

El resultado de una investigación histórica siempre se halla directamente relacionado con las fuentes documentales manejadas por el historiador. El producto, la historia, necesariamente ha de ser tributario de la información atesorada en las fuentes pero también de la capacidad de análisis e interpretación de quien se acerca a esas fuentes, de su bagaje de formación teórica y de su dominio de la información sobre el objeto de estudio disponible hasta ese momento. El avance científico tiene lugar cuando se modifican los conocimientos previos en cualquier tema de investigación.

Tales asertos, que no son sino meras obviedades, se enuncian a modo de recordatorio porque en la obra de María Nélide García Fernández tienen fiel reflejo, si bien la lectura aislada de este libro podría inducir a error a quien se acercare al mismo para buscar algo más que el contenido relativo a esas relaciones comerciales hispano-británicas en los dos primeros tercios del siglo XVIII. Y ello es así porque esta obra no es sino una parte de un trabajo de investigación más ambicioso -una tesis doctoral- que, ante la magnitud de la misma, se ofrece al lector en dos partes, el libro que se reseña aquí y otra publicación de la misma autora aparecida en 2005 con el título de *Comunidad extranjera y puerto privilegiado: los británicos en Cádiz en el siglo XVIII*. La pertinencia de la separación de ambos estudios obedece no sólo a una cuestión formal de presentación en formato de libro de lo que fue en su día una voluminosa investigación sino que viene a ser fiel reflejo de los dos grandes apartados que conformaron inicialmente la tesis docto-



Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)

Autor: María Nélide García Fernández
Editorial: CSIC, Madrid (2006)
Páginas: 706
ISBN: 84-00-08445-4

[228]

ral. El problema radica en que se comprende ahora mucho mejor ahora el contenido del libro publicado en el año 2005. Aquella obra cobra mayor sentido cuando conocemos los productos intercambiados, los puertos españoles y británicos implicados en dicho comercio, así como los protagonistas del tráfico comercial en los puertos ingleses, pues la primera entrega de la autora había sido un retrato de las comunidades británicas asentadas en Cádiz en torno al comercio. La única contradicción -justificada en parte por una mayor accesibilidad a las fuentes notariales- se halla en que María Nélida García estudia la comunidad mercantil británica de Cádiz cuando no fue precisamente este puerto el principal lugar de embarque de mercancías hacia Gran Bretaña.

La obra presenta un sugerente título -aquello de “comerciar con el enemigo”- que viene a remarcar hasta qué punto potencias enemigas mantuvieron constantes relaciones mercantiles durante largo tiempo, incluso en etapas de conflictos bélicos que en teoría deberían haber supuesto una interrupción en los intercambios. El tema, aunque no representa ninguna novedad en la historiografía española, adquiere ahora dimensiones específicas muy nítidas merced al ingente y minucioso estudio desarrollado por la autora en las fuentes británicas. A partir de esta publicación conocemos la diversidad de los productos intercambiados, el monto de los mismos, los ritmos de las exportaciones e importaciones, los puertos implicados en ese comercio, así como el denominado “comercio de intermediación”, tanto de parte británica como española.

Cuando aludíamos a la cuestión de las fuentes en la historia, el mejor ejemplo de sus límites y posibilidades se encuentra sin duda en este libro. La principal fuente utilizada para reconstruir las relaciones comerciales hispano-británicas han sido los *port books*, libros de registro en los que se asentaban todas las mercancías que entraban y salían de los puertos ingleses. A pesar de que la autora explica con gran detalle los problemas que plantea el uso de dicha fuente, la carencia en España de una documentación seriada similar impide contrastar a fondo la calidad de la fuente británica, tanto en lo relativo a los registros con asientos reflejados en dichos *port books* como en materia de aquellos barcos que salieron o llegaron a los puertos españoles que pudieron quedar “fuera de registro”, lo cual sería sinónimo de evaluar -al menos en parte- la importancia real del contrabando. Con todo resulta encomiable el análisis crítico que la autora realiza de dicha fuente, plenamente consciente de los aspectos positivos y limitaciones de unos libros-registro realizados por la corona con la finalidad de percibir las rentas de los subsidios que pagaban las mercancías comercializadas. El fruto es pues una historia de las relaciones comerciales hispano-británicas desde la luz que arrojan las fuentes inglesas.

El estudio se centra en los puertos británicos que tuvieron un comercio más activo con España, esto es los del sur -Exeter, Bristol, Plymouth y el eje formado por Southampton y Portsmouth- y el puerto de Hull en el este, quedando sin analizar el principal puerto, el de Londres, a causa de la pérdida documental de sus *port books*

a finales el siglo XIX. El panorama que se obtiene del estudio de la mencionada fuente es el de un comercio mucho más activo y diversificado de lo que conocíamos hasta ahora y que casi siempre se había reducido a productos básicos en las exportaciones españolas tales como los vinos, los frutos secos -fundamentalmente la pasa-, las anchoas y un amplio grupo de materias primas y productos semielaborados españoles con destino a la industria británica, tales como el hierro, la lana, la barrilla, el jabón, el esparto, la sal, el aceite y otros de menor relevancia como la madera y el mármol. En cuanto a exportaciones españolas, el dibujo trazado en esta obra incluye, además de los enumerados, los cítricos -naranjas y limones-, productos frescos como las ciruelas y otros alimentos menores como el cacao y la miel. Destaca entre estas exportaciones un singular producto, desconocido hasta ahora, las cañas o bejucos, destinadas a múltiples usos, entre ellos la fabricación de bastones. Por lo que hace a las importaciones españolas se describe el amplio espectro de productos que incluía, entre otros, la cerveza, la sidra, las legumbres, los cereales, productos cárnicos y lácteos, el pescado -arenques y sardinas-, un importante grupo de productos semielaborados con destino a la industria española -hierro, cobre, estaño y plomo sin elaborar-, materias primas metálicas -acero y hojalata-, materias primas de origen animal -aceite y grasas de pescado, y cera de abeja-, carbón, y productos elaborados entre los que sobresalen los textiles, las manufacturas metálicas y el cristal. Singular importancia en el comercio

de exportación inglés tuvieron las reexportaciones de sus productos coloniales, en especial el azúcar, el tabaco con destino a la fábrica de Sevilla, y otras producciones menores como el arroz, el jengibre y la breá.

Con gran profusión de datos la autora pormenoriza las áreas y puertos implicados en este comercio hispano-británico para destacar el peso que tuvieron cada uno de ellos en los diferentes productos que fueron objeto de intercambio. De ese prolijo estudio se infiere que el puerto de Bilbao en el norte, y el eje Cádiz-Málaga, aunque con mayor peso del puerto malagueño, fueron los principales núcleos de este comercio, quedando otros puertos como casi exclusivos centros de exportación de determinados productos, caso de las pasas embarcadas a través de Denia y Alicante. A su vez, una visión más general, permite precisar que Málaga desempeñó ante todo una función exportadora -en razón a las producciones agrícolas de su entorno- en tanto que Cádiz sería el principal puerto de destino de las exportaciones británicas al servir de puerto de reexportación hacia las colonias americanas.

Semejante mapa de áreas mercantiles no refleja en absoluto la realidad ni de los centros de producción ni de los puertos iniciales de salida de los productos. Y ello es así porque al tomar como punto de partida las fuentes británicas desaparece por completo del estudio cualquier referencia del comercio de cabotaje en las costas españolas. A mi juicio, la autora al trazar este mapa debería haber insistido en este déficit porque explicaría mejor el cuadro resultante de los principales

[230]

puertos del tráfico mercantil en la España del siglo XVIII. De este modo se habría podido distinguir con mayor exactitud entre puertos de exportación directa hasta Gran Bretaña y puertos secundarios que enviaban las mercancías producidas en sus entornos agrícolas hacia esos grandes núcleos mercantiles. E igualmente semejante análisis sería preciso para el comercio de importación, para precisar el destino final de las mercancías remitidas desde las costas británicas. El problema, una vez más, tiene su origen en la limitación impuesta por los datos registrados en los *port books*.

Sin lugar a dudas uno de los apartados más novedosos e interesantes de esta obra se halla en el capítulo dedicado al denominado “comercio de intermediación”, realizado a través de puertos irlandeses y británicos, y de otros puertos no británicos, así como el particular “comercio directo” con América que contravenía claramente el hipotético monopolio comercial español con las Indias. El interés del capítulo radica en que se trata en buena medida de una especial parcela de los intercambios que entra de pleno en lo que representa el contrabando, pero en esta ocasión se trata de un “comercio ilícito” que excepcionalmente ha dejado huellas documentales muy precisas. Al margen de la existencia de determinados puertos que de modo coyuntural sirvieron como intermediarios de mercancías españolas con destino a puertos británicos, lo más relevante de este apartado se halla en los datos aportados sobre las denominadas “islas del contrabando”, a saber, Guernesey y Jersey -la “Jamaica europea”-, cercanas a las costas de

Normandía, y el peñón de Gibraltar conquistado a España en 1704 por las tropas británicas. De las dos islas se destaca el caso de Guernesey cuyo comercio se apoyó en el sólido pilar que suponía tener una flota propia especializada en gran parte en el transporte de vino.

Por su parte, Gibraltar se convierte en la gran alternativa al tráfico comercial cada vez que se abre una contienda entre España y Gran Bretaña. Las cifras que aporta María Nélida García son concluyentes acerca de este papel “regulador” de los flujos mercantiles del enclave gibraltareño. Así, por ejemplo, en 1740 en plena contienda anglo-española, abierta el año anterior y conocida como “guerra de la Oreja de Jenkins”, Bristol recibe desde Gibraltar el 77 por ciento de todo el vino español; en 1760, con una Gran Bretaña en guerra en diferentes frentes, Gibraltar se erige en la alternativa de Andalucía para la exportación de sus vinos; en la otra dirección del comercio, desde Bristol y Plymouth hacia Gibraltar se reexporta tabaco, un producto vinculado luego durante siglos al contrabando gibraltareño. En el mismo ámbito del comercio ilícito se movieron los enclaves británicos caribeños, y en particular la isla de Jamaica, manteniendo un comercio directo con Gran Bretaña de productos de las colonias españolas. En concreto, Bristol importó grandes cantidades de palo campeche y añil, así como otros productos de menor importancia como las gomas y cortezas.

En relación directa con el propio título de la obra, uno de los aspectos más relevantes se encuentra en el capítulo dedicado a los movimientos por-

tuarios en todo el período de estudio y en particular durante las coyunturas bélicas. Hasta ahora se conocía que la Guerra de Sucesión no interrumpió el tráfico comercial anglo-español, pero a partir de esta publicación se precisan los ritmos y el comportamiento diferencial de los movimientos en los distintos puertos. Lo mismo se hace para otros períodos bélicos para constatar que las guerras ni cuando devenían en enfrentamientos directos entre ambas naciones paralizaban las relaciones mercantiles, todo lo más que hacían era ralentizarlas. Las diferentes estrategias seguidas en los momentos de actividad bélica constituyen uno de los mejores pasajes de esta obra, pues permite matizar, más allá de la referida alternativa del contrabando, la multiplicidad de respuestas que la economía real dio a los conflictos políticos entre naciones. Los intercambios mercantiles se vieron afectados por las guerras pero los mercaderes siempre buscaron toda suerte de alternativas que permitieran mantener activos sus tráficós, por encima incluso de enfrentamientos bélicos directos entre las dos orillas de sus negocios.

El libro concluye con un capítulo relativo a los agentes principales de ese comercio en Gran Bretaña. Como señalamos al principio, le faltaría su correlato con un análisis de los británicos residentes en España dedicados a ese mismo comercio, cuestión que fue abordada parcialmente por la autora en su estudio monográfico dedicado a los comerciantes británicos instalados en Cádiz. Los protagonistas de este comercio en los puertos británicos son objeto de un detallado análisis en función de los distintos grupos sociales

que participaron el mismo. Al respecto, se singularizan interesantes personajes, como el duque de Cleveland, hijo ilegítimo de Carlos II, que se erigió en el más importante *merchant wine* de la primera mitad del siglo XVIII.

Una valoración global de la obra debe ponderar ante todo el enorme esfuerzo realizado en el vaciado sistemático de los *port books*, el incuestionable dominio de toda la bibliografía disponible sobre el comercio anglo-español y la excelente sistematización de los diferentes aspectos estudiados. Se echa en falta que la autora hubiera realizado alguna aproximación a la balanza comercial entre ambas naciones -al menos para años concretos- y que hubiese establecido elementos de comparación con la dinámica comercial española con otras naciones europeas, para de este modo contextualizar en sus justos términos la importancia cuantitativa y cualitativa de los flujos comerciales estudiados. No obstante ambos déficit, y otros que podrían añadirse, quedan sobradamente compensados con el prolijo estudio que presenta, fruto de un gran trabajo y de un rigor metodológico que bien podría servir de modelo para muchos investigadores.

Francisco Andújar Castillo
Universidad de Almería