

LA GUERRA DE SUCESIÓN Y LOS INTERESES ECONÓMICOS EN JUEGO

Carmen Sanz Ayán

Este año 2014 ha sido pródigo en reuniones científicas, congresos y exposiciones dedicadas a analizar la Guerra de Sucesión, sus causas, su desarrollo y su consecuencias. En todos los encuentros que han contado con un mínimo de garantías científicas se ha insistido en la necesidad de abordar su estudio desde una doble aproximación, interior e internacional y aunque la relación de los dos ámbitos sea muy estrecha¹, existe una innegable jerarquía, un orden de prelación a la hora de interpretar el estallido de aquella lucha, su evolución y su desenlace. La simple secuencia cronológica de la guerra iniciada en el continente en 1702 y sólo a partir de 1705 en tierras peninsulares, indica qué fue antes y qué después.

Resulta innegable que el conflicto sirvió de plataforma para que las principales potencias de la época logaran una nueva distribución del mapa político europeo mientras las distintas potencias marítimas avivaban la lucha por el dominio del tráfico comercial internacional. Esta última cuestión fue crucial a la hora de convertir una guerra de origen dinástico en un enfrentamiento plurinacional con trascendentes consecuencias económicas globales. Dentro de este capítulo, cobra especial importancia el análisis de las razones que impulsaron a Holanda y a Gran Bretaña a participar en un conflicto en el que, en principio, habían decidido ser neutrales. Aquella neutralidad quedó de manifiesto en el momento en el que Luis XIV decidió aceptar el testamento de Carlos II que señalaba como heredero a su nieto Felipe de Anjou (17-11-1700). La aceptación del testamento implicaba la ruptura de un acuerdo previo de reparto de la Monarquía Hispánica con Holanda e Inglaterra que el rey de Francia había firmado sólo ocho meses antes, en marzo de ese año². Según su contenido el rey de Francia aceptaba que el archiduque Carlos se convirtiera en Rey de España bajo una doble condición: En primer lugar, el archiduque debía comprometerse a no unir jamás los territorios hispánicos con las posesiones austriacas, pues de fallecer su hermano mayor, José, sin sucesión, él se convertiría en el legítimo heredero de aquellos territorios y, con ligeras variantes, reviviría el gran imperio que perteneció a Carlos V. En segundo término, los territorios de Nápoles, Sicilia, Guipúzcoa y el Milanesado, que en ese momento pertenecían a la Monarquía Hispánica, quedarían escindidos de ella y pasarían a ser posesiones francesas. Esos dominios podrían cambiarse en una posterior negociación, por otros más cercanos a las fronteras de Francia, por ejemplo, Nápoles y Sicilia por Saboya y Niza y el Milanesado por Lorena.

Rechazar el compromiso de reparto era una cuestión delicada porque Luis XIV podría verse sólo ante una coalición europea encabezada por Austria, si no daba a las potencias marítimas garantías suficientes de que los dominios territoriales de Francia y España no quedarían unidos. En la carta que Luis XIV envió a los Estados Generales de Holanda para convencerles de que aceptaran los contenidos del testamento de Carlos II trató de conjurar este temor: "*No quiero nada para mí*", llegaba a afirmar en su misiva, e insistía en que de llevarse a cabo los repartos acordados en 1700; éstos le hubieran dado el control directo de los reinos de Nápoles y Sicilia, lo que sin duda habría afectado de forma definitiva al equilibrio comercial del Mediterráneo. Un equilibrio que interesaba mantener, sobre todo, a ingleses y holandeses. Luis XIV añadía en esa carta que, para ambas potencias marítimas, la nueva situación con Felipe de Anjou sentado en el trono español garantizaba un escenario internacional de sosiego y tranquilidad³.

Estos argumentos a favor de la quietud en los mares⁴ fueron aceptados tanto en la asamblea de los Estados Generales de los Países Bajos como en el Parlamento Inglés ya que en aquellos ámbitos de decisión política, una buena parte de sus integrantes eran gentes vinculadas con los grandes intereses económicos internacionales y eran conscientes de que tanto el comercio mediterráneo como el americano podrían resultar muy perjudicados si estallaba una guerra. De este modo Felipe de Anjou fue reconocido como rey de España por los holandeses en febrero y por los ingleses en abril de 1701. También abrazó la causa borbónica el Papa Clemente XI⁵ y el duque de Saboya que por el tratado de Turín de 1701, había sellado su alianza con Luis XIV mediante el matrimonio de su propia hija, María Luisa Gabriela de Saboya, con Felipe V.

Por tanto la Guerra de Sucesión se inició en Europa dejando solo al Emperador Leopoldo I en sus reivindicaciones al trono español durante diez meses, desde el 16 de noviembre de 1700 hasta septiembre de 1701 cuando se firmó la Gran Alianza de la Haya.

Mientras holandeses e ingleses eran apaciguados y convencidos por los argumentos de Luis XIV, Felipe V cruzó la raya de Irún el 22 de enero de 1701 y recibió las aclamaciones de rigor en todo el recorrido hasta consumir su entrada en Madrid el 18 de Febrero donde le esperaban representantes de las principales ciudades castellanas, aragonesas y navarras dispuestos a prestarle obediencia.

Las Cortes de Castilla, reunidas en el convento madrileño de San Jerónimo, le proclamaron rey el 8 de mayo con todas las aceptaciones internacionales en la mano salvo, evidentemente la de Austria. Felipe V marchó poco después a Aragón y en la Seo de Zaragoza juró los fueros el 5 de septiembre. Allí los catalanes solicitaron también convocatoria de Cortes y el 12 de octubre comenzaron en Barcelona con una apertura solemne⁶.

Los acuerdos adoptados en las cortes celebradas en Barcelona, que quedaron clausuradas en enero de 1702, resultaron muy favorables para Cataluña; en particular los de contenido económico. Se concedió la categoría de Puerto Franco a la ciudad Condal y el permiso para enviar dos embarcaciones anuales a América sin tener que pasar por el obligado registro de Sevilla, lo que suponía, *de facto* y *de jure*, la ruptura del monopolio sevillano. Se aprobó la constitución de una “*Compañía Náutica Mercantil y Universal*” estructurada por acciones según el modelo de las compañías de las Indias Orientales y Occidentales holandesa e inglesa y se consolidó la libre exportación de vino, aguardiente y productos agrícolas o textiles a los puertos peninsulares sin recargo, lo que suponía una medida proteccionista para los productos exportables catalanes.

Esos acuerdos satisfacían los anhelos de una burguesía comercial cuyo máximo representante teórico, Narcís Feliú de la Penya, expresaba sin ambigüedades el grado de satisfacción por lo obtenido. Para él las Cortes de 1702 “[...] fueron las más favorables que había conseguido la provincia”⁷. También se creó con motivo de esta convocatoria el “*Tribunal de Contrafueros*” que estaría integrado a partes iguales por miembros de la administración real y por componentes de las instituciones catalanas. Este tribunal tendría como misión preservar el ordenamiento jurídico de Cataluña y procurar el cumplimiento objetivo de la legalidad por parte de los oficiales reales. Felipe V se comprometió además a publicar una nueva edición actualizada de las “*Constitucions i altres drets de Catalunya*” que apareció en 1704 y que era la tercera de las compilaciones constitucionales catalanas publicadas hasta entonces. La reimpresión era todo un símbolo del reconocimiento oficial del tradicional ordenamiento institucional catalán por el nuevo monarca Borbón.

Sólo dos reivindicaciones formuladas en aquellas Cortes, que no eran de naturaleza estrictamente económica, quedaron sin satisfacción. Una de ellas era la supresión de los alojamientos militares en caso de guerra y la segunda consistía en la renuncia del rey a la prerrogativa que le autorizaba a “desinsacular”, es decir, a excluir de entre los elegibles a los candidatos que la Corona juzgaba inconvenientes, como cargos para el “*Consejo de Ciento*” y la “*Diputación del General*”. Sobre todo, esta última cuestión puso en peligro la buena marcha de las reuniones, pero ante el peligro de perder todo lo que ya se había logrado, los representantes en Cortes prosiguieron su tarea hasta culminarla el 14 de enero de 1702. Al parecer, Melchor de Macanaz afirmó con vehemencia tras su clausura que en ellas “[...] lograron los catalanes cuanto deseaban pues ni a ellos les quedó qué pedir, ni al rey cosa especial que concederles”⁸. Así pues, el reconocimiento de Felipe de Borbón conllevó para Cataluña notables beneficios económicos tangibles, como paradójicamente se demostró cuando los austracistas catalanes, tras la sublevación, exigieron explícitamente al archiduque Carlos la promesa de observar fielmente las constituciones de las cortes borbónicas de 1701-1702.

Sin embargo, mientras se cerraban esas negociaciones algunas cosas habían empezado a cambiar en el contexto internacional.

¿Qué ocurrió durante esos meses para que ingleses y holandeses lograran “sensibilizarse” respecto a la necesidad de intervenir directamente en el conflicto a favor de la causa austracista?

En primer lugar, el 1 de febrero de 1701, a sólo dos meses y medio de la proclamación de Felipe V, Luis XIV hizo registrar solemnemente en el Parlamento de París el mantenimiento de los derechos sucesorios de su nieto a la Corona de Francia lo que contravenía las condiciones estipuladas en el testamento de Carlos II. Poco después, hizo que Felipe V le concediera el gobierno tácito de los Países Bajos españoles mientras actuaba como gobernador en ausencia de Felipe V el estrecho colaborador del monarca francés, el duque de Berry. Esta nueva situación supuso el envío de tropas francesas para sustituir a las guarniciones holandesas que hasta entonces, con el consentimiento español, se habían ocupado de mantener una franja de seguridad entre Francia y el territorio holandés.

Por último, a petición de Luis XIV, Felipe V concedió a los comerciantes franceses importantes privilegios comerciales en la América española, sobre todo en lo concerniente al monopolio de importación de esclavos africanos; un negocio muy rentable que durante la segunda mitad del siglo XVII, directa o indirectamente, — casi siempre mediante consorcios con comerciantes portugueses —, había estado en manos de holandeses e ingleses.

El goteo de decisiones de naturaleza económico-comercial que perjudicaban los intereses de Inglaterra y de las Provincias Unidas comenzó cuando Luis XIV negoció un acuerdo con Felipe V, en enero de 1701, por el que debían admitirse barcos de guerra franceses en los puertos españoles de América, teóricamente para defender aquellas costas de posibles ataques. Según el nuevo decreto, estos barcos también tenían derecho a comprar “lo necesario” para el mantenimiento de naves y tripulaciones siempre y cuando pagasen en metálico, es decir, sin que en las transacciones que se efectuaran, mediaran instrumentos propios del comercio internacional tales como letras de cambio o cartas de pago. Luis XIV aseguró ante las protestas del Consejo de Indias en Madrid y de los capitanes españoles destacados en ultramar, que castigaría severamente a todo oficial que ejerciera el comercio con esos puertos, pero aducía al mismo tiempo que era necesario que estos barcos pudiesen vender “bagatelas” a cambio de suministros, como solían hacerlo en las Antillas francesas.

El nuevo decreto, en realidad, hacía inviable el cumplimiento de las leyes sobre el monopolio comercial hispano. Los oficiales españoles apenas podían acercarse a los barcos de guerra o a los buques corsarios franceses y la consecuencia fue que tanto unos como otros, transportaron mercancías a América y las vendieron abiertamente para cargar de nuevo sus bodegas con productos americanos que comercializaban en sus puertos franceses de origen.

Es verdad que el decreto no significaba la irrupción repentina de los franceses en los ámbitos comerciales hispanoamericanos. De hecho, Francia se habían servido de sus pequeños emplazamientos coloniales en las Antillas y de sus relaciones mercantiles con los portugueses en el comercio de Brasil, para organizar desde allí parte del contrabando que habían ejercido durante la segunda mitad del siglo XVII. Pero el acuerdo comercial de 1701, era un paso significativo hacia la introducción legal del comercio francés en el área geográfica de la América hispana, algo que no pasó desapercibido a holandeses e ingleses que también ejercían un fructífero contrabando en la zona, pero que no contaban con la posición de ventaja que ahora otorgaba a los franceses el decreto de 1701.

Sólo cinco meses después de que fuera público el decreto de permisividad comercial obtenido por Francia de manos de Felipe V, Luis XIV dio un paso más y sancionó la fundación de la *compañía francesa del asiento de negros*, formalizada a comienzos de septiembre de 1701. Era la demostración palpable de que, a pesar de todo lo dicho, el *rey Sol* sí estaba dispuesto a ganar con la herencia española de su nieto. Para las potencias marítimas supuso la confirmación definitiva de las intenciones de dominio del rey francés en el comercio ultramarino. La concesión del *asiento de negros* a una compañía francesa, abría otra brecha legal a favor de Francia para quebrar el monopolio del comercio americano, aunque esta vez era mucho más grave porque significaba contar con toda la cobertura legal que daba un contrato firmado con el rey de España. Los franceses ganaban de este modo una posición de ventaja en un mercado en el que tanto ingleses como holandeses se habían abierto camino trabajosamente a lo largo del siglo XVII.

Para entender lo que significaba para unos y otros que un consorcio de comerciantes franceses hubiera logrado ese contrato, es necesario saber qué es lo que ingleses y holandeses habían estado ganando durante toda la segunda mitad del siglo XVII y, sobre todo, conviene valorar por qué era tan importante para las aspiraciones comerciales de las potencias marítimas europeas conseguir el llamado *asiento de negros*, es decir, el permiso oficial de introducción de esclavos en la América española.

La gestión del asiento significaba no sólo lucrarse con el comercio negrero en sí mismo, sino abrir una brecha que permitía la introducción ilegal de mercancías en territorio hispanoamericano al amparo de la trata⁹, ya que el transporte de esclavos bajo el sistema de asiento era el único legalmente permitido por la corona española al margen del sistema de flotas y galeones.

Desde comienzos del siglo XVI España, al no haber dispuesto de territorio africano del que poder obtener esclavos, tuvo que conseguirlos para satisfacer la demanda americana a través de acuerdos de “introducción” firmados con comerciantes de otras nacionalidades que sí disponían de establecimientos coloniales de los que obtenían esclavos.

Desde el siglo XV, los términos del Tratado de Tordesillas firmado en 1494 otorgaron a Portugal el dominio sobre las dos principales fuentes de abastecimiento de esclavos africanos que se situaban en los márgenes de los ríos Guinea y Angola. Pero desde mediados del siglo XVII Portugal tuvo dificultades para revitalizar un comercio que había practicado durante siglo y medio, sobre todo, después del

paréntesis que sufrió la trata legal por la guerra que Portugal inició en 1640 contra Felipe IV y la sucesiva introducción de ingleses, holandeses, daneses y franceses en sus tradicionales lugares de suministro.

El interés de todos ellos por la trata de esclavos se había intensificado durante el siglo XVII porque tanto Inglaterra como Holanda y en menor medida Francia, habían logrado adquirir colonias en las islas del Caribe. Barbados y Jamaica para los ingleses o Curaçao para los holandeses eran los ejemplos más acabados de las nuevas plataformas esclavistas que, explotadas intensamente como islas "del azúcar", necesitaban brazos para las plantaciones. La demanda de mano de obra esclava en estas islas caribeñas fue una de las razones esenciales por las que enseguida surgieron compañías inglesas y holandesas con sede africana que querían satisfacer las necesidades de este nuevo "mercado".

Surgió así la *Compañía Holandesa de Guinea* que controlaba a mediados del siglo XVII al menos una decena de factorías negreras en la llamada *-Costa de Oro y Costa de los Esclavos*, en la actual Ghana. Ellos fueron los que, en buena medida, abastecían a los comerciantes genoveses que tenían la concesión española oficial del asiento de negros para América por esas fechas.

Con Inglaterra ocurrió otro tanto. Las posibilidades de ganancia en el negocio negrero eran tan elevadas que en 1663 el Duque de York, el hermano de Carlos II de Inglaterra, fundó una compañía para proporcionar 3.000 esclavos anuales a las nuevas colonias inglesas. La sociedad tenía el título de *Compañía de Reales Aventureros del Comercio inglés con África*¹⁰ y para abastecerse de esclavos, estableció una cadena de factorías y fuertes a lo largo de la costa de Guinea que duraron poco tiempo ya que fueron desmantelados por los holandeses durante la segunda guerra que mantuvieron contra Inglaterra en el siglo XVII, que tuvo lugar entre 1664 y 1665. Tras aquellos enfrentamientos a los ingleses sólo les quedó el castillo de Cape Coast. La *Compañía de Reales aventureros*, incluido el rey Carlos II de Inglaterra que junto con su hermano eran los principales accionistas de la empresa, perdieron casi íntegramente el capital que habían invertido mientras la Compañía neerlandesa de las Indias Occidentales¹¹ (WiC), se convertía en una empresa eminentemente negrera¹².

Los fuertes ingleses capturados quedaron de nuevo en manos de los holandeses y pasaron a ser gestionados por la *Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales* a partir de 1667¹³. Desde ese momento, la introducción de esclavos negros en la América española estuvo dominada por comerciantes holandeses a través de compañías interpuestas de genoveses e incluso de algunos peninsulares como Nicolás Porcio o Juan Barroso del Pozo. A partir de 1685 la corona española decidió prescindir de los intermediarios y suscribió el asiento de forma directa con una compañía comercial holandesa, algo impensable sólo unas décadas atrás. Para comprender esta decisión, debemos tener presente que las relaciones internacionales de la Monarquía española habían evolucionado hacia una auténtica colaboración con los que hasta 1648 habían sido los "rebeldes" de los Países Bajos del Norte. La situación de esas relaciones había mutado tanto que, en los últimos decenios del siglo XVII, se habían convertido en fieles y necesarios aliados frente a los afanes expansionistas de Luis XIV. De este modo los hombres de negocios holandeses y entre ellos el asentista de negros Baltasar Coymans¹⁴, conquistaron en los puertos del Caribe una extraordinaria posición de ventaja desde la que ejercieron el comercio negrero legal y el ilegal, además de ejercer el contrabando con todo tipo de mercancías. Una práctica sostenida por un extenso sistema de sobornos que alcanzaba a altas instancias de la administración.

Durante la última década del siglo XVII los escándalos de corrupción y de extremo maltrato hacia los esclavos, convenientemente aireados en España por sus competidores, afectaron al cuasi monopolio holandés que hasta entonces había dominado la introducción de esclavos en América y finalmente en 1693, Carlos II de España firmó un nuevo asiento con la *Compañía de Guinea de Portugal* llamada también de *Cacheu e Cabo Verde*. Aunque la firma de este nuevo contrato parecía colocar las cosas en una situación parecida a la vivida antes de 1640, para entonces muchas cosas habían cambiado.

Inglaterra, a pesar del revés sufrido en 1667, no abandonó el objetivo de afianzarse en las costas africanas. Construyó una nueva cadena de fuertes en la zona y en 1672 fundó la *Real Compañía Africana* de la que, de nuevo, era accionista el rey inglés Carlos II Estuardo que al parecer contaba con un importante apoyo público en esta materia¹⁵. Los ingleses restablecieron sus factorías en zonas cercanas a los puertos del Senegal, Loango y Angola, lugares que, sin embargo, seguían siendo de teórico dominio portugués. De este modo, aunque la *Compañía de Guinea portuguesa* poseía el monopolio oficial de introducción de esclavos negros en la América española desde 1693, utilizaron en muchos casos los servicios de la compañía inglesa para abastecerse de su “mercancía” humana. Esta asociación comercial era la que se hallaba vigente en el momento en el que Felipe V accedió al trono español y la que revocó el monarca para poner el asiento de negros en manos del consorcio francés. Un gesto que excluía a los que de uno u otro modo se habían estado beneficiando de aquel inmenso negocio durante toda la segunda mitad del siglo XVII al tiempo que significaba un paso de gigante para los intereses comerciales de Francia en América.

Teniendo en cuenta toda esta situación previa, conviene recordar cuando Holanda e Inglaterra decidieron apoyar abiertamente la causa austracista contra Felipe V y Luis XIV. La guerra de Sucesión se inició como contienda plurinacional el 15 de mayo de 1702 con la declaración de la Gran Alianza de la Haya pero esta coalición se había constituido el 7 de septiembre de 1701. Precisamente en el mismo mes en el que había quedado ratificado el contrato del “asiento de negros francés”.

La negociación del asiento de negros para los comerciantes franceses corrió a cargo del almirante Ducasse [Du Casse] que había ejercido el corso eficazmente en las costas americanas de dominio español durante el último cuarto del siglo XVII y que se convirtió, merced a este contrato, en el titular más importante del asiento. Director de la *compañía de Senegal*, desde 1691 era también el gobernador de Santo Domingo en la actual Haití, un enclave colonial cedido oficialmente por España en 1697 y ratificado en el tratado de Riswick¹⁶. La razón por la que Luis XIV acudió a Ducasse para liderar este negocio residía en que no se trataba sólo de obtener el monopolio negrero para Francia sino de hacerlo rendir, y Ducasse era un personaje experimentado en este mercado.

Curiosamente el perfil socio-profesional del Ducasse, era muy parecido al de Mittford Crowe, el principal representante diplomático de la reina de Inglaterra en la firma del tratado de Génova de 1705 por el que los ingleses se comprometieron a ayudar a los austracistas catalanes tras varios intentos fallidos de consolidar un levantamiento en la Península. Descrito generalmente como diplomático, Crowe era el hijo de un juez de paz de Northumberland que trabajó desde adolescente para Abraham Tillard, un comerciante radicado en Londres con grandes intereses en la plataforma negrera de Barbados¹⁷. Crowe Desempeñó al servicio de la corona británica una función diplomática “informal”, que es el término que ha acuñado la historiografía para este tipo de representantes temporales que eran en realidad comerciantes, religiosos o artistas y que trabajaban al servicio de los monarcas cuando las condiciones políticas, económicas o de protocolo no aconsejaban establecer relaciones diplomáticas formales¹⁸. Al parecer durante la última década

del siglo XVII Crowe había desarrollado su propia compañía comercial dedicado a la venta al por mayor de productos coloniales. Durante ocho años pasó largas temporadas en España según su propio testimonio. En 1697 residió en Barcelona y se dio a conocer políticamente por primera vez al proporcionar informaciones a Guillermo III que el rey inglés consideró valiosas. En 1698, de nuevo en Londres, ya era identificado como un opulento hombre de negocios. Se casó con la viuda de Sir Willoughby Chamberlain¹⁹, un prominente plantador de Barbados con intereses directos en el comercio negrero y vinculado estrechamente con la *Real Compañía Africana*. Según el acuerdo matrimonial de su esposa ésta quedó como administradora de los negocios de su primer marido y a partir de este momento la vinculación de Crowe con los intereses de Barbados fue muy intensa²⁰. Por ejemplo, antes del inicio de su carrera parlamentaria, en diciembre 1700 fue uno de los agentes nombrados por el consejo de Comercio de la isla, para defender la necesidad de mejorar sus defensas²¹.

Finalmente, el 29 de enero 1702 el rey Guillermo III le nombró gobernador de Barbados en compensación por los servicios que había prestado a la Corona. Como es sabido, Guillermo III era partidario de declarar la guerra a Francia desde el momento en que se produjo la aceptación del testamento de Carlos II por parte de Luis XIV, en contra del criterio parlamentario y batalló para que tanto Inglaterra como Holanda abandonaran su primitiva posición de neutralidad. Crowe debía ser un hombre cercano a las tesis del soberano pero al morir éste en marzo de 1702, su estrella decayó temporalmente y el nombramiento como gobernador de Barbados fue revocado a pesar de sus protestas.

Sin embargo a fines de 1704, cuando la guerra ya se había instalado en Europa, tras el primer intento fallido de desembarco en Barcelona el 31 de mayo de ese año, Crowe fue invitado a dar su opinión sobre el mejor método de fomentar un levantamiento eficaz en España a favor del archiduque Carlos. Aconsejó entonces al Lord Tesorero Sidney Godolphin el 12 de diciembre de ese año, que el medio más eficaz sería enviar una persona adecuada con plenos poderes a Génova para negociar con algunos austracistas catalanes. El 18 de marzo del año siguiente Crowe fue elegido enviado especial, aparentemente para encargarse de cuestiones comerciales en Génova aunque en realidad viajaba para informar sobre los movimientos de la flota francesa y para establecer contacto con grupos de austracistas catalanes²². Este era el perfil socioprofesional del plenipotenciario británico que suscribió el Tratado de Génova con Peguera y Parera, los representantes austracistas que tampoco actuaban oficialmente en nombre de ninguna institución catalana.

Para entonces Portugal, por el tratado de Methuen firmado en 1703, ya se hallaba firmemente ligado a la órbita política inglesa. Incorporado a la coalición de la Haya desde el 16 de mayo de ese mismo año tras abandonar la alianza previa que mantenía con Felipe V y Luis XIV, Juan V de Portugal proporcionó una plataforma de actuación peninsular a los aliados que posibilitó, entre otras actuaciones militares, el primer desembarco fallido en Barcelona en mayo de 1704 y poco después, en agosto, la toma de Gibraltar. En el verano de 1705, pocas semanas después de la firma del pacto de Génova, comenzó el bloqueo de Barcelona por parte de las partidas organizadas de austracistas (*vigatans*) lo que facilitó el desembarco inglés y la toma del castillo de Monjuich desde donde se iniciaron bombardeos que coincidieron con los efectuados por la armada aliada compuesta por 180 barcos y más de 9.000 soldados ingleses, neerlandeses y austriacos. Los bombardeos para la toma de Barcelona se prolongaron durante más de un mes desde el 25 de agosto hasta la capitulación efectiva de la ciudad el 9 de octubre.

Cuando en 1706 el gobierno británico, — tras la primera toma de Madrid por el Archiduque Carlos que apenas duró un mes —, decidió que era el momento de empezar a amortizar las inversiones que había hecho a favor del pretendiente

austracista, de nuevo designó a Crowe como parte de los asesores que debían negociar los acuerdos comerciales a los que quería llegar la corona británica con su candidato a la Corona española, acuerdos que contemplaban un nuevo *asiento de negros*. Sin embargo Crowe logró un segundo nombramiento, esta vez efectivo, como gobernador de Barbados y parece que no llegó a viajar a España en aquella ocasión aunque este segundo nombramiento tampoco duró mucho al ser acusado de actitud arbitraria, de aceptar sobornos y de aplicar condenas sin juicio previo de modo que recibió una reprobación de la propia reina Ana en 1709.

Tras la primera toma de Madrid por Carlos III de Austria el embajador oficial James Stanhope fue el encargado de negociar al margen de los holandeses, cuestiones comerciales con los delegados del archiduque. La intención de Stanhope era convertir a toda la península Ibérica en una dependencia económica de Inglaterra mediante un tratado parecido al que el diplomático inglés John Methuen había concluido con Portugal en 1703 y obtener con respecto a América, privilegios comerciales más importantes aún de los que había obtenido Francia en 1701.

El 21 de noviembre de 1706 Inglaterra negoció los preliminares de un nuevo asiento de negros. Las demandas respecto al monopolio de la trata negrera eran muy similares a las del asiento francés, aunque había una diferencia esencial que residía en negar cualquier participación al rey de España en el nuevo contrato. Éste debía ser un asunto exclusivamente inglés. Los nuevos asentistas tendrían que estar libres de toda injerencia del gobierno de Madrid. Pero si bien los ingleses descartaban la intervención del monarca hispano en el negocio, no por eso despojaban al asiento de su carácter de tratado internacional. En la más pura tradición inglesa, hacían intervenir a la reina Ana como accionista principal del *asiento de negros*. Era con ella con quien se concluiría el contrato concediéndole el monopolio de la trata en las Indias Españolas.

También el nuevo tratado de comercio que los ingleses firmaron con el archiduque el 10 de julio de 1707 en Barcelona, concedía a Gran Bretaña ventajas comerciales nunca conquistadas por nación extranjera alguna. El comercio inglés quedaba exento del pago de derechos de consumo en territorio peninsular, obtenía facilidades para el tráfico comercial entre Marruecos y España, restablecía el comercio recíproco entre españoles e ingleses y, sobre todo, incluía un artículo secreto que abría a los británicos el comercio directo en la América española con exclusión absoluta de los rivales y en igualdad de condiciones con los españoles. Esta asociación en plano de igualdad se canalizaría mediante la creación de una *Compañía para el Comercio con las Indias Españolas* formada por negociantes de las dos naciones. En cualquier caso los súbditos ingleses podrían enviar a América anualmente diez navíos de 500 toneladas de capacidad cada uno para introducir mercancías en América. Dichos navíos quedaban autorizados para traficar libremente en los puertos americanos con todo tipo de mercancías, con la única obligación de partir y de retornar a Cádiz o “a cualquier otro puerto español que se designare” y que bien podía ser Barcelona.

Sin embargo, la creación inmediata de la compañía hispano-británica no fue posible porque Carlos III de Austria sólo dominó Madrid durante un mes mientras la guerra, en el continente y en ultramar, se prolongó mucho más de lo que todos los contendientes habían calculado. Sí vio la luz en 1709 la *Compañía Nova de Gibraltar*²³ fundada por Salvador Feliu de la Peña dedicada directamente al comercio con América y que fue creada con la finalidad de sustituir el monopolio de Sevilla-Cádiz.

El tratado de comercio bilateral y el acuerdo sobre el asiento de negros firmado entre Gran Bretaña y el archiduque Carlos en 1707, marcaban un hito en el menoscabo de los intereses comerciales españoles, más grande todavía, que el que finalmente se consumó a favor de Inglaterra en los tratados de Utrecht tras el final de la contienda. Las cesiones a favor de los intereses comerciales de Gran Bretaña eran tan grandes,

que el propio archiduque Carlos, a instancias de Viena, se mostró reacio a la hora de ratificarlas y, de hecho, se resistió a hacerlo por espacio de seis meses aunque acabó cediendo a comienzos de enero de 1708, ante la necesidad urgente de disponer de navíos británicos para transportar tropas hasta Italia y Barcelona después de la derrota de Almansa.

En ultramar la guerra también continuó con grandes enfrentamientos que nada tenían que ver con la quietud de los mares que prometía Luis XIV en 1701 mientras la impaciencia cundía en Gran Bretaña pues los frutos prometidos cuando se decidió entrar en la Guerra de Sucesión no terminaban de cosecharse.

La evolución del conflicto retrasó unos años la obtención del asiento de negros a favor de Inglaterra y su signatario por parte de España no fue finalmente el pretendiente austríaco sino el rey Felipe V de Borbón. La paz llegó porque Inglaterra así lo quiso, negociando prácticamente al margen de quienes habían sido sus aliados y con casi total independencia del curso de los acontecimientos bélicos. Los intereses comerciales ingleses se impusieron tanto en los *Preliminares de Londres* (1710) como en los acuerdos de Madrid y finalmente en la firma de los tratados de Utrecht.

Francia concedió todas las demandas efectuadas por Gran Bretaña. Renunció al conjunto de privilegios comerciales obtenidos en América tras la muerte de Carlos II y propició que se hicieran efectivas las demandas económicas y territoriales que los británicos reclamaban a España, no sin las ostensibles protestas de los representantes de Felipe V.

Las cesiones eran amplias y Luis XIV temió en varias ocasiones que todo el acuerdo se viniera abajo por las protestas de los diplomáticos españoles. Uno de los platos fuertes de las exigencias británicas radicaba, de nuevo, en la obtención del *asiento de negros*. No es casual que en las negociaciones de Madrid protagonizadas por Lexington, Grimaldi y el marqués de Bedmar, el primer convenio y único que se concibió como definitivo, fue el relativo a este asunto. El tratado del asiento de negros se firmó el 26 de marzo de 1713. Al día siguiente quedó rubricado el preliminar de “paz y amistad” y el 13 de julio un “tratado preliminar de comercio”. Obsérvese que los dos últimos documentos citados eran preliminares pero el asiento era definitivo, de manera que la concesión de la trata resultó ser el acto principal de aquellas negociaciones mientras el tratado de paz aparecía como un simple corolario.

Desde 1711, el problema de Inglaterra no giraba alrededor de saber si el gobierno inglés obtendría el asiento o no, sino de decidir a quién podrían ser confiados los privilegios que comportaba el contrato que ponía la trata negrera en manos de los ingleses por un periodo de treinta años. En este ambiente surgió en Londres una nueva sociedad monopolística por acciones dispuesta a gestionar el asiento. En un país en el que los medios de opinión habían presionado mucho para poner fin a un conflicto que había salido ciertamente caro y en el que era evidente que la guerra se había mantenido para defender los intereses comerciales de una minoría privilegiada, apenas se manifestó ninguna resistencia cuando se anunció que la *South Sea Company* sería la directa beneficiaria del Asiento de Negros recientemente conseguido.

La fundación de la compañía del Mar del Sur, en su primitiva concepción, tenía un doble alcance; propagandístico y financiero. En primer lugar procuró al nuevo gabinete *Tory* una gran popularidad, haciendo entrever a la nación inglesa que su costosa participación en la Guerra de Sucesión había servido para que Gran Bretaña ganara el acceso a un dominio en el que reconocían una inagotable fuente de riquezas. El segundo papel de la compañía era el de procurar al gobierno los medios financieros para liquidar los enormes compromisos económicos contraídos durante la guerra. Se trataba de consolidar la deuda flotante del Estado asociando a los acreedores a un negocio grandioso mediante el canje de sus deudas por acciones de

la nueva compañía. Aunque se garantizaba por un limitado espacio de tiempo un determinado interés, el beneficio restante tendría que derivarse de la actividad comercial desarrollada por la nueva empresa. Se vendía un futuro pero al parecer había mercado. La reina abrió la subscripción de acciones el 27 de junio de 1711 y la operación fue un éxito.

Sin embargo, desde un punto de vista jurídico, el "asiento de negros" no se concluyó directamente con la *Compañía del Mar del Sur*, la auténtica gestora sino con la Corona Británica. Era, pues, un tratado internacional en toda regla, tal y como Inglaterra lo suscribió con el Archiduque Carlos en 1707. Ésta era la diferencia básica que lo distinguía del anterior asiento francés. No obstante ahora, a diferencia de lo que ocurría en el asiento de 1707 suscrito entre Inglaterra y el archiduque, el monarca español no quedaba excluido del asiento. Tanto la reina Ana como Felipe V participaban en el accionariado de la Compañía en un 25 % cada uno. A pesar de las críticas que surgieron de parte del Consejo de Indias que no consideraba pertinente mantener esta relación directa del rey con el asiento, -ya que tradicionalmente la Corona Española nunca lo había hecho-, esa participación significaba, teóricamente, poder intervenir de forma directa en los asuntos de la Compañía para poder controlarla más de cerca.

Algo que, sin embargo, no sucedió ya que sus balances de cuentas siempre arrastraron un enorme retraso. Sólo por poner un ejemplo, los balances definitivos de los cinco primeros años de actuación de la Compañía Británica es decir desde 1715 a 1720, se enviaron a España quince años después, a lo largo de los años 1735 y 1736²⁴.

La consecuencia más evidente de todo el proceso descrito fue que Inglaterra consiguió internarse, bajo cobertura legal, en el monopolio comercial de la América española y que, amparado en él, ejerció un fructífero contrabando. Por poner sólo un ejemplo para 1740 el comercio anual con América desde España se cifraba en unas 11.000 toneladas; los ingleses sólo en Honduras, Campeche y Tabasco lo hacían por 17.000.

Así pues, la lectura de la Guerra de Sucesión en clave de pugna por el dominio marítimo y comercial internacional, apunta hacia uno de los orígenes primordiales del conflicto: la lucha de intereses que las diversas potencias marítimas mantuvieron a lo largo del siglo XVII, - especialmente desde 1640-, con el objetivo de quebrar el teórico monopolio comercial ejercido por España en América. El instrumento legal para conseguir esa quiebra fue la titularidad en el *asiento de Negros*, que Inglaterra nunca llegó a poseer en la segunda mitad del siglo XVII a pesar de intentarlo con insistencia. La Guerra de Sucesión resultó ser el instrumento perfecto para dar la batalla definitiva en ese campo. Gran Bretaña ganó sus objetivos comerciales tanto en el ámbito peninsular como en el ultramarino, dejando atrás a todos sus competidores. En el transcurso de la guerra cerró acuerdos bilaterales que garantizaran esa preeminencia primero con el Archiduque Carlos en 1707 al que apoyaron para convertirse en rey y más tarde, a partir de 1710 con Felipe V, cuando muerto el Emperador José I la baza dinástica de los Austrias en pos de la Corona Española era insostenible porque habría reeditado el dominio territorial del Emperador Carlos V en el siglo XVI.

La corona británica, erigida en protagonista y árbitro del conflicto, decidió cuando la guerra debía convertirse en una contienda plurinacional e incluso cuándo debía hacerlo como guerra interior y, sobre todo, supo cuándo debía darla por finalizada, recogiendo sus frutos.

1. Sobre la necesidad de abordar el estudio del conflicto desde la interdisciplinarietà y la inter-territorialidad vid. BERNARDO ARES, J.M. de: "La Monarquía de Ryswick y el Estado Español de Utrech. Dos formas de configurar política y económicamente Europa" en PEREIRA IGLESIAS, J. L. (Coord.): *Felipe V de Borbón (1701-1746)*. pp. 501-518. Sobre todo, pag. 505 a 509.↵
2. BÉLY, L.: "La diplomacia europea y la partición del Imperio español" catálogo de la exposición *En nombre de la Paz. La Guerra de Sucesión Española y los tratados de Madrid, Utrech, Rastatt y Baden (1713-1715)*. Madrid, 2013, pp.211-232↵
3. CERISIER, A.M.: *Tableau de l'histoire générale des Provinces Unies*. Utrech, B. Wild, T. VIII 467-468↵
4. Sobre la desestabilización que podía producir el simple rumor de un conflicto internacional en los ambientes mercantiles y financieros vid. La clásica obra de PENSO DE LA VEGA, J.: *Diálogos curiosos entre un filósofo agudo, un mercader discreto y un accionista erudito describiendo el negocio de las acciones, su origen, su etimología, su realidad, su juego y su enredo*. Amsterdam, 1688. (Ed. Facsimil, Madrid, 1958). Esta obra es conocida también bajo el título *Confusión de confusiones*. Un estudio sobre sus contenidos literarios y económicos en LIEBERMAN, J.R.: "Estética conceptista y ética mercantilista de *Confusión de Confusiones* (Amsterdam, 1688" en *Bulletin of Hispanics Studies*. University of Glasgow. December, vol. LXXVII, nº 5, Dcember, 2000, pp. 407-421↵
5. MARTÍN MARCOS, David: *El Papado y la Guerra de Sucesión Española*. Madrid, Marcial Pons, 2011, p. 56 y ss.↵
6. PÉREZ SAMPER, Mª de los Á.: "Felipe V en Barcelona: un futuro sin futuro" *Cuadernos dieciochistas*, nº 1, (2000) pp. 57-106.↵
7. FELIÚ de la PENYA, N.: *Anales de Cataluña*. Barcelona, 1709, vol. 3pp. 492 y ss.↵
8. LA FUENTE, Modesto: *Historia General de España*. Barcelona, 1889, vol. XII, p. 337. Citado en FERNÁNDEZ, Roberto: "Cataluña en las Españas del Setecientos" *Pedralbes* (2008) pp. 387-434; p. 393.↵
9. [VEGA FRANCO, p. 175 y HERRERO SÁNCHEZ (2000) p. 57]↵
10. [MANNIX y COWLEY (1970) p. 39]↵
11. [VILA VILAR (1977) pp. 68-69 y (1981) pp. 183-195]↵
12. [HERRERO SÁNCHEZ (2000) p. 55 y POSTMA (1990)]↵
13. [EMMER (1972) pp. 728-747]↵
- 14.
15. PETTIGREW, W.A.: *Freedom Debt: The Royal African Company and the Politics of the Atlantic Slave trade (1672-1752)*. University of North Carolina Press, 2013.↵
16. CHARLEVOIX, P.F-X de: *Histoire de l'Isle espagnole ou de St. Dominique*. Vol.4, Amsterdam, 1733, pp.149-154.↵

17. *Genealogies of Barbados Families from Caribbeana and the Journal of Barbados Museum and Historical Society*, Baltimore, 2001, p. 323↵
18. BLACK, J.: *A history of diplomacy*, Reaktion, Londres, 2010; ANDERSON, M. S.: *The Rise of Modern Diplomacy, 1450 – 1919*, Longman, Harlow, 1993.↵
19. KING, J.: *A sermon preached at the funeral of Sir Willoughby Chamberlain who died at his house at Chelsey, Dec. 6 and was interred at the parish church of St. James Garlick Hith*. London, Dec. 12, 1697.↵
20. *Caribbeana being Miscellaneous Papers relating to the history, Genealogy, Topography and Antiquities of the british west indies*. Vol. III, London, 1914, p. 281↵
21. WATSON, Paula y Mc GRATH, Ivar: "CROWE, Mitford (1669-1719)" in D.HAYTON, E. CRUICKSHANKS y S. HANDLEY (Eds.): *History of Parliament: The House of Commons (1690-1715)* . 2002.
<http://www.historyofparliamentonline.org/volume/1690-1715/member/crow-mitford-1669-1719>↵
22. LUTTRELL, N.: *A Brief Historical relation of state affaires from (sept-1678-april 1714)* vol. VI, p.92, 104.
https://archive.org/stream/briefhistoricalr06luttuoft/briefhistoricalr06luttuoft_djvu.txt↵
23. sus otros socios fueron Joan Verivol, Josep Grasses i Gralla, Josep Boïgues i Josep Valls . YAÑEZ, César: "Los negocios ultramarinos de una burguesía cosmopolita" *Revista de Indias*, 2006, vol. LXVI nº 238, pp. 679-710, p. 687↵
24. LUXAN HERNÁNDEZ, L. de: "La traducción histórica en el contexto del "Asiento de Negros" *Intraliena. Online translation journal*. Vol. 15, (2013).↵