

etapa importante en el discurrir de las relaciones internacionales y del papel

desempeñado por uno de sus principales actores.

David Bernabé Gil

Universidad de Alicante

David.Bernabe@ua.es

LOBATO FRANCO, Isabel y OLIVA MELGAR, José María (eds.), **El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes**, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, ISBN: 978-84-15633-50-1.

Antes que nada, y como indican el subtítulo y las palabras de presentación de los editores, este libro colectivo representa el homenaje tributado por sus compañeros de proyecto de investigación al malogrado Jesús Aguado de los Reyes, historiador de muchos quilates y hombre de excelentes virtudes, como con hondo sentimiento y sobrias palabras de contenida emoción se encarga de recordar su amigo José A. Ollero en la semblanza que traza al comienzo de la obra. El primer capítulo de la misma es, justamente, un trabajo póstumo del propio Jesús Aguado, que constituye una buena muestra de sus excelentes cualidades como investigador, sobre la trayectoria de dos destacados mercaderes de procedencia extranjera en la Sevilla del siglo XVII: Tomás de Mañara y Pedro La Farja, prototipos de un segmento social muy activo e influyente en la capital de la Carrera de Indias cuyo conocido modelo de comportamiento queda convincentemente ejemplificado y reafirmado en este estudio postrero del historiador sevillano.

La obra reseñada, en su conjunto, representa un notable esfuerzo de análisis acerca del proceso de construcción y el funcionamiento del sistema comer-

cial español y su inserción en la economía mundial de los siglos XVII-XVIII, desarrollado por uno de los equipos de investigación que mejor y más intensamente viene trabajando en los últimos años acerca del denominado «sistema atlántico moderno». Las contribuciones individuales a este empeño colectivo cristalizan en esta obra en un conjunto coherente que representa una aportación sustancial al estado de la cuestión sobre la temática, especialmente por lo que se refiere a los aspectos económico-mercantiles del sistema, de todo punto fundamentales para su correcta comprensión e interpretación.

Así, Horst Pietschmann, de la Universidad de Hamburgo («Imperio y comercio en la formación del Atlántico español»), ofrece una interpretación novedosa —y potencialmente polémica— sobre el sistema de flotas y galeones utilizado en la Carrera de Indias como una manifestación política de carácter imperial, es decir, como una forma de despliegue del poder imperial de una Monarquía que logró articular un Atlántico español. De este modo, el sistema comercial español es utilizable como un indicador de la

capacidad integradora del sistema imperial, mientras que los progresos del contrabando y de la navegación autónoma pueden tenerse como un síntoma de la desintegración progresiva del sistema. Desde este ángulo de visión, el autor sostiene otra tesis que invita al debate, como es que España fue sólo un imperio atlántico en el siglo XVIII, desde una perspectiva imperial del comercio español.

Por su parte, Jean-Philippe Priotti, de la Universidad Lille Nord de France, en su trabajo titulado «Plata americana, costes de transacción y mutaciones socio-económicas en el Atlántico hispano-bretón (1570-1635)», analiza el nuevo papel desempeñado por los comerciantes bretones en los circuitos atlánticos a raíz de la basculación hacia los puertos andaluces, desde los años 1560-1570, del sistema que vinculaba a Castilla con el resto de Europa a través de los puertos vasco-cántabros, un proceso desencadenado, en opinión del autor, a raíz de las llegadas masivas de plata de América, que desarrollaron los intercambios mercantiles y provocaron la promoción de nuevos centros marítimos y una nueva jerarquía de los mismos.

José M^a Oliva Melgar, de la Universidad de Huelva, lleva a cabo, con el capítulo titulado «Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata americana en la segunda mitad del siglo XVII», una nueva e interesante aportación a la larga polémica sobre la supuesta contracción del tráfico americano en el siglo XVII, a partir de los informes que los representantes diplomáticos florentinos en la corte española realizaron sobre las remesas de plata americana traídas por los barcos de la Carrera de Indias, que

se conservan en el Archivio di Stato de Florencia. El autor confirma y matiza a través de estos nuevos materiales la conocida tesis de Michel Morineau basada en el estudio de las gacetas mercantiles holandesas.

Isabel Lobato Franco, de la Universidad de Sevilla, en su trabajo titulado «Francesco Ginori, cónsul de la nación florentina en Cádiz: entre sus negocios y la representación (1672-1713)», reconstruye minuciosamente, utilizando también fondos procedentes del Archivio di Stato de Florencia, la trayectoria y actividad consular y mercantil de un destacado hombre de negocios florentino en Cádiz a fines del siglo XVII, incidiendo en un aspecto relativamente poco conocido aún como es la presencia florentina en el Cádiz de la Carrera de Indias.

El también profesor de la Universidad de Sevilla José I. Martínez Ruiz firma el capítulo titulado «Ralph and Francis Smalley. An english merchant company operating between La Palma and London (1697-1725)», en el que se ocupa de una vertiente de gran importancia en los flujos mercantiles atlánticos modernos: el comercio de vinos entre España e Inglaterra, centrándose en este ocasión en las exportaciones a las islas británicas de caldos de origen canario, siguiendo la estela de autores como A. Béthencourt, G. Steckley o A. M. Macías que le han precedido en la temática.

En la línea de sus recientes estudios sobre la colonia genovesa en Andalucía, Catia Brillì (EEHA-CSIC) nos presenta un interesante estudio sobre «La importancia de hacerse español: la élite mercantil genovesa de Cádiz en el siglo XVIII», a través del cual lleva a cabo un repaso de las estrategias seguidas por los comerciantes genoveses

para penetrar en el circuito de la Carrera de Indias, así como para integrarse, ascender socialmente y arraigarse en el territorio mediante la adquisición de bienes inmuebles, españolizándose y superando de este modo las limitaciones de una comunidad mercantil débil y poco cohesionada en comparación con otras que actuaron en la ciudad durante el siglo de su máximo esplendor.

Un especialista en las relaciones entre España y África, como es Eloy Martín Corrales, ofrece a continuación un sustancioso trabajo sobre «El comercio de la Bahía de Cádiz con el Norte de África (1492-1767)», ocupándose de un amplio arco temporal que cubre en su práctica totalidad la Edad Moderna. Martín Corrales nos desvela así un aspecto poco conocido y estudiado de la actividad del sistema portuario gaditano, ya que la investigación histórica ha privilegiado la dimensión atlántica y europea del comercio del Cádiz moderno. El tráfico esclavista y el comercio de mercaderías y trigo centran su atención.

Joseph M. Delgado Ribas (Universitat Pompeu Fabra), buen conocedor de la temática, ironiza en el título de su contribución a la obra, titulada «Los números de Mickey Mouse del comercio colonial español», acerca de la ligereza de la cuantificación histórica de los datos del tráfico mercantil colonial a fines del siglo XVIII, siguiendo la burlesca expresión de D. C. M. Platt. La de Delgado Ribas representa una nueva y oportuna llamada de atención sobre la problemática que entrañan las estadísticas oficiales del comercio colonial.

El historiador argentino Hernán Asdrúbal Silva, de la Universidad Nacional del Sur, se ocupa, por su parte, del fenómeno de la apertura del Río de la Plata al comercio internacional en la

transición del siglo XVIII al siglo XIX, coincidiendo con la crisis bélica de 1796 y con la última etapa del dominio colonial español. Hernán Asdrúbal documenta así la apertura portuaria rioplatense a más de un centenar de puertos de América, Estados Unidos, Europa, África y Oriente, de los que ofrece detallada cuenta.

El trabajo conjunto de Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, de la UNED, nos lleva al comercio español con Asia en el siglo XVIII, y, más concretamente, a la apertura de una ruta de comercio directo entre Cádiz y Manila a partir de 1725, compatible con la permanencia de la ruta transpacífica que unía a través de Acapulco las colonias españolas en Nueva España con Filipinas por medio del Galeón de Manila. La historia de dicha realización, como exponen los autores de este capítulo, se completó a partir de 1785 con la fundación de la Real Compañía de Filipinas, que drenó para sí buena parte de los beneficios de un monopolio sólidamente establecido sobre el comercio asiático, en el que el papel dinamizador jugado por la plata americana resultó de todo punto esencial.

El historiador sevillano Antonio L. López Martínez, por su parte, nos introduce en un aspecto hasta ahora muy poco conocido del tráfico atlántico: la navegación de cabotaje entre los puertos portugueses y Cádiz a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX. El *Diario Marítimo de la Vigía* de Cádiz le ha permitido al autor de este trabajo la reconstrucción de dicho tráfico, complementario del comercio marítimo de larga distancia mantenido con otras áreas, así como dar cuenta de las mercancías de las que se ocupó (alimentos frescos, productos coloniales, carnes y sal, principalmente).

Precisamente la información ofrecida por el gaditano *Diario Marítimo de la Vigía* sirve de referencia para el último de los trabajos incluidos en el libro, debido nuevamente a Marina Alfonso Mola, quien analiza la potencialidad de esta singular publicación mercantil para la historia del comercio atlántico, presentándola como una fuente alternativa a los registros oficiales conservados en el Archivo General de Indias para el estudio del comercio marítimo internacional.

En definitiva, nos encontramos ante una obra colectiva que, desde diferentes abordajes complementarios entre sí que logran transmitir una visión homogénea, representa una aportación fundamental y con una importante trascendencia historiográfica del proyecto de I+D del mismo título al conocimiento del fenómeno del sistema co-

mercial español en la economía mundial de los siglos XVII y XVIII. Una obra que puede verse también como continuación y oportuno desarrollo del libro que ya anteriormente coordinaran C. Martínez Shaw y J. M. Oliva en 2005 bajo el título *El sistema atlántico español, siglos XVII-XIX*, nacido de un anterior proyecto que reunió a una nómina de investigadores similar a la que ahora da a la luz esta nueva contribución, desde ahora ya imprescindible para cualquier aproximación posterior a la temática.

Y por encima de ella, atravesando todo el conjunto, el espíritu del buen historiador y fino hombre de bien que fue Jesús Aguado de los Reyes, una persona excepcional que dejó un inolvidable recuerdo en todos cuantos tuvimos el honor de conocerlo y la fortuna de tratarlo.

Juan José Iglesias Rodríguez

Universidad de Sevilla

jjiglesias@us.es

BAUDOT MONROY, María: **La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)**, Madrid, Ministerio de Defensa y Universidad de Murcia, 2012, 481 págs+9 mapas; ISBN: 978-84-9781-799-8.

El género biográfico no se ha prodigado habitualmente mucho entre nosotros, a diferencia del mundo anglosajón. Hoy, sin embargo, no son pocos los historiadores españoles que conscientes de esta carencia y han decidido ponerse manos a la obra para cubrir esta laguna. Así, en los últimos años, hemos visto aparecer algunas biografías interesantes sobre relevantes personajes de la historia de España (Fernando e Isabel, el Duque de Alba,

Lerma, Calderón, Felipe V, Patiño, Wall, Jovellanos, etc.).

Mas, a pesar del notable esfuerzo realizado, numerosos protagonistas clave de nuestra historia siguen aún en la penumbra, o apenas si cuentan con estudios, por cierto ya un tanto antiguos (los casos de Ensenada o Floridablanca), o de carácter parcial. El siglo XVIII, a pesar de su abundancia en hombres de Estado de prosapia y de gran proyección exterior, se resiente especialmente de