153 y PEARCE, A.: *British Trade with Spanish America, 1763-1808*. Liverpool, 2007, p. 6.

4. O'BRIEN, P.: «Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State, and the Expansion of Empire, 1688-1815», en MARSHALL, P. J. (ed.): *The Oxford History of the British Empire. The Eighteenth Century*. Oxford, 1998, pp. 53-77.

organización de los intereses mercantiles en Inglaterra alcanzó un alto grado de sofisticación con posterioridad a la Gloriosa Revolución de 1688, la investigación que presentamos constituye asimismo una aportación al estudio de uno de los principales grupos de presión –*lobbies*– del país: los *Spanish merchants*.

En las páginas siguientes, estudiamos en primer lugar la cuestión de la composición y funcionalidad de la colonia mercantil inglesa de Cádiz en las décadas finales del siglo XVII. Una vez hecho esto, analizamos las consecuencias de la Guerra de Sucesión en las relaciones comerciales anglo-españolas y los cambios que plantearon la creación de la CMS y la firma del Tratado del Asiento en el funcionamiento del comercio británico con la América española. Finalmente, abordamos la cuestión de la rápida reconstrucción de la *Cadiz Factory* y del comercio británico con España a partir de 1713, hechos que contradicen los supuestos efectos devastadores de las actividades de la CMS sobre el comercio español con América.

1. LA COLONIA MERCANTIL INGLESA DE CÁDIZ EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII: SOBREVIVIENDO CON ÉXITO A LA COMPETENCIA DE JAMAICA

A finales del siglo XVII la ciudad de Cádiz era, con gran diferencia, el enclave mercantil más importante de España⁵. Para los mercaderes ingleses residentes en la ciudad o en algunas de las cercanas poblaciones de la bahía gaditana, como el Puerto de Santa María, Puerto Real o Sanlúcar de Barrameda, interesaba estar en Cádiz porque desde allí se podía gestionar con mayor facilidad que desde ningún otro sitio el envío de las manufacturas de lana que demandaba el mercado americano. Habida cuenta de que las leyes españolas prohibían a los extranjeros viajar con sus productos en las flotas y galeones, el sistema utilizado por los comerciantes ingleses consistía en vender sus mercancías a individuos que pudieran desplazarse a las ferias americanas donde se llevaba a cabo la comercialización de los productos europeos o emplear hombres de paja que trabajaran a comisión. El principal contravalor de las mercancías que se remitían a las colonias americanas españolas era la plata, un bien de carácter estratégico para la economía y el comercio de Inglaterra.

A través de los protocolos notariales de Cádiz se ha podido documentar la constitución por parte de ingleses de dieciséis compañías de comercio en la segunda mitad del siglo XVII, si bien el número total de las que existieron en la ciudad en

5. BUSTOS RODRÍGUEZ, M.: *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid, 2005.

un momento u otro a lo largo de dicho periodo fue mayor⁶. A éstas habría que añadir, además, las que se establecieron y operaron en alguna de las localidades de la bahía gaditana citadas con anterioridad (Puerto de Santa María, Puerto Real o Sanlúcar de Barrameda) y que, a efectos prácticos, formaban parte del sistema portuario de Cádiz.

Como complemento de la información anterior, disponemos de hasta ocho relaciones nominales de ingleses residentes en Cádiz en las últimas décadas del Seiscientos, a partir de las cuales podemos constatar la residencia en la ciudad de unos treinta individuos de manera simultánea. Este dato revela la extraordinaria importancia de la colonia mercantil inglesa de Cádiz, sin lugar a dudas una de las más nutridas del sur de Europa junto a la de Livorno⁷. La más extensa de estas relaciones nominales es la del año 1671, que recoge la presencia de 36 individuos⁸. Otra del año 1673, referida tan sólo a quienes vivían en El Puerto de Santa María, incluye 15 nombres⁹. Una protesta del año 1696 contra los embargos de que estaban siendo objeto los mercaderes ingleses de Cádiz por parte de las autoridades españolas aparece firmada por 24 individuos¹⁰.

Mucho se ha escrito sobre la decadencia económica de España y sobre la real o supuesta crisis de la Carrera de Indias en el siglo XVII, pero lo cierto es que

6. CARRASCO, G.: *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*. Cádiz, 1997, pp. 121-129. Se trata de las siguientes (tras el nombre y entre paréntesis se indica el año de constitución y/o renovación de la compañía): Thomas Matheos y Jorge Boun (1665); Thomas Matheos, Juan Matheos y Jorge Boun (1667); Gualtero Porter, Claudio Malbraq y Roberto Roch (1668, 1672); Guillermo de Hoyos y Diego Ricardo (1672); Ricardo Berde y Duarte Miguel (1676); Guillermo Loventon y Diego Soterland (1679, 1681); Carlos Rusel y Pedro Pounin (1680); Gervasio Resvy y Guillermo Hodges (1680); Guillermo Reynemans y Ataniel Frenq (1682); Guillermo Hodges y Cristóbal Hayne (1686, 1688, 1691); Duarte Gardner, Joseph Gardner y Thomas Martin (1689); Diego Carbonell, Miguel Carbonell y Juan Thompson (1690); Ricardo Hore y Mateo Porter (1694); Juan Thompson y Onofre Walcot (1694, 1696, 1698); Guillermo Hodges, Cristóbal Hayne y Ellis Terrel (1696, 1697, 1698, 1699) y Guillermo Hodges, Cristóbal Hayne, Ellis Terrel y Henrique Bertie (1700).

7. A finales del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII la factoría británica de Livorno contaba con unos 20 miembros, entre mercaderes y factores, aunque «nel suo complesso la comunità era certamente più ampia» (D'ANGELO, M.: *Mercanti inglesi a Livorno, 1573-1737. Alle origini di una «British Factory»*. Messina, 2004, p. 165). Sobre las comunidades mercantiles británicas en Amsterdam y Hamburgo, véanse ORMROD, D.: *The Rise of Commercial Empires. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770*. Cambridge, 2003, pp. 89-99 y NORTH, M.: *From the North Sea to the Baltic: Essays in Commercial, Monetary and Agrarian History*. Londres, 1996.

8. National Archives (en adelante, NA), SP 94/62, 24-8-1671.

9. NA, SP 94/62, 20-6-1673 y 29-8-1673.

10. NA, SP/211, 15-10-1696. Otras estimaciones sobre el tamaño de la colonia mercantil inglesa de Cádiz, obtenidas a partir de los protocolos notariales de 1670 y 1690, en CARRASCO, G.: «La colonia británica de Cádiz entre 1650 y 1720», en FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P. (ed.): *Monarquía, imperio y pueblos en la España Moderna*. Alicante, 1997, I, pp. 331-342.

Cádiz siguió recibiendo ingentes cantidades de plata de las colonias españolas en las últimas décadas del Seiscientos¹¹; una plata de la que también fueron destinatarios los mercaderes ingleses residentes en la ciudad. Según una Memoria francesa del año 1691 en torno al 12-13 por ciento del total de los retornos procedentes de América pertenecían a mercaderes ingleses¹². La cuestión es importante porque, para el comercio exterior inglés considerado en su conjunto, la plata española constituía una mercancía de carácter estratégico. En efecto, los intercambios con las Indias Orientales, Turquía o el Báltico presentaban un déficit tan importante para Inglaterra en términos de balanza comercial que difícilmente habrían podido llevarse a cabo sin el concurso de la plata americana.

Ahora bien, a finales del siglo XVII, ¿llegaba más plata a Inglaterra por la vía de Jamaica o por la de Cádiz? Según informó el gobernador de la isla, Sir William Beeston, al *Council of Trade and Plantations* el 20 de abril de 1700, calificándolo de «a moderate estimate», de las 500.000 libras anuales que se remitían a Londres desde Jamaica, unas 150.000 correspondían a «gold and silver, coin and uncoined» y el resto a diversas mercancías entre las que destacaban el azúcar, el índigo y el palo de Campeche¹³.

Se trata, sin duda, de una cifra muy importante pero, ¿y desde Cádiz? Los principales compradores institucionales de plata española en Inglaterra eran la Casa de la Moneda de Londres y la Compañía Inglesa de las Indias Orientales (EIC). El principal estudioso de aquella ha escrito que «en las décadas de 1670 y 1680, la plata procedente de las flotas españolas inundaba de forma cíclica la Ceca [de Londres] cada tres o cuatro años», afirmación que deja fuera de toda duda la importancia de Cádiz para el abastecimiento del principal centro de acuñación de moneda de Inglaterra en dicho periodo¹⁴.

11. GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América: 1650-1700*. Sevilla, 1980, y MORENEAU, M.: *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américaines d'après les gazettes hollandaises (XVIIe-XVIIIe siècles)*. Cambridge, 1985.

12. SÈE, H.: «Ésquisse de l'histoire du commerce français à Cadix au XVIIIème siècle», *Revue d'Histoire Moderne*, 13, 1928, pp. 13-31.

13. Calendar of State Papers (en adelante, CSP), Colonial, 1700, pp. 187-189. El mismo Beeston, en otra carta de 14-3-1701, insiste en la cifra anterior: «I am well assured from the merchants that 150.000 l. is the least quantity that is yearly sent» (CSP, Colonial, 1701, pp. 128). NETTELS, C.: «England and the Spanish-American Trade, 1680-1715», *The Journal of Modern History*, 1931, pp. 1-32.

14. CHALLIS, C. E.: *A new history of the Royal Mint*. Cambridge, 1992, p. 338. Entre 1680 y 1689, las acuñaciones de la casa de la moneda de Londres se elevaron a 397.000 libras de media anual (JONES, D. W.: *War and Economy in the Age of William III and Marlborough*. Oxford, 1988, p. 125). La llegada a Londres, el 13 de octubre de 1682, del barco de guerra *Adventure*, capitán Booth y que, procedente de Cádiz, traía 420.000 libras esterlinas no debió constituir, pues, un hecho aislado (CSP, Domestic, 1682. Newsletter to John Squier, Londres, 14-10-1682).

La otra gran compradora de plata española era la EIC. Pues bien, a finales del siglo XVII Cádiz se convirtió para la misma en el principal centro de aprovisionamiento de la plata que necesitaba con objeto de financiar sus compras en Asia. En efecto, nada más y nada menos que el 74 por ciento –casi dos millones de libras esterlinas– de las compras de plata efectuadas por la EIC entre 1697 y 1702 se llevaron a cabo en Cádiz, siendo Ash, Welch & Cooke, compañía de mercaderes ingleses en El Puerto de Santa María (quienes proporcionaron oro y plata por importe de 934.000 libras en 1697-99 y 589.000 en 1700-1702), y William Hodges & Co., compañía de mercaderes ingleses en Cádiz (quienes proporcionaron de 460.000 libras en 1697-99), los principales suministradores¹⁵. Se explica así que al menos diez barcos de la EIC tocaran en Cádiz entre 1697 y 1699, nueve de ellos rumbo a Asia, con objeto de cargar el preciado metal¹⁶.

La decisión de la EIC de recurrir directamente a las casas comerciales inglesas que operaban en Cádiz para conseguir la plata que necesitaba para financiar sus actividades en Asia coincide –¿y se explica?– con el encarecimiento de la plata en Inglaterra¹⁷, pero también con la decisión de las autoridades españolas de autorizar la extracción de plata, en pasta o amonedada, a partir del 14 de junio de 1697, previo pago de un impuesto del 3 por ciento¹⁸. Los datos disponibles señalan que, en virtud de esta autorización, salieron legalmente de Cádiz entre junio de 1697 y junio de 1698 unas 500.000 libras esterlinas, de las cuales cerca de 30.000 lo hicieron por cuenta de William Hodges, el tercer exportador en orden de importancia¹⁹. Esto supone el 6,3 por ciento de la extracción de plata llevada a cabo por Hodges & Co. para la EIC en 1697-98, lo que da idea del elevado porcentaje que siguió saliendo de España de forma ilegal²⁰.

15. CHAUDHURI, K. N.: *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760*. Cambridge, 1978, pp. 166-167.

16. Se trata de las naves siguientes: *Russell, Nassau, Benjamin, Josiah, Sidney, Montagu, Hampshire, Northumberland, Trumbal y King William*. Véase FARRINGTON, A.: *A Catalogue of the East India Company ship's journals and logs, 1600-1834*. Londres, 1999.

17. CHAUDHURI, K. N.: *The Trading World*, *op. cit.*, p. 162. Con respecto al par establecido por las autoridades monetarias inglesas en 5s. 2d. por onza, el precio de mercado de la plata en Londres llegó a 6s. 11d. en 1696 y 6s. 6d. en 1697, lo que supone un 33,8 y un 25,6 por ciento más, respectivamente.

18. Las flotas y galeones que llegaron a Cádiz en 1697 y 1698 trajeron consigo la fabulosa suma de entre 59 y 71 millones de pesos (MORINEAU, M.: *Incroyables gazettes*, *op. cit.*, p. 236).

19. Archivo General de Indias, Contaduría, 409, n.º 44 y 46. En cartas dirigidas por los directores de la EIC a William Hodges y a Ash, Welch & Co., fechadas en Londres el 4-1 y el 25-8-1698, se aprueba su decisión de pagar el impuesto del 3 por ciento a fin de evitar el riesgo de que la plata fuera confiscada por las autoridades españolas (BL, India Office Records/H/36, fols. 312 y 365).

20. AGI, Contaduría, 409, n.º 117.

La plata española también viajaba hacia Inglaterra, como lo prueba el hecho de que el 27 de octubre de 1697 llegara a la desembocadura del Támesis «la flota de Cádiz» con más de un millón de libras esterlinas²¹. Así pues, parece indudable que para Inglaterra, a finales del siglo XVII, las disponibilidades de plata de Cádiz superaban, con mucho, las de Jamaica.

Además del comercio con América y de la compraventa de plata, la ciudad de Cádiz ofrecía otras oportunidades de negocio para los mercaderes más avezados. En ningún otro puerto de España concurrían habitualmente tantas naves como allí, circunstancia que debió contribuir a que Cádiz se convirtiera en un importante mercado para los fletes marítimos. La relación de barcos ingleses que se encontraban anclados en la bahía de Cádiz, en concreto, era enviada de manera regular por el cónsul a Londres desde, como mínimo, la década de 1680, distinguiéndose los barcos de guerra de los mercantes y, dentro de estos últimos, los que por hallarse desempleados buscaban flete («to seek a freight»)²². Aunque se trata de una información muy fragmentaria, según la primera de las «shipping lists» publicadas en Londres con información sobre los puertos de España de las que tenemos constancia, el día 12 de noviembre de 1696 se encontraban en Cádiz un total de veintidós barcos mercantes: nueve se dirigían a Londres, dos a Alicante, dos a Livorno y uno a Irlanda. Sobre los ocho restantes el impreso dice «uncertain whither bound», lo que probablemente se pueda interpretar como que se hallaban en el puerto gaditano a espera de flete²³. A este respecto sabemos, por ejemplo, que la compañía de Ricardo Hill, Ricardo Enis y Mathias Aldington, ingleses con residencia en Cádiz, llevó a cabo varios fletamentos de barcos por cuenta de mercaderes ingleses de Málaga (Newland, Raworth y Morley) en 1695 y 1696²⁴.

21. CSP, Domestic, 1697, p. 451. News-Letter a Sir J. Williamson, 29-10-1697. En BL, IOR, Private Papers, mss. Eur D 1104, figuran varias cartas de Ash, Welsh & Co. a los directores de la EIC, fechadas en El Puerto de Santa María en los meses de septiembre y octubre de 1699, dándoles cuenta de la plata remitida a Londres en varios barcos de guerra.

22. En NA, SP/94/66 y 67, por ejemplo, se encuentran los datos correspondientes a los días 6/9/1681, 14/6/1682, 28/6/1682 y 16/8/1682.

23. «An account of what English shipping and Foreign ships for England I hear in Foreign Ports» (Senate House Library, Londres). Junto a Cádiz, que ocupa la mitad de la lista, se ofrece información sobre los puertos de La Coruña, Oporto, Lisboa, Málaga y Livorno.

24. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (en adelante, AHPCA), Protocolos Notariales de Cádiz (en adelante, PNCA), legs. 2372-2374. La citada compañía, o sus predecesoras y continuadoras, giraron a finales del siglo XVII y primeros años del siglo XVIII bajo las razones de «Power y Hill», «Ricardo Hill y Cía.», «Hill, Enis y Aldington», «Ricardo Enis y Cía.», «Enis, Aldington y Reynolds», «Aldington y Cía.» y «Aldington, Bowles y Cía.» (AHPCA, PNCA, leg. 2383, fol. 460). Ninguna de ellas figura en la lista de compañías documentada por G. Carrasco.

Estos barcos, además, tenían que ser asegurados, lo que dió lugar a que los comerciantes extranjeros establecidos en Cádiz se dedicaran también al negocio del seguro. De 1688 y 1691, respectivamente, es la firma y ratificación de un acuerdo en virtud del cual treinta y siete de estos mercaderes extranjeros, por sí mismos o por la compañía que representaban, acordaron fijar la cuantía de las primas de las pólizas de seguros que suscribieran. Diez de éstos eran ingleses: Gervasio Reresby, Holder y Turner, Duarte y José Gardner y Thomas Martin, Samuel Pitts, Pedro Porree, Juan Holder y Pedro Haylet (sic). Es posible que también fuera inglés Diego Porte (¿Porter?), lo que elevaría la cifra anterior a 11²⁵. Merece la pena subrayar la extraordinaria amplitud del acuerdo, que contemplaba las pólizas de Cádiz con distintos puertos de las Indias españolas y de los principales puertos de Europa (Amsterdam, Bristol, Cerdeña, Córcega, Gdansk, Dunquerque, El Havre, Génova, Hamburgo, Irlanda, Lisboa, Livorno, Londres, Marsella, Nápoles, Ostende, Róterdam, Sicilia, St. Malo, Toulon, Venecia y Zelanda) no sólo con Cádiz, sino con lugares tan alejados como Canarias y Madeira en el Atlántico o Esmirna, Constantinopla, Chipre y Escanderoon en el Mediterráneo oriental, lo que constituye un valioso testimonio de la geografía del mercado asegurador de Cádiz, uno de los principales enclaves del comercio y de las finanzas mundiales a finales del siglo XVII.

Para los intereses de Inglaterra la presencia de sus mercaderes en Cádiz resultaba así mismo fundamental por cuanto los barcos de guerra que operaban en el estrecho de Gibraltar y el Mediterráneo debían contar con algún puerto amigo en la región donde las naves, llegado el caso, pudieran repararse y abastecerse de productos de refresco. En este sentido, recuérdese que, desde mediados de siglo y ante los peligros que presentaba la navegación en la zona a causa de la piratería, los mercantes ingleses que se dirigían al estrecho de Gibraltar eran convoyados por buques de guerra. Entre 1661 y 1684, Inglaterra dispuso de una base propia en el estrecho de Gibraltar, Tánger, pero la falta de instalaciones adecuadas en el puerto norteafricano obligó, sobre todo a partir de la firma del tratado de paz y de comercio entre España e Inglaterra de 1667, a que los barcos ingleses carenaran y obtuvieran los suministros que necesitaban en los puertos del sur de España²⁶.

25. RAVINA MARTÍN, M.: «Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a fines del siglo XVII», *Revista de Indias*, XLIII, 1983, pp. 481-513. Uno de los citados, Samuel Pitts, sería elegido además diputado de los firmantes del acuerdo, esto es, árbitro, para los posibles litigios que pudieran surgir a la hora de hacer cumplir lo pactado.

26. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: «De Tánger a Gibraltar: el Estrecho en la praxis comercial e imperial británica (1661-1776)», *Hispania*, LXV/3, 221, 2005, pp. 1043-1062. La guarnición de Tánger se pagaba mediante dinero que se remitía desde Sevilla y Cádiz (The Royal Bank of Scotland Archive, Backwell Ledgers, EB/1/1-9).

Cádiz no disponía de unos astilleros modernos, pero, al menos, contaba con playas y diques donde los barcos podían ser reparados. Esta circunstancia explica que, a finales del siglo XVII, la flota de guerra inglesa dispusiera de forma permanente de un agente en la ciudad –*the king's storekeeper and muster-master at Cadiz*– y de almacenes propios donde guardar el material utilizado para el mantenimiento del escuadrón que operaba en el Mediterráneo²⁷. Estos almacenes, probablemente, fueran flotantes a juzgar por la decisión del Almirantazgo, de 4 de febrero de 1701, de proceder a la destrucción de los dos barcos-almacén que tenía en Cádiz para el carenado y limpieza de sus barcos ante el agravamiento de las relaciones con España²⁸.

El procedimiento utilizado por los responsables de la marina de guerra inglesa para que los comandantes de los barcos pudieran disponer de dinero en Cádiz era girar letras de cambio sobre alguno de los mercaderes que residían en la misma o aceptar que los comandantes tomaran dinero a cambio en Cádiz a pagar por los *Navy Commissioners* en Londres. Según las cuentas presentadas por Edward Russell, *treasurer of the Navy*, a la Cámara de los Comunes, algo más de 70.000 de las 85.000 libras que se pusieron a disposición de la flota del Mediterráneo en 1694 y 1695, en que por orden de los *Lords of the Admiralty* se ordenó a los responsables de la misma que «continuaran en aquellos mares e invernaran en Cádiz», fueron proporcionadas por William Hodges & Co. de Cádiz²⁹.

Cádiz, finalmente, era un importante centro de información pues tanto los barcos mercantes como de guerra que se dirigían o volvían del Mediterráneo y de Asia solían recalar en su puerto. Una de las principales tareas de los cónsules ingleses en la ciudad consistía, precisamente, en remitir información al respecto tal y como se refleja en la correspondencia intercambiada con el embajador inglés en Madrid y con las autoridades de Londres. Al cónsul de Cádiz, Martin Wescombe, correspondió asimismo –hasta su destitución en 1699 por incumplimiento de sus obligaciones– la venta de las presas hechas por los barcos de guerra ingleses en la zona³⁰.

27. Calendar of Treasury Papers (en adelante, CTP), 1696. Cartas de los Commissioners of the Navy al Treasurer of the Navy, fechadas el 22/7 y 24/8/1696. Referencias al envío de bastimentos a Cádiz con destino a la flota del Mediterráneo en CTP, 16/3/1698-9 y 17/3/1698-9.

28. CSP, Domestic, 1700-1702, p. 215.

29. House of Commons Journal (en adelante, HCJ), vol. 12, 10-1-1699. El resto fue proporcionado por John Stevenson en Alicante y Barcelona. La gestión de las sumas recibidas en Cádiz correspondió a Thomas Reynolds *agent-victualler in the Straits*. Véase también *The Report of the Committees appointed to take into consideration the report of the commissioners appointed [...] for taking, examining, and stating [...] the accompts of the Right Honourable Edward Earl of Oxford, late Treasurer of the Navy*. Londres, 1704, p. 8.

30. HCJ, vol. 12, 12-1-1699. Los *Commissioners for Prizes* propusieron que Martin Wescombe fuera sustituido en esta tarea por Robert Cholmley y Richard Ennis, mercaderes ingleses en Cádiz.

Así pues, lejos de encontrarse sumida en una profunda crisis a causa de la competencia ejercida por Jamaica como vía para remitir las manufacturas inglesas a las colonias americanas españolas, la colonia mercantil inglesa de Cádiz logró conservar sus efectivos humanos y una importante participación en la Carrera de Indias en las décadas finales del siglo XVII. Se entiende así que, en 1702, se llevara a cabo la traducción al inglés de la obra fundamental para entender el funcionamiento del comercio español con América, el *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, de Joseph de Veitia Linage, publicada treinta años antes y que la traducción fuera dedicada a William Hodges, el mercader inglés más importante de Cádiz³¹. La colonia inglesa de Cádiz siguió desempeñando así mismo un papel de primer orden para la economía, el comercio y la expansión marítima ingleses en los ámbitos mercantiles mediterráneo y asiático, factor que ayuda a explicar también su capacidad para sobrevivir a la competencia de Jamaica.

2. LA GUERRA DE SUCESIÓN Y EL NACIMIENTO DE LA COMPAÑÍA DEL MAR DEL SUR, NUEVOS DESAFÍOS PARA LA PRESENCIA MERCANTIL INGLESA EN CÁDIZ

El estallido de la Guerra de Sucesión a la Corona Española en 1702 significó un duro golpe para los mercaderes ingleses residentes en Cádiz, cuya presencia en la ciudad se redujo a la mínima expresión a causa del conflicto. La mayor parte decidió regresar a Inglaterra, aunque algunos prefirieron trasladarse a otros lugares como Gibraltar³², Lisboa³³ o Livorno³⁴; los menos, sobre todo si eran católicos, optaron por quedarse en España. William Hodges, por ejemplo, junto con los demás partícipes de su compañía, decidieron ausentarse del país, dejando la administración y gestión de la misma a Thomas Bradil, quien finalmente habría de trasladarse a Gibraltar³⁵. George y Thomas Finch, mercaderes ingleses que gestionaban sus negocios en El Puerto de Santa María a través de Edward Harding, su agente

31. La obra fue traducida con el título de *The Spanish Rule of Trade to the West Indies*.

32. En 1711 se encontraban en Gibraltar Nich. Holloway, Thomas Bradelyle, Rd. Hodroide, Jn° Pitt, Samuel Pitt, Charleton Thruppe y Nich. Holloway jr. (NA, CO 388/15, n.º 18).

33. Como Ellis Terrell, quien ocuparía allí el puesto de *agent for prizes*.

34. MCHATTIE, M. D.: *Mercantile Interests in the House of Commons, 1710-1713*. Ph.D., Universidad de Manchester, 1949, capítulo 1.

35. AHPCA, PNCA, leg. 2382, fols. 1.226-1.227. En 1713, Thomas Bradyl aparece en los protocolos notariales de Cádiz como «hombre de negocios inglés en Gibraltar». En uno de ellos, otorga poder a Guillermo Tirri (Thirri), residente en Cádiz, irlandés, para actuar en su nombre en materia de consignaciones y cobro de efectos (AHPCA, PNCA, leg. 2396, fol. 42, Cádiz, 12-1-1713). Thirri venía actuando como apoderado de Guillermo Hodges, Xtoval Haine y Elías Terrell desde el año anterior de acuerdo con el protocolo escriturado en Londres ante Guillermo Scorey el día 30-4-1712 (AHPCA, PNCA, leg. 2397, fol. 799).

en ésta, tuvieron peor suerte. En junio de 1702 Harding tuvo que confiar los bienes de la compañía y el cobro de las sumas que se le debían a una persona de su confianza, Juan del Camino, cuya casa fue saqueada por las tropas inglesas y holandesas que desembarcaron en la bahía de Cádiz el 23 de agosto siguiente, perdiéndose todo, bienes y efectos³⁶.

A pesar de las dificultades existentes para mantener en tiempos de guerra estos intercambios, las relaciones comerciales entre ambos países no quedaron del todo interrumpidas. En marzo de 1705 se discutía ya en Whitehall, sede del gobierno inglés, la forma de hacer practicable «a trade to Spain [...] from which so many benefits will manifestly accrue»³⁷. Para ello se concederían pases a los barcos que hicieran el viaje a fin de evitar que fueran molestados. La mayor parte de estos pases se otorgaron para viajes que tenían como punto de partida algún puerto de Irlanda y de destino Bilbao o Canarias. Algunos, sin embargo, afectaban a Cádiz, como los del *Anna Buena Ventura* (11 de junio de 1705), *Bonadventure* (1 de noviembre de 1705), *St. Francis* (5 de noviembre de 1705) y *San Juan Bautista* (10 de diciembre de 1705)³⁸. La reconstrucción de los intercambios se vio favorecida así mismo por la declaración de Felipe V de permitir el comercio con España, incluida Canarias, siempre y cuando se realizara en barcos españoles o neutrales, de la que se tuvo conocimiento en Londres en octubre de 1705³⁹.

La estrategia de supervivencia de los mercaderes ingleses interesados en el comercio con España –los *Spanish merchants*– en aquella coyuntura adversa bien podrían representarla las actividades desplegadas por William Hodges, quien, tras su regreso a Inglaterra y gracias a su riqueza y conexiones en la *City*, fue elegido director del Banco de Inglaterra en 1703 y miembro de la Cámara de los Comunes por la circunscripción de St. Mitchell en 1705⁴⁰. Aparte de prestar importantes sumas de dinero al gobierno, razón por la cual en abril de 1711 compareció ante el Tesoro para reclamar una deuda que ascendía a 46.000 libras esterlinas «on bills

36. CSP, Domestic, 1702, pp. 299-303.

37. CSP, Domestic, Anne, vol. III, 1704-1705, n.º 1510.

38. CSP, Domestic, Anne, vols. III y IV. Véase también GARCÍA FERNÁNDEZ, N.: «El comercio de Cádiz con Inglaterra durante la guerra de Sucesión», en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*. San Fernando, 1998, pp. 155-166.

39. *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations* (en adelante, *JCTP*), vol. I, 1704-1709, 30-10-1705, lectura de una copia de la citada declaración, facilitada por William Hodges. Según éste, «this is a liberty never before granted by the Spanish government for with it and the connivance of the Spanish custom officers and others in authority many of ours and the Dutch manufactures will be introduced» (BATCHELER, L. E. M.: *The South Sea Company and the Asiento*. Ph.D., Universidad de Londres, 1924, p. 26, nota 3).

40. HAYTON, D.; CRUICK SHANKS, E. y HANDLEY, S. D. W.: *The House of Commons, 1690-1715*. Londres, 2002, vol. 3, pp. 374-376.

drawn in Spain», en 1707 Hodges solicitó los pases siguientes: para un barco que se destinaría a la caza de ballenas partiendo de Bilbao, para otro que iría de Cádiz a Londres y regreso y para dos más que se dirigirían de Cádiz a Honduras. Justificó los pases para Honduras alegando que los barcos –el *Madona de la Bendición de Dios*, de 400 toneladas, y el *Sarah Degger*, de más de 60 toneladas, cuyo viaje había autorizado Felipe V gracias a las gestiones realizadas por los agentes de William Hodges en Cádiz, Thomas Croker de los Cameros y Charles Russell–, cargarían manufacturas de lana que se llevarían de Inglaterra a Cádiz vía Gibraltar y que, en el viaje de regreso, se procedería de igual forma, esto es, los productos traídos de Honduras se llevarían a Inglaterra vía Gibraltar⁴¹. Sometida la cuestión a la consideración de varios *Jamaica merchants* –entre ellos, Mr. Way, Mr. Whitchurch y Mr. Wood–, éstos alegaron que la propuesta de Hodges era inconveniente para los intereses de Inglaterra y para los de ellos mismos, ya que los barcos en cuestión, españoles, lo que ya de por sí consideraban lesivo, no sólo llevarían manufacturas inglesas, sino también manufacturas de lino francesas. Por otra parte, el citado Mr. Wood y otro mercader identificado como Mr. Galdy, declararon ante los *Commissioners* que tenían en Jamaica dos *sloops* que realizaban cuatro viajes al año a Honduras y en los que llevaban mercancías por valor de unas 10 a 15.000 libras en total, por lo que consideraban que los pases solicitados por William Hodges para Honduras debían ser denegados, como en efecto ocurrió⁴².

Un año después, Hodges solicitaba dos nuevos pases: uno para llevar trigo a Cádiz, Sanlúcar de Barrameda o Málaga y otro para enviar un barco desde Cádiz a Buenos Aires. Justificaba la conveniencia del primer viaje en el hecho de que el trigo –que había llegado a alcanzar los 70 rs. de vellón por fanega en Cádiz debido a su escasez– se vendía siempre por dinero de contado, lo que permitiría traer plata en el viaje de retorno a Inglaterra. El trigo se llevaría en barcos ingleses a Gibraltar, lo que podría convertir a ésta en «the magazine for corn», y de allí a los puertos de destino en barcos españoles o neutrales⁴³. En cuanto al segundo viaje, que llevaría a cabo el *S. Antonio del Rosario*, Hodges consideraba que no resultaría perjudicial a nadie «for that no ships to her Majesty's subjects every did trade to that place». En esta ocasión, los pases fueron concedidos⁴⁴.

41. William Hodges a Lord Sunderland, Southern Secretary, 29-7-1707 (BL, Add., 61.600, fol. 8).

42. *JCTP*, 21-11-1707, 28-11-1707, 3-12-1707, 4-12-1707, 8-12-1707 y 10-12-1707.

43. BL, Add., 61.600, fol. 83. Cinco fanegas castellanas equivalían a ocho *English bushells* y 15 rs. de vellón a una pieza de ocho reales de plata.

44. *JCTP*, 10-12-1708 y 14-12-1708. En la operación participaban también los mercaderes John Felowes, James Dollife, Samuel Shepheard y John Lambert (BATCHELER, L. E. M.: *The South Sea*, op. cit., p. 27, nota 4).

De lo que no cabe duda, en todo caso, es de que existió una auténtica movilización por parte de lo que podríamos calificar de grupo de presión de los *Spanish merchants* para que se otorgaran los pases solicitados por William Hodges. Entre las razones alegadas en el escrito presentado por un total de 36 firmantes a favor de que se concedieran estos pases merece la pena subrayar la afirmación de que tan sólo el diez por ciento de las mercancías inglesas que se llevaban a Cádiz se consumían en España, la necesidad de ocupar un espacio que de otra forma beneficiaría a los intereses franceses y, finalmente, la conveniencia de garantizar un suministro adecuado de cochinilla que, si no fuera por el comercio con España, alcanzaría precios superiores a los 50 shillings por libra, lo que permitiría a holandeses y franceses vender sus *scarlett colours* en Turquía a precios más bajos que los ingleses. Entre los firmantes se encontraban seis miembros del Parlamento –Sir Richard Gough, Frederick Herne, Nathaniel Herne, Thomas Herne, Sir George Mathews y Sir Thomas Webster– y el Lord Mayor (alcalde) de London –Sir John Houblon–⁴⁵.

Los dos barcos en cuestión salieron finalmente de Cádiz el 25 de marzo de 1710, siendo apresados al día siguiente por naves de guerra holandesas debido a que carecían de pases de los Estados Generales. Liberados meses después por las autoridades neerlandesas, Hodges tuvo que volver a solicitar dichos pases a la reina Ana⁴⁶. En su petición el solicitante argumentaba de nuevo que más del 75 por ciento de las mercancías inglesas que se remitían a Cádiz se vendían allí para ser reexportadas a las Indias españolas⁴⁷. Para entonces, sin embargo, el principal motivo de preocupación del gobierno y de los mercaderes británicos no era ya la cuestión de los pases, sino la firma de la paz con España y la obtención de ventajas comerciales en América.

En efecto, así estaban las cosas cuando en mayo de 1711 el líder de los *tories*, Robert Harley, presentaba a la Cámara de los Comunes la creación de

45. BL, Add., 61.600, fols. 128-129. El resto de los firmantes fueron Benjamin Ash, Francis Beuzelin, Roger Braddyll, Andrew Broughton, Thomas Canham (*Portugal merchant*), Moses Carrion, John Da Costa, Daniel Danbrine, William Frakland, Christopher Hayne, Peter Henriquez, Francis Herne, Joseph Hodges, Hutchings and Co., Andrew March, Ferdinand Mendes, Francis Morrogh, P. Porree, John Richards, John Roe, Henry Sanford, Nicholas Skinner the elder, Ellis Terrell, P. Trinquand, Francis Trobrydge (*Portugal merchant*), George Tyte, Mark Weyland y Simon Willmot. Según MCHATTE, M. D.: *Mercantile Interests, op. cit.*, p. 87, nota 1, entre los miembros de la Cámara de los Comunes que firmaron peticiones en apoyo de los *Spanish merchants* durante el reinado de Ana se encuentran James Bateman, William Gore, Nathaniel Herne, William Lewen, Joseph Martin y John Rudge.

46. *JCTP*, vol. I, p. 274.

47. NA, CO 388/14, n.º 63. Londres, 17-5-1711.

la Compañía del Mar del Sur (CMS)⁴⁸. El establecimiento de la CMS suponía, de una sola vez, abordar los tres grandes problemas del endeudamiento del Estado, de la obtención de ventajas comerciales en la América española una vez que finalizara la guerra y de las negociaciones de paz con Francia. Como es sabido, la deuda flotante del Estado había alcanzado dimensiones preocupantes durante la Guerra de Sucesión a la Corona de España, la primera intervención a gran escala del ejército británico en suelo continental europeo. La propuesta de Harley en este sentido consistía en convertir las deudas a corto plazo del gobierno –cuyo importe ascendía a casi 9,5 millones de libras– en acciones de la CMS, a la que se dotaría periódicamente con una cierta cantidad de dinero a fin de que pudiera pagar a los propietarios de los títulos, convertidos ahora en accionistas de la CMS, un 6 por ciento de interés anual.

A diferencia de otras compañías por acciones, como el Banco de Inglaterra o la EIC, los principales puestos de dirección de la CMS recaerían inicialmente en personas designadas directamente por el gobierno, no por los accionistas, ante el temor de que fueran ocupados por individuos de orientación *whig*, circunstancia que confirió desde el principio a la CMS la condición de criatura *tory* por no decir de rival del Banco de Inglaterra y de la EIC, cuyos gobernadores, diputados-gobernadores y directores fueron excluidos de la posibilidad de ser elegidos como gobernadores, subgobernadores, diputados-gobernadores o directores de la CMS.

No entraremos en el análisis de cómo se pretendía materializar el principal privilegio recibido por la CMS –el comercio directo con las Indias españolas– cuando aún no se había firmado la paz ni el contenido de las críticas que recibió el proyecto⁴⁹. Conste, en cualquier caso, que ninguno de los principales gestores de la CMS disponía de conocimiento y experiencia alguna en el comercio con el mar del Sur o con la América española, circunstancia que, probablemente, revele la verdadera importancia que se asignó en sus comienzos a las actividades mercantiles de la Compañía. Sea como fuere, el futuro de la CMS aparece a partir de entonces ligado a las negociaciones de paz y, más concretamente, a las negociaciones tendentes a la obtención del suministro de esclavos a las colonias españolas, desde 1698 en manos de Francia.

48. CARSWELL, J.: *The South Sea Bubble*. Londres, edición revisada, 1993, p. 35; CARRUTHERS, B. G.: *City of Capital: Politics and Markets in the English Financial Revolution*. Ewing, N.J., 1996, p. 152.

49. «It is the project of a states man, without being that of the state, it is a project of the last necessity to stop the mouths of clamorous or necessitous persons, and which is the worst of all, it is a project not to be finished in one age» (*A letter from a merchant in Amsterdam*, 1712, p. 14).

En cuanto a la obtención de ventajas comerciales en la América española, el principal instrumento para lograrlo fue el Tratado del Asiento (Madrid, 26 de marzo de 1713). La firma del Tratado, que contemplaba el privilegio de introducción de hasta 4.800 «piezas de Indias» –esto es, de esclavos– al año en la América española por un tiempo de 30 años y que incluyó en una revisión de última hora el derecho a enviar directamente desde Inglaterra un navío anual de 500 toneladas a las ferias de Portobello con objeto de compensar las pérdidas que se preveían en el suministro de esclavos, no fue el principio de nada, porque la CMS tardó cerca de un año en aceptar la responsabilidad del Asiento y cuando lo hizo, el 26 de marzo de 1714, lo llevó a cabo con casi el 30 por ciento de los votos expresados por los accionistas en contra (358 de 1236) y por no desairar al gobierno *tory*⁵⁰. ¿Por qué? Pues porque la CMS no recibiría más que una parte de los beneficios del comercio de esclavos –fijada, inicialmente, en el 42,5 por ciento del total y elevada con posterioridad al 75 por ciento tras la renuncia de la reina Ana al 25 por ciento que se había reservado y del agente español que había participado en las negociaciones, Manassas Gilligan, a su 7,5 por ciento (el rey de España conservó, por el contrario, su 25 por ciento)–. La intervención de personal de Robert Harley, gobernador de la CMS y, como hemos dicho ya, líder del gobierno *tory*, fue decisiva para convencer a los accionistas-propietarios de la CMS, un grupo heterogéneo de individuos constituido básicamente por grandes propietarios y comerciantes, pero dentro del cual sobresalía la propia Corona, a gran distancia, el primer accionista-propietario de la CMS con cerca de 500.000 libras esterlinas⁵¹.

Tanto el Tratado del Asiento como el de comercio con España –firmado el 9 de noviembre de 1713 y ratificado el 7 de febrero de 1714– encontraron una fuerte oposición en la sociedad inglesa⁵². En las Cámaras, sobre todo en la de los Lores, se acusó al gobierno de Robert Harley de favoritismo y corrupción administrativa en la gestión de los tratados y de no haber sabido aprovechar en el terreno comercial las victorias obtenidas en los campos de batalla. A diferencia de lo que había sucedido con la propuesta de tratado comercial con Francia, ni el tratado del Asiento ni el tratado comercial con España obtuvieron el rechazo formal de la mayoría de

50. DONNAN, E.: «The Early Days of the South Sea Company, 1711-1718», *Journal of Economic and Business History*, II, 3, 1930, pp. 419-450 (la referencia, en la p. 428) y SORSBY, V. G.: *British trade with Spanish America under the Asiento*. Ph.D., Universidad de Londres, 1975, pp. 16-17.

51. La relación de accionistas-suscriptores con más de 3.000 libras esterlinas en agosto de 1711 se reproduce en WRIGHT, R. (ed.): *The History of Corporate Finance*. Londres, 2003, vol. I, sin paginar.

52. En el ámbito de los medios de comunicación la cuestión enfrentó a *Mercator* y *The British Merchant*, publicaciones nacidas ex profeso el año 1713 para defender las posiciones del gobierno y de la oposición, respectivamente.

las Cámaras⁵³, pero la oposición a los mismos contribuyó a crear un estado de opinión que desembocaría, tras la muerte de la reina y el nombramiento de un nuevo gobierno de tendencia *whig*, en la revisión de su articulado (primero el de España, el 14 de diciembre de 1715; luego el del Asiento, el 25 de mayo de 1716)⁵⁴.

Los privilegios de la CMS fueron confirmados por la nueva administración, decisión que da idea de los fortísimos intereses que apoyaban su continuidad⁵⁵. El gobierno, además, prestó todo su apoyo logístico a la CMS a la que proporcionó de manera gratuita barcos de guerra para que escoltaran a los dos primeros navíos que partieron para las Indias españolas en virtud del Tratado del Asiento, el *Elisabeth* en agosto de 1715 y el *Bedford* en noviembre de ese mismo año. La salida de Oxford, que fue sustituido como gobernador de la CMS por el rey Jorge I, y de casi la mitad de los directores de la misma garantizaron, eso sí, el control de la institución por parte de la nueva administración.

3. ¿ARRUINARON LAS ACTIVIDADES MERCANTILES DE LA COMPAÑÍA DEL MAR DEL SUR EL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS INDIAS ESPAÑOLAS A TRAVÉS DE CÁDIZ?

En su *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, publicada en 1776, escribía Adam Smith:

Son ampliamente conocidas la extravagancia y bellaquería de sus proyectos [de la CMS] en el manejo de las acciones, pero su explicación sería ajena al tema que nos ocupa. Sus proyectos mercantiles tampoco se manejaron con mejor acierto [...]. De los diez viajes que este barco pudo hacer [Smith se refiere en este punto al llamado navío de permiso], se afirma que ganó considerablemente en uno, el del Real Carolina en 1731, teniendo mayores o menores pérdidas en el resto⁵⁶.

53. GAUCI, P.: *The Politics of Trade. The Overseas Merchant in State and Society, 1660-1720*. Oxford, 2000, pp. 234-277.

54. La revisión de los tratados se llevó a cabo sin apenas oposición por parte de España, interesada en contar con el apoyo o, en todo caso, con la neutralidad de Inglaterra cuando se ofreciera la oportunidad de recuperar los territorios que había perdido recientemente en Italia (Archivo General de Simancas, Estado, 6822, n.º 18: Monteleón a Grimaldo, Londres, 25-4-1713). El mejor estudio sobre las relaciones diplomáticas entre España e Inglaterra en este periodo sigue siendo MCLACHLAN, J. O.: *Trade and peace with Old Spain, 1667-1750. A study of the influence of commerce on Anglo-Spanish diplomacy in the first half of the eighteenth century*. Cambridge, 1940.

55. Gobierno, acreedores del Estado e interesados en el monopolio detentado por la CMS en el comercio con las Indias españolas.

56. SMITH, A.: *Una investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*. Edición a cargo de R. H. CAMPBELL y A. S. SKINNER. México D.F., 1987, vol. II, pp. 776-777.

Las afirmaciones de A. Smith no son del todo exactas, pues fueron nueve viajes en total, no diez, los que realizaron los dos *licensed vessels*, primero, y los siete *annual ships*, después⁵⁷. La CMS, por otra parte, no sólo tuvo beneficios en la expedición del *Real Carolina*, sino también en otras más⁵⁸. En cualquier caso, es probable que se haya sobervalorado el impacto que tuviera la CMS en el comercio colonial español⁵⁹.

En efecto, los investigadores que se han aproximado al tema han insistido en los efectos devastadores que debió tener para el sistema de flotas y galeones, esto es, para Cádiz, la llegada en los barcos de la CMS de mercancías que se podían vender en América hasta un 30 por ciento más baratas, gracias a los menores costes de transporte y a que no tenían que pagar los impuestos que se cobraban en España⁶⁰. Las cifras que se manejan son impresionantes, pues Sorsby estima que el valor de las mercancías cargadas en los nueve viajes, incluidas las

57. En su descargo se podría argumentar que Adam Smith se limitó en este punto a seguir lo señalado por Anderson en su *Origin of Commerce* (1764).

58. A pesar de todo, «the Company's trade was not particularly profitable» (SORSBY: *op. cit.*, p. 424). La tasa de beneficio de los dos primeros barcos, el *Elisabeth* y el *Bedford*, habría sido en cifras redondas, del 15 y del 20 por ciento, respectivamente. En el viaje del *Royal Caroline* alcanzó el 40-50 por ciento (SORSBY, V. G.: *British trade, op. cit.*, p. 241 y DONOSO ANES, R.: «El barco anual de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra», *Revista de Historia Naval*, 96, 2006, pp. 67-100). De este último véase también *El Asiento de Esclavos con Inglaterra (1713-1750)*. Sevilla, 2010.

59. Sobre todo, por parte de la historiografía española, que ha asumido las estimaciones sobre las dimensiones del contrabando que figuran en AITON, A. S.: «The Asiento Treaty as reflected in the papers of Lord Shelburne», *Hispanic American Historical Review*, VIII, 1928, pp. 167-177 y, sobre todo, en NELSON, G. H.: «Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739», *American Historical Review*, 51, 1, 1945, pp. 55-67. Como ha señalado SPERLING, J. G.: *The South Sea Company. An Historical Essay and Bibliographical Finding List*. Cambridge, MA, 1962, p. 42, nota 6, «the authors [Aiton y Nelson] have either misread the manuscripts or read them so out of context that their arguments are without validity». El cambio de escenario que supuso la creación de la CMS tuvo una gran influencia en el Real Proyecto de 5 de abril de 1720. Sobre la situación de la Carrera de Indias en estos años, véanse GARCÍA BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla, 1976, 2 vols. y, más recientemente, OLIVA MELGAR, J. M.: «La Carrera de Indias del siglo XVII al XVIII: del monopolio centralizado al comercio libre», en YUN CASALILLA, B. (dir.): *Historia de Andalucía*. Sevilla, 2006, vol. VII, pp. 198-211 y DELGADO, J. M.: *Dinámicas imperiales (1650-1796): España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*. Barcelona, 2007.

60. Entre febrero de 1714, en que la CMS aceptó hacerse cargo del Asiento, y enero de 1751, en que renunció al mismo a cambio de una indemnización de 100.000 libras, la CMS envió a las Indias españolas un total de nueve barcos: tres entre 1715 y 1717 (1715: *Elisabeth*; 1716: *Bedford*; 1717: *Royal Prince*); cuatro entre 1721 y 1726 (1721: *Royal George*; 1723: *Royal Prince*; 1724: *Royal George*; 1726: *Prince Frederick*) y dos entre 1730 y 1738 (1730: *Prince William*; 1732: *Royal Caroline*, que fue el último). A lo largo de estos 38 años España e Inglaterra estuvieron en guerra en 16 (1718-1720, 1727-1729 y 1739-1748).

de contrabando, ascendió a 2.700.000 libras⁶¹. Una suma tan fabulosa y, sobre todo, condiciones de venta tan favorables como las que gozó la CMS en el mercado americano tendrían que haber afectado de manera muy negativa a las exportaciones británicas a España, la mayor parte de las cuales, sobre todo en el caso de los tejidos, se reexportaban a América vía Cádiz. ¿Ocurrió realmente así?

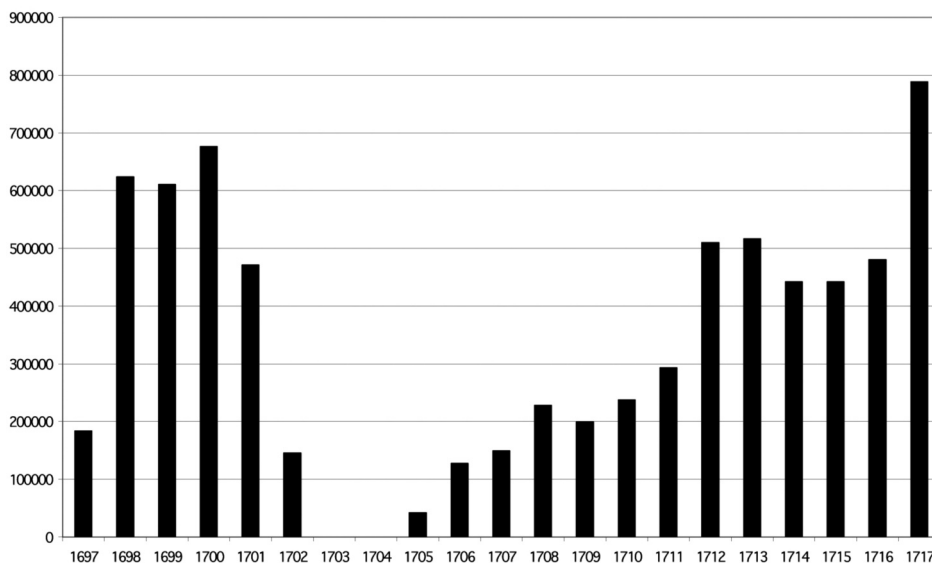
Según Prados de la Escosura, entre 1714 y 1755 se reexportaron a América el 56,7 por ciento de las importaciones procedentes de Gran Bretaña⁶². No existen estudios concluyentes que permitan avalar o rechazar este porcentaje, seguramente muy próximo a la realidad, pero documentos de 1709 y 1711, citados con anterioridad, indican que entre el 75 y el 90 por ciento de las mercancías británicas que se enviaban a Cádiz se remitían después a las Indias españolas. Por ello, y retomando el argumento anterior, no deja de ser sorprendente que las exportaciones británicas a España alcanzaran cifras récord en 1717, año en que ascendieron a cerca de 790.000 libras. Más concluyente aún resulta la comparación de periodos de tiempo más amplios en lugar de años aislados. El valor medio anual de las exportaciones británicas a España en 1697-1701, esto es, antes de que se iniciara la Guerra de Sucesión, fue de 465.737 libras y en 1713-1717, es decir, una vez terminado el conflicto y cuando operaba ya la CMS, de 497.852 libras, cifra que supera en un 7 por ciento la de 1697-1701 (Gráfico 1). No parece que estos datos avalen la idea del mercado español –y, en última instancia, americano– como un mercado en franco retroceso para las mercancías británicas como consecuencia de las actividades de la CMS y ello a pesar de que la realización de ventas aplazadas por la Guerra de Sucesión contribuya en parte a explicar estos datos⁶³. De hecho, las exportaciones británicas a España alcanzaron cifras récord entre 1730 (811.000 libras) y 1738 (1.209.000 libras).

61. SORSBY, V. G.: *British trade, op. cit.*, pp. 243-245.

62. PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: «El comercio hispano-británico en los siglos XVIII y XIX. I. Reconstrucción», *Revista de Historia Económica*, II, 2, 1984, pp. 113-162 (el dato, en la p. 127). Un estudio de los intercambios entre los principales puertos provinciales ingleses y España en este periodo en GARCÍA FERNÁNDEZ, N.: *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*. Madrid, 2006.

63. En 1715 y 1717, esto es, coincidiendo con los tres primeros navíos de permiso, se despacharon desde España las flotas comandadas por Manuel López Pintado y Antonio Serrano y los registros del general Antonio de Echeverri y Subiza. En total 22 barcos con una carga cercana a las 5.400 toneladas de mercancías (WALKER, G. J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona, 1979, apéndice I).

GRÁFICO 1. Exportaciones británicas a España (1697-1717) (libras esterlinas)



Fuente: NA, Customs 3, Ledgers of Imports and Exports (1697-1717).

Señalamos con anterioridad que la CMS no envió más que un navío de permiso cada dos años y medio, aproximadamente, cuando en el Tratado del Asiento se estipulaba uno por año. Ahora bien, no podemos olvidar que la CMS nació ante todo para consolidar la enorme deuda flotante contraída por el país durante la Guerra de Sucesión a la Corona de España más que para llevar a cabo actividades mercantiles. De hecho el capital inicial de la misma era totalmente ficticio, pues consistía en realidad en deuda intercambiada por títulos. El episodio de la Burbuja, en 1720, reforzó aún más si cabe el carácter financiero de la CMS, de manera que, tras la renovación de la dirección que tuvo lugar en febrero de 1721 –los directores anteriores fueron acusados y condenados por su responsabilidad en aquel episodio–, la CMS experimentó una profunda transformación⁶⁴. El mejor conocedor de la historia financiera de la Inglaterra del periodo ha escrito a este

64. CARSWELL, J.: *The South Sea*, op. cit., 1993. Un intento de reducir a sus justos términos el impacto que tuviera la burbuja sobre la economía del país en HOPKIT, J.: «The Myths of the South Sea Bubble», *Transactions of the Royal Historical Society*, 12, 2002, pp. 141-165. Un reciente intento de rehabilitar las actividades de la CMS en PAUL, H. J.: *The South Sea Bubble. An economic history of its origins and consequences*. Londres y Nueva York, 2011.

respecto que, tras la Burbuja, la CMS pasó de ser «a corporation with serious trading pretentions to one whose members really wanted nothing more than steady payment of interest»⁶⁵. En 1722 la CMS solicitó al Parlamento que le permitiera dividir su inmenso capital en dos partes iguales, de manera que sólo una de ellas quedara vinculada a las actividades mercantiles de la Compañía y, en definitiva, sujeta a responder de las deudas contraídas o de las pérdidas en que incurriesen los directores de la misma en el ejercicio de tales actividades mercantiles⁶⁶. En 1733 este *trading capital* se redujo aún más si cabe, pasando a ser de tan sólo 3,6 millones de libras, tras el fortísimo enfrentamiento que había opuesto el año anterior a los directores de la Compañía –contrarios a la reducción– con la mayor parte de los accionistas –favorables a la misma–. Sometida la cuestión a votación en abril de 1732, la dirección fue derrotada por 619 votos contra 180, lo que provocó la salida de John Eyles de la dirección de la CMS⁶⁷. Es en este contexto en el que hay que entender que el viaje del *Royal Caroline* en 1732 se convirtiera en el último llevado a cabo por la CMS.

¿Qué había ocurrido, entre tanto, con la colonia mercantil inglesa (a partir del año 1707, británica) de Cádiz? Como dijimos con anterioridad, en el transcurso de la Guerra de Sucesión a la Corona de España el cordón umbilical que unía Cádiz con Inglaterra, aunque debilitado, no llegó a romperse del todo gracias, entre otras cosas, a los esfuerzos desplegados por el vicecónsul británico en la ciudad, Charles Russell, y al interés de ambas partes en mantener abiertas las relaciones comerciales. Un primer paso hacia la plena normalización de estas relaciones, una vez acordado el cese de las hostilidades e iniciadas las conversaciones de paz en Utrecht, se produjo el 18 de febrero de 1713, día en que regresó a Cádiz el cónsul británico Martin Wescombe⁶⁸. A partir de entonces y, sobre todo, de la firma del nuevo tratado comercial con España el 9 de diciembre de 1713, la situación de la colonia no hizo más que consolidarse, circunstancia que explica su capacidad para llevar ante los *Commissioners for Trade and Plantation* el documento titulado «Remarks upon the new Treaty of Commerce with Spain by the Cadiz Factory» (Cádiz, 13 de junio de 1714)⁶⁹. En este documento no se

65. DICKSON, P. G. M.: *The Financial Revolution in England. A Study in the Development of Public Credit, 1688-1756*. Londres, edición revisada, 1993, p. 181. En *Some considerations* (1716), encontramos ya una profunda preocupación acerca de la posibilidad de que los dividendos de la CMS «stopped at one time or other for losses sustain'd in carrying on the trade» (p. 19).

66. DICKSON, P. G. M.: *The Financial Revolution*, *op. cit.*, p. 205.

67. DICKSON, P. G. M.: *The Financial Revolution*, *op. cit.*, p. 207.

68. BL, Add., 46.551, fol. 33. Procedía de Lisboa, desde donde había hecho el viaje por tierra. Russell a Lexington, 19-2-1713. Lord Lexington se encontraba en Madrid desde el 18 de octubre de 1712 con objeto de negociar el nuevo tratado de comercio con España.

69. NA, CO 388/20. La lectura del mismo se llevó a cabo el 25 de junio de 1714.

hace la menor mención al Tratado del Asiento (que se había firmado en Madrid en marzo de 1713) ni a la CMS (que se encontraba a cargo del mismo desde marzo de 1714). Las principales preocupaciones de la factoría británica de Cádiz con respecto a los intercambios con la América española se refieren a la fiscalidad y a la transgresión por parte de Francia del artículo 8 del Tratado de Comercio con España:

We are sensible that ships are daily going from France to all parts of the West Indies, & even some have lately gone from the bay of Cadiz, & its to be feared that article will not prevent this inconvenience.

Este silencio no tardaría mucho tiempo en romperse, pues en un memorial fechado en Cádiz el 7 de julio de 1715 y firmado por 27 mercaderes, esto es, un número muy similar al que tenía la colonia antes de la Guerra de Sucesión a la Corona de España, lo que prueba la rápida reconstrucción de la misma, aparecen ya las primeras quejas sobre los efectos que estaban teniendo las actividades de la CMS en el comercio británico con la América española a través de Cádiz. Las quejas, en concreto, se fundamentaban en que los españoles habían restringido las compras de manufacturas británicas en Cádiz, sabedores de que la CMS introducía sus mercancías a través del navío de permiso y de los barcos negreros⁷⁰.

Es más que probable que en este cambio de actitud de los miembros de la factoría británica de Cádiz, cada vez más críticos con la situación, influyera el propio cambio de gobierno que se había producido en Inglaterra tras la muerte de la reina Ana⁷¹ y, más en concreto, el cambio en la composición del *Committee for Trade and Plantations*, renovado en su totalidad con personas próximas a la nueva administración *whig* en diciembre de 1714⁷².

Una de las primeras decisiones de los nuevos *Commissioners* fue remitir a las figuras más representativas de entre los *Spanish merchants* en Londres –Sir James Dolliffe, Sir William Chapman, Christopher Haynes, Edward Rudge y John Strafford (Sir William Hodges había fallecido el año anterior)– una serie de catorce preguntas sobre el Tratado de Comercio con España entre las cuales se encontraban algunas que hacían referencia directa a la organización del comercio colonial

70. NA, CO 388/20. Los firmantes del documento fueron Martin Wescombe (cónsul), ¿? Butler, Mark Pringle, Anth: ?, Daniel Barnard, Henry Sadler, Patrick White, John Pitt, Cha: Black, William Tyrry, Natahniel Herne, Peter Wadoing, Jos: Willey, Sam: Stone, Benjamin Slany, Robert Sikes, Rich: ?, Paule and Peter Serange, William Burrow, P. Barailleaud, John & Barth^o Butler, Fran: Bourne, John Maskalle, Richard Hore y James Hacket. Al menos cinco de los anteriores eran, en realidad, irlandeses: Black, Tyrry, Bourne y los Serange.

71. HOPKIT, J.: *A Land of Liberty? England, 1689-1727*. Oxford, 2000, capítulo 12.

72. STEELE, I.: *The Politics of Colonial Policy. The Board of Trade in Colonial Administration, 1696-1720*. Oxford, 1968, p. 149.

español con América⁷³. Merece la pena subrayar la circunstancia de que los *Spanish merchants* habían interiorizado hasta tal punto lo que constituía una de las principales razones de ser de la organización del comercio colonial español mediante el sistema de flotas y galeones –la creación de una situación de escasez permanente en América a fin de que las mercancías que se llevaban de Europa pudieran venderse allí a precios muy altos– como para defenderlo con el argumento de que

because the dispatch of galleones was regulated upon their advices according to the consumption and demand of goods in those parts whereas the frequent supply of goods now sent by the Frenchs glutts the markett and ruins their trade⁷⁴.

Los documentos remitidos desde España y los informes presentados por los *Spanish merchants* que residían en Londres nos proporcionan, por otra parte, una información muy valiosa acerca de la complejidad de los problemas que aquejaban a los mercaderes británicos en Cádiz. No insistiremos de nuevo en las consecuencias que había tenido y tenía la alianza entre Francia y España, circunstancia que había llevado a los mercaderes y al comercio francés a ocupar una situación de privilegio en el país y en los intercambios con las Indias españolas⁷⁵, sino en aquellos otros aspectos que, a juicio de los interesados, resultaban así mismo muy negativos para la buena marcha de sus negocios.

Algunos de estos problemas eran anteriores a la Guerra de Sucesión como, por ejemplo, la decisión de las autoridades españolas de limitar los gastos suntuarios en los entierros, razón por la cual el consumo de bayetas negras de Colchester se había reducido en unas 10.000 piezas al año. Otros tenían que ver directamente con la guerra: durante el conflicto habían surgido en Sevilla, Córdoba, Granada y Antequera, imitadores de las bayetas de Colchester que habían logrado desplazar del mercado a las originales; por otra parte, el país se había empobrecido tanto que

73. *JCTP*, vol. I, pp. 578-580.

74. NA, CO 388/17, n.º 88. Los firmantes de la respuesta a las preguntas planteadas por los CTP fueron doce individuos: James Dolliffe, una firma ilegible, Christopher Hayne, W: Morley, William Chapman, John Richards, Edward Rudge, Samuel Pitt, John Roe, Mark Weyland, otra firma ilegible y James Dollife, jr. (10-1-1715). Curiosamente, en el n.º 173 de *Mercator* (29-6 a 1-7-1714), se había defendido esto mismo –«It is better for England that the trade should run in its old channel from England by Cadiz to America»– con el argumento de que el contrabando a través de Jamaica reducía los precios de las mercancías británicas que se enviaban a España para ser reexportadas a las Indias: «and so lessen our gain on that side six times as much as it may be suppose to advance it on the other».

75. PÉREZ MALLAINA, P. E.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982; MALAMUD, C.: *Cádiz y Saint-Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz, 1986.

el consumo de manufacturas de lana inglesas se había reducido drásticamente, pues estas manufacturas eran «chiefly consum'd by people of ye. meanest quality». De gran interés resulta la afirmación de que la calidad de las manufacturas de lana inglesas –se citan expresamente las sargas y medias de Exeter y Taunton y las sayas– se había deteriorado tanto en los últimos tiempos que los españoles habían dejado de consumirlas, prefiriendo las de Lille o las procedentes de las Provincias Unidas. Tan sólo el paño y los calamancos aguantaban la competencia de otros productores, pero se temía que también se redujera drásticamente su consumo si perdían sus características y calidad tradicionales.

Con ser de vital importancia la remisión de mercancías británicas a la América española a cambio de plata, «which is what gave life & substance to this trade & commerce», los mercaderes británicos que residían en Cádiz también se encontraban interesados en los intercambios con Berbería, la exportación de vino, aceite o jabón y la reexportación de productos llegados de las Indias españolas. Entre estos últimos se encontraban la cochinilla y el índigo, de extraordinaria importancia para el comercio con Turquía⁷⁶.

La razón de ser de la presencia de muchos mercaderes británicos en Cádiz tras el Tratado de Utrecht obedecía precisamente al comercio con Turquía más que a otra cosa, como se deduce de la correspondencia intercambiada por Bourne (Browne) & Butler de Cádiz con quien era su principal en Londres, Ralph Radcliffe⁷⁷. La primera de las cartas, fechada el 8 de octubre de 1713, recoge ya una situación de plena normalidad, con Bourne & Butler esperando la llegada del *Pompei* a Cádiz, donde cargaría *hard lemons*, esto es, plata, y cochinilla por importe de hasta 2.000 libras esterlinas que se consignarían a Richard Radcliffe en Aleppo. Según J.P., autor de *A Discourse of Trade* (1700), los mercaderes ingleses habían comenzado a llevar plata a Levante en la década de 1680, pero esta práctica se había incrementado considerablemente en los últimos años⁷⁸. La mayor parte de esta plata se cargaba en Cádiz o Italia. Cádiz, efectivamente, siguió recibiendo enormes cantidades de plata americana en los años inmediatamente siguientes a la terminación de la Guerra de Sucesión, de las que Bourne & Butler dieron cumplida cuenta a sus principales⁷⁹.

76. El 13-7-1714 the Turkey Company presentó a los CTP un memorial en este sentido (*JCTP*, vol. I, p. 552) y el 10-1-1715 Sir James Dolliffe, Sir William Chapman, Mr. Haynes «and several other Spanish merchants attending» expresaron que la subida de impuestos en España a la exportación de cochinilla «alone wou'd raise our scarlet cloths at least 3 per cent» (*JCTP*, vol. I, p. 588).

77. Hertfordshire Archives, DE/R/B81/1-46.

78. Citado por DAVIS, R.: *Aleppo and Devonshire Square. English Traders in the Levant in the Eighteenth Century*. Londres, 1967, p. 192.

79. Véanse las cifras en MORINEAU, M.: *Incroyables gazettes*, op. cit., 1985, pp. 315-316 y GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII:

Esta vertiente mediterránea de las actividades de la colonia mercantil británica de Cádiz y en la que tradicionalmente no se ha insistido mucho ante la importancia de los negocios que tenían que ver con el mundo atlántico, reforzaba su importancia para la economía, el comercio y la expansión imperial de Inglaterra en un área geográfica, el sur de Europa, de gran importancia para los intereses estratégicos del país⁸⁰. Por otra parte, los mercaderes británicos en Cádiz continuaron tras la Guerra de Sucesión proporcionando a la EIC parte de la plata que necesitaba para financiar sus compras en Asia: la firma Braddyl & Herne, en concreto, suministró entre 1715 y 1718 cerca de 160.000 libras⁸¹.

4. A MODO DE CONCLUSIÓN FINAL. MONOPOLIO, INTERCAMBIOS DIRECTOS Y GRUPOS DE INTERÉS EN LA CONFIGURACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LA AMÉRICA ESPAÑOLA

En 1749, esto es, coincidiendo con la renuncia de la CMS a los privilegios del navío de permiso y del asiento de negros, Benjamin Keene, embajador británico en España, recibió un documento de los «London merchants who traded to Cadiz» en el que se trataba de demostrar que:

the trade by the South Sea Company's annual ship directly to the Spanish West Indies was not so beneficial to the British nation in general, as was the former

una aritmética controvertida», en *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*. Granada, 2003, pp. 15-58. El 2-6-1715 Bourne & Butler daban noticia a Ralph Radcliffe de la llegada de dos barcos procedentes de Buenos Aires; el 29-8-1716 de la llegada de la flota con 10-12 millones de pesos (unos 2,5 millones de libras esterlinas); el 5-11-1717 de dos barcos procedentes de La Habana; el 13-12-1717 de la llegada del *Ermionias* con 5,5 millones de pesos (algo más de 1,2 millones de libras) y el 27-12-1717 de la llegada del resto de la flota. También supieron de inmediato la llegada a Portsmouth del *Elisabeth*, el primer navío de permiso de la CMS que volvía de tierras americanas (Bourne & Butler to Ralph Radcliffe, Cádiz, 22-11-1716).

80. Los envíos de plata desde Cádiz a Génova fueron muy importantes. El *Evening Post* del 4-8-1713, por ejemplo, informaba de la llegada a la ciudad ligur, procedente de Cádiz, de un barco de guerra británico con 500.000 piezas de a 8 a bordo «for our merchants». Otro ejemplo: el *British Weekly Mercury* del 16-7-1715 daba cuenta de que un barco inglés había cargado en Cádiz 250.000 piezas de a 8 con destino a Génova.

81. CHAUDHURI, K. N.: *The Trading World, op. cit.*, p. 167. Otra prueba más de la dependencia de la EIC de la plata que llegaba a Europa vía Cádiz fue el hecho de que la pérdida de la flota del año 1715, frente a Florida, causara «a severe contraction in the Company's silver export in the following shipping season» (p. 172). En julio de 1718 llegaron en el *Britannia* 50.000 piezas de a 8 por cuenta de la EIC y otras 30.000 por cuenta de mercaderes particulares (*Original Weekly Journal*, 26-7-1718). Dos meses después se informaba de que había partido de Cádiz el *Tyger* con 200.000 piezas de a 8 (*London Gazette*, 23-9-1718). Por fin, en diciembre de 1718 llegó a Londres el *Hodges Frigot* procedente de Cádiz: «It is reported that she has great store of pieces of eight for the merchants on board» (*Weekly Journal or Saturday's Post*, 20-12-1718).

method of our sending goods directly to Cadiz, and thence with the register ships to the Spanish West Indies⁸².

Los autores del documento reconocían que los beneficios del navío anual podían ascender al cien por cien, porcentaje, como se ve, en consonancia con el que indicaba John Cary en 1695 (esto suponía, en cifras absolutas, unos 370.000 pesos por expedición). Pero, a continuación, señalaban que, supuesto que, de los 12 millones de pesos despachados por la flota desde Cádiz, correspondieran a los mercaderes británicos una tercera parte, y supuestos unos beneficios del 50 por ciento (una estimación que consideraban «moderate»), las ganancias para la nación ascenderían a unos dos millones de pesos. A la vista de estas cifras concluían que «the commercial interest of Great Britain will be much benefited by the extinction of the Assiento»⁸³. Junto a las consideraciones meramente económicas, los autores del documento señalaban también las ventajas políticas de un acuerdo en este sentido para las dos naciones, «whose mutual interest are [...] to be closely united»⁸⁴.

Cerca de un siglo después de la conquista de Jamaica, se reconocían de nuevo, pues, las ventajas que tenía la participación de los mercaderes británicos en el sistema de flotas y galeones frente a las alternativas de comerciar con la América española a través de Jamaica o directamente desde Londres, como había hecho la CMS. Este reconocimiento no hacía más que reflejar la complejidad y el carácter global, esto es, no meramente atlántico, de los intereses comerciales e imperiales británicos; unos intereses que la comunidad mercantil británica de Cádiz había sabido representar y defender en el pasado frente a la rivalidad, incluso, de otros grupos *–lobbies–* de su propia nación como los *Jamaica merchants* o la CMS⁸⁵.

82. ANDERSON, A.: *An Historical and Chronological Deduction of the Origin of Commerce*. Londres, 1764, vol. III, p. 269.

83. Los mercaderes británicos en Cádiz valoraban también que las flotas «were well protected and well run», que «it was easier to calculate the possible market under a system of fleets» y que «the limitation of trade to a few ports rendered easier the collection of debts» (CHRISTELOW, A.: «Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759-1783», *Hispanic American Historical Review*, XXVIII, 1, 1947, pp. 1-29) (la cita, en la p. 8).

84. CHRISTELOW, A.: «*Great Britain*», art. cit., 1947, p. 270.

85. «Merchants rarely spoke in unison. Indeed, well-organized groups [...], often conflicted and countervailed each other» (O'BRIEN, P.: «Inseparable Connections», *op. cit.*, 1998, p. 71). A la hora de identificar a quienes formaban parte de los distintos *lobbies* mercantiles británicos, nos ha sido de gran utilidad la base de datos preparada por P. Gauci a partir de las peticiones presentadas a la Corona, el Parlamento y las instituciones mercantiles británicas y que se encuentra depositada en el Center for Metropolitan History del Institute of Historical Research en Londres. Agradecemos a su autor las facilidades ofrecidas para su consulta.