

MONARQUIA,
IMPERIO Y
PUEBLOS EN
LA ESPAÑA
MODERNA

Pablo Fernández Albadalejo
(ed.)

PABLO FERNÁNDEZ ALBALADEJO

Coordinador

MONARQUÍA, IMPERIO Y PUEBLOS EN LA ESPAÑA MODERNA

Actas de la IV Reunión Científica
de la Asociación Española
de Historia Moderna

Alicante, 27-30 de mayo de 1996

CAJA DE AHORROS DEL MEDITERRÁNEO
UNIVERSIDAD DE ALICANTE

A. E. H. M.

1997


© Caja de Ahorros del Mediterráneo
Publicaciones de la Universidad de Alicante
A. E. H. M.

ISBN

Obra Completa: 84-7908-370-0

Tomo I: 84-7908-371-9

Depósito Legal: A-1679-1997

Fotocomposición:  Espagrafic Aries, 7. © 511 47 58 - 511 47 94 • Fax 511 50 13

Imprime: INGRA Impresores. Avda. del Zodíaco, 15. © 528 25 44

Encuadernaciones Alicante. Políg. Ind. Pla de la Vallonga, C 4, nave 11

Puertos privilegiados y ordenación territorial: el Proyecto de Juan Amor de Soria (1741)*

JOSÉ MIGUEL DELGADO BARRADO

Instituto Universitario Europeo, Florencia. CSIC, Madrid

«... volver las Indias a España y cerrar en España las Indias, trayéndonos sus especies con nuestros géneros y fomentando nuestros géneros con sus especies... de modo que no se necesitase saber si había más mundo...»

DUQUE DE SOTOMAYOR (1749): *Discurso y observaciones sobre las Compañías de Comercio*, B.P.M., Ms. 955, f. 89v.

Es mi objetivo en este artículo estudiar algunos aspectos de la reorganización comercial española de la primera mitad del siglo XVIII, principalmente la complementariedad y equilibrio regional, eligiendo como ejemplo el proyecto marítimo de compañías privilegiadas de Juan Amor de Soria (1741).

El conde Juan Amor de Soria escribe una obra titulada *Enfermedad crónica y peligrosa de los reinos de España y de Indias* (1741), que ha llamado la atención de algunos historiadores (1). Algo sabemos de su vida.

(*) Este trabajo se encuadra en el proyecto *El mundo portuario español (siglos XVIII-XX)*, coordinado por el Dr. A. Guimerá, CSIC, financiado por la DGICYT, nº PS92-0008, y gracias a una beca posdoctoral en el Instituto Universitario Europeo de Florencia.

1.—La obra de referencia en este trabajo ha sido AMOR DE SORIA, Juan, *Enfermedad crónica y peligrosa de los reinos de España y de Indias*, R.A.H., Ms. 9/5614. Sobre este escritor véanse las obras de ELORZA, A., *La ideología liberal en la ilustración española*, Madrid, 1970; MARAVALL J.A., «Reforma política en el siglo XVIII», *Revista de Occidente*, nº 52, 1967, pp. 68-70; y FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P., «El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones», *Moneda y Crédito. Revista de Economía*, nº 142, 1977, pp. 51-85.

Sus ideas hacendísticas y administrativas pueden estudiarse en LEÓN SANZ, V., *Entre Austrias y Borbones. El Archiduque Carlos y la Monarquía de España (1700-1714)*, Madrid, 1993, pp. 65 y 119; *idem*, «Origen del Consejo Supremo de España en Viena», *Hispania*, vol. LII/180, 107-142; *idem*, «Una concepción austracista del Estado a mediados del siglo XVIII», *Actas del Coloquio Internacional Carlos III y su siglo*, 1989, Madrid, 1990, tomo II, 213-224; y DURÁN CANYAMERAS, F., *Els exiliats de la Guerra de Successió*, Barcelona, 1964. Otros datos en CORONA BARATECH, C.E., «Carlos III», *Historia General de España y América. La España de las reformas hasta el final del reinado de Carlos IV*, tomo X-2, Madrid, 1984, p. 395. Todas estas obras me eximen estudiar la división general de la obra, el contenido y su fin.

«[Fue un]... antiguo partidario del pretendiente Carlos de Habsburgo, llega a ocupar cargos en el Imperio austriaco y redacta en los años treinta una obra que fecha en 1741, titulada ..., cuya primera parte ocupan las causas de la crisis, en tanto que la segunda comprende la exhaustiva enumeración de remedios...» (2).

La obra nos ofrece algunas pistas indirectas sobre la categoría socio-profesional del autor, «Conde y Consejero por la Majestad de la Reina de Hungría y de Bohemia en el Consejo Supremo de Italia...» (3).

Pretendo demostrar que Amor de Soria fue un caso más de la obsesión de los escritores políticos-económicos y la Corona por el control e integración del territorio de la Monarquía Hispánica mediante diversos instrumentos, entre ellos los puertos privilegiados o las compañías radicadas en algunos de estos espacios.

He considerado a los escritores mercantilistas del siglo XVIII «principalmente interesados en la política económica» y claramente influidos por las circunstancias específicas del Estado (4); que la «organización colonial [de la Monarquía Hispánica] sigue un camino inverso» al resto de Europa (5); y por último, como principal hipótesis de este artículo, que estos proyectos de compañías fueron una adaptación de los modelos europeos y la tradición propia del pensamiento arbitrista –siglo XVII– al caso español, y de ahí su interés para la historia del pensamiento económico.

Durante los primeros años del siglo XVIII las pérdidas territoriales europeas y las concesiones a otras potencias de privilegios comerciales en América Hispánica obligaron a replantear la organización comercial de la Monarquía (6). Así, el Estado fomentó prioritariamente el comercio ex-

2.—Véase ELORZA, A., *op. cit.*, 7. FERNÁNDEZ ALBADALEJO, *op. cit.*, 70, en especial nota 49, incluye a Juan Amor de Soria entre los escritores cuyas obras fueron sugeridas o inspiradas por Campillo, al igual que las de Ulloa (1740) y Ventura y Gándara (1743), junto a la aparición de la segunda edición de la obra de Uztáriz (1742). Personalmente considero la obra de Amor de Soria más cercana a la época de Patiño que al gobierno de Campillo, al menos en sus proyectos de compañías. De todas maneras esto nos demuestra que la época fue políticamente favorable a la recepción de estos escritos.

3.—Véase la obra de AMOR DE SORIA, J., *op. cit.*, f. 43r. También trabajó como Oficial de la Secretaría del Norte (1707) y en la Secretaría de Cerdeña (1711) hasta su traslado a Viena. Véase LEÓN SANZ, V., «Una concepción austracista...», *op. cit.*, 214.

4.—Véase GRICE-HUTCHINSON, M., *Ensayos sobre el pensamiento económico español*, Madrid, 1995, p. 77.

5.—Véase MATILLA QUIZÁ, M.J., «Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen, en La economía española al final del Antiguo Régimen, Madrid, 1982, p. 295.

6.—Sobre las pérdidas territoriales de la Monarquía véase RUMEU DE ARMAS, A., «La política nava», *España y el Mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1988, p. 21; MANERA REGUEYRA, «La defensa del Imperio. Carlos III», *España y el Mar... op. cit.*, p. 405; entre otros trabajos. Sobre los cambios en el control del territorio podemos acudir a VIVES, P., «Tres siglos de fortificación e infraestructura portuaria en la América Española», Puertos y fortificaciones en América y Filipinas, p. 54; RODRÍGUEZ VILLASANTE, J.A., «Evolución de los puertos españoles», *Puertos españoles en la Historia*, CEHOPU, Madrid, 1994, 68; y MARTÍN CORRALES, E., «El sistema portuario español en el siglo XVIII: la función sanitaria», *Actas del Coloquio Internacional «El sistema portuario (ss. XVI-XX)»*, Madrid, 23-25 octubre, 1995 (en prensa).

Los principales cambios en la organización comercial con América –traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz (1717), Real Proyecto de 1720, formación de las compañías privilegiadas, habilitación portuaria de 1765, etc.– han sido estudiados en las obras de WALKER, G.L., *Política española y comercio colonial, 1700-1879*, Barcelona, 1979; y LYNCH, J., *El siglo XVIII*, Editorial Crítica, Barcelona, 1991; entre otras.

terior, con la finalidad de buscar nuevas áreas comerciales. Uno de los principales objetivos del Estado fue el denominado «redescubrimiento» de América, amplio territorio geográfico con necesidades políticas, económicas y defensivas, y donde se centraron buena parte de los planes de reforma (7).

La política portuaria española del siglo XVIII se caracterizó por un mayor grado de integración y complementariedad; unificación de los criterios políticos aplicados en las distintas fachadas marítimas y puertos; mayores dosis de racionalización, optimización en el uso de recursos disponibles; impulso del comercio de cabotaje entre los distintos reinos; etc. (8).

Una consecuencia más de esta nueva situación fueron los debates sobre las funciones portuarias. Dentro de estas funciones sobresalieron los puertos privilegiados, compatibles con el exclusivismo portuario de la Carrera de Indias (9). Del amplio abanico de puertos privilegiados sólo me centraré en aquellos donde se proyectaron compañías privilegiadas.

Algunos escritores económicos-políticos españoles (10) se ocuparon de definir la compañía privilegiada, por ejemplo el duque de Sotomayor (1749) y Argumosa y Gándara (1743); otros, como Dantini (1741), se encargaron de establecer sus diferencias con las compañías extranjeras. Sin embargo, las compañías privilegiadas no sólo cumplieron ese papel económico tantas veces reiterado, sino que alternaron una multitud de responsabilidades (11). Sus privilegios –económicos, políticos y fiscales–, sirvieron de pago a sus obligaciones en la defensa del territorio, abastecimien-

7.—A decir de algún historiador, «España marcada por Utrecht desarrolló las posibilidades del Nuevo Mundo», incluso desde la literatura, «de posibilidad de renovación, fuente de inspiración, ideas y sentimientos emparentados con el prerromanticismo, intercambio cultural...». Véase DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *Carlos III y la España de la Ilustración*, Madrid, 1989, p. 220.

8.—Véase el artículo de MARTÍN CORRALES, E., «El sistema portuario español...», *op. cit.* (en prensa).

9.—Véanse algunos ejemplos de puertos privilegiados en DELGADO BARRADO, J.M., «Puertos y privilegios en España y los estados italianos durante el siglo XVIII», en *Actas del Coloquio Internacional «El sistema portuario (ss. XVI-XX)»*, Madrid, 23-25 octubre, 1995 (en prensa).

10.—Estos escritos y escritores del siglo XVIII español han merecido la atención de algunos historiadores. Un panorama general, sin ánimo de presentar un estado de la cuestión, está representado por Carrera Pujal, J., *Historia de la economía española*, Barcelona, 1944-1945; COLMEIRO, M., *Biblioteca de los economistas españoles de los siglos XVI-XVII-XVIII*, Madrid, 1953; *idem*, *Historia de la Economía Política en España*, Madrid, 1965 (1.ª Ed. 1863); MUÑOZ PÉREZ, J., «Los proyectos sobre España e Indias en el siglo XVIII: el proyectismo como género», *Revista de Estudios Políticos*, Madrid, 1955, pp. 169-195; e «Ideas sobre el comercio en el siglo XVIII», *Revista de Estudios Americanos*, Madrid, 1960, pp. 47-66; BITAR DETAYE, M., *Economistas españoles del siglo XVIII. Sus ideas sobre la libertad del comercio con Indias*, Madrid, 1968; ARTOLA, Miguel, «América en el Pensamiento español del siglo XVIII», *Revista de Indias*, Madrid, 1969, pp. 51-77; CORREA CALDERÓN, E., *Registro de arbitristas, economistas y reformadores españoles (1500-1936). Catálogo de impresos y manuscritos*, F.U.E., Madrid, 1981. También contamos con trabajos monográficos, algunos incluidos dentro de la colección *Clásicos del Pensamiento Español del Instituto de Estudios Fiscales*. Véanse las obras de SOTOMAYOR, *Discurso y observaciones sobre las Compañías de Comercio*, B.P.R.M., Ms. 955, punto 7, f. 10r; ARGUMOSA GANDARA, T.V., *Erudición política: Despertador sobre el comercio, agricultura y manufacturas*. B.N.M., Sig. 3/38.734, f. 123; DANTINI, M., *Diálogos familiares de la Agricultura Indiana entre un Irlandés Católico y un escocés protestante... [1741]*, Colección Rich, nº 28, P.L.N.Y., Diálogo III, f. 195r. Otras definiciones aparecen en el artículo de GARCÍA RUIPÉREZ, M., «El Pensamiento Económico Ilustrado y las Compañías de Comercio», *Revista de Historia Económica*, Madrid, 1986, pp. 521-548.

11.—Véanse sobre las compañías privilegiadas de comercio de la primera mitad del siglo XVIII las obras de HUSSEY, R., *La Compañía de Caracas*, Caracas (Venezuela), 1962; GARATE OJANGUREN, M.M., *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, 1990; *idem*, *La Real Compañía de La Habana*, 1993; OLIVA MELGAR, J.M., *Cataluña y el comercio privilegiado con América. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, 1987; entre otros autores. Queda fuera de nuestro estudio la Real Compañía de Filipinas (1785) y las reales compañías de fábrica y comercio. Véase el estudio de un proyecto regional en GUIMERA RAVINA, A. y DELGADO BARRADO, J.M.,

tos de zonas marginales de la América Hispánica, potencialidades económicas y geoestratégicas —como el Caribe y el Río de la Plata— (12), etc.

El proyecto de múltiples compañías privilegiadas de Amor de Soria nació en torno a este crisol de ideas y debates, bajo una coyuntura favorable fomentada por la política mercantilista. Este proyecto está localizado en el capítulo VII, remedio sexto, titulado *El Comercio naval y externo*. En él defiende un sistema tripartito de compañías, dentro de un discurso general sobre la comodidad de los puertos, necesidad de formar canales, defensa de la nobleza comerciante y la utilidad del comercio marítimo.

Este sistema de compañías comprendía el comercio del Norte, Poniente y Levante. Para el comercio con el Norte proyecta la denominada *Compañía del Norte*, cuya sede podría establecerse en Pasajes, o bien en Bilbao, San Sebastián y La Coruña. Tendría conexión con los puertos europeos de Danzing, Estocolmo, Copenhague, Riga, Hamburgo, Holanda, Ostende, Inglaterra y la zona septentrional de Francia.

Esta compañía estaba restringida a los intereses básicos del comercio de la Monarquía Hispánica:

«... se ha de contener en conducir solamente la cantidad de dichos géneros que sirva al consumo interno de los reinos de España y de Indias, sin pensar en extender sus cargos para otras regiones extranjeras [salvo las anteriormente citadas], pues aunque el tráfico es libre y sin limitaciones, es acto prudencial la moderación para desarmar las desconfianzas que tienen sus raíces en el interés...» (13).

Para el comercio americano se habilitaba la *Compañía de Poniente*, con sede en Cádiz y conexión con distintos puertos de América. Esta compañía tenía diversas responsabilidades:

«... la provisión general por todas las cosas, géneros y frutos necesarias a las expediciones de flota y galeones y al abasto universal de las dos américas, entendiéndose en la contratación de Sevilla para no perjudicar a esta en lo que ella provee; y para recoger los propuestos géneros, así naturales como extranjeros, mantendrá correspondencia con las dos compañías del Norte y de Levante, a las cuales proveerá de los frutos que vuelvan de las américas, y que ambas necesitan para su tráfico marítimo...» (14).

Por último, se ocuparía del comercio con el Mediterráneo Occidental la *Compañía de Levante*, cuya sede podría establecerse en Cartagena, o bien en Alicante, Tortosa y Barcelona. Sus intereses se unían a las compañías del Norte y Poniente. La redistribución de mercancías comprendía Valencia, Aragón, Cataluña, Mallorca, Murcia, Málaga:

«y demás provincias confinantes de Levante, sin extenderse a las distantes de Venecia, de Persiam Smirna y demás costas de Egipto, donde las demás naciones mercantiles hacen su curso y mercancía» (15).

«Proyectismo canario y comercio americano: un plan de compañía privilegiada (1753)», *III Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna*, Las Palmas, 1994, 152-153.

- 12.—Esto puede demostrar el interés de estos escritores por el Río de la Plata, a pesar del abandono defendido por RODRÍGUEZ BRAUN, C., *La cuestión colonial y la economía clásica*, Madrid, 1989, p. 24, que cita a Kossok, M.: *El virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1972.
- 13.—Véase AMOR DE SORIA, J., *op. cit.*, cap. VII, punto 3. Un panorama general de las rutas comerciales con Europa en PALACIO ATARD, V., «Las rutas comerciales del Norte de Europa», *España y el Mar...*, *op. cit.* 243-310.
- 14.—Véase AMOR DE SORIA, J., *op. cit.*, cap. VII, punto 5.
- 15.—Véase AMOR DE SORIA, J., *op. cit.*, cap. VII, punto 7. Obviamente el control de estas áreas comerciales por ingleses y holandeses hubieran dificultado el funcionamiento de la compañía. Véase GROOT, A.H. «The Organization of Western European Trade in the Levant, 1500-1800», en BLUSSE, L-GAastra, F. (Edits.) *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Régimen*, Leiden University Press, 1981, pp. 231-241.

Cada compañía gozaba de un área comercial diferente, pero una misma reglamentación formal. Los artículos más reiterados corresponden a la localización de la sede, participación de los accionistas, productos de intercambio, formación de asambleas, etc. Los principales accionistas podrían ser banqueros, hombres de negocios, mercaderes, etc., excluyendo a los extranjeros. Estarían dirigidas al menos por dos directores, uno de ellos nombrado por el Rey que pasaría a ocupar el cargo de Intendente o Presidente de Comercio.

TABLA I
PRINCIPALES PROYECTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
Y SUS ÁREAS DE COMERCIO (1725-1741)

REPRESENTACIÓN (1725) SEDE (1)	REPRESENTACIÓN (1725) ÁREA COMERCIO	DISCURSO (1725) ÁREA COMERCIO (2)	AMOR DE SORIA (1741) SEDE (3)	AMOR DE SORIA (1741) ÁREA COMERCIO
Cádiz	Nueva España, Tierra Firme, Honduras, La Habana, Campeche, Caracas, Buenos Aires, Mar del Sur y Filipinas,	Caracas, Maracaibo, Santa Marta, La Habana, Campeche, Buenos Aires	Cía. de Poniente, Cádiz	Nueva España y Tierra Firme
El Ferrol, que comprende Galicia, Asturias, Montañas, Castilla la Vieja, Vizcaya, Guipúzcoa, Álava y Navarra	Florida, Santo Domingo, Puerto Rico, Islas de Barlovento, Cumaná, Nueva Andalucía, Guayana Trinidad y Santa Marta. (Conexión con el Norte de Europa)		Cía. del Norte, Pasajes, Bilbao, San Sebastián y La Coruña	Danzing, Estocolmo, Copenhague, Riga, Hamburgo, Holanda, Ostende, Inglaterra, Francia septentrional
Cataluña, que comprende Aragón, Cataluña, Valencia y Mallorca	Levante (4)		Cía. de Levante, Cartagena, Alicante Tortosa y Barcelona	Valencia, Aragón, Cataluña, Mallorca, Murcia y provincias «confinantes» de Levante
Cía. Filipinas	Filipinas, Chile, Italia Mediterráneo, y Levante			

(1)= La Representación sólo establece una compañía privilegiada para Filipinas.

(2)= El Discurso no establece las sedes de las compañías.

(3)= Amor de Soria propone diversas sedes para cada compañía, salvo la *Compañía de Poniente* con sede en Cádiz.

(4)= El autor no especifica las áreas comerciales.

Se disponía la creación de una Asamblea General, que en la práctica era una Junta de Gobierno, formada por un Intendente o Presidente elegido por el Rey, seis directores, dos por cada compañía, y tres secretarios, elegidos por pluralidad de votos. El principal requisito para poder participar era ser accionista, aunque no especifica el número de acciones. Estaba prevista la duración de los cargos hasta seis años. La Asamblea poseía diversas obligaciones, que nos da muestra de la obsesión por el control del territorio:

«... solicitud y dirección para hacer navegables los ríos principales y construir canales suficientes a la navegación en los otros ríos inferiores, y así mismo la superior inspección de las fábricas internas de paños, de sedas, de jabones, de vidrio, de papel blanco... lo conducente a su tráfico y navegaciones a la venta de las mercancías y al repartimiento y división de las ganancias...» (16).

En un rincón quedaba su financiación. Sólo señalaba las cantidades que debería aportar la Corona: a la Compañía del Norte 300 mil ducados; a la Compañía de Poniente 200 mil ducados; y a la Compañía de Levante 100 mil florines. A cambio, las compañías se ocuparían de la inspección de almacenes que comprendía desde la fábricas de bajeles en Guipúzcoa, Asturias y Galicia, hasta el hierro y acero de Vizcaya, manufacturas de lienzos de Galicia, etc. (17).

El proyecto de múltiples compañías fue un modelo de compañía privilegiada ambicioso, con complejas ordenaciones territoriales e intereses económicos, políticos, defensivos, sociales, hacendísticos, etc. Estos proyectos evolucionaron con el tiempo. Podemos hablar de diferentes fases en los diseños de proyectos. Una primera remota –siglo XVII–; y una segunda próxima –siglo XVIII–. Vayamos por partes.

Durante el siglo XVII hubo algunos proyectos de fomento marítimo a través de la formación de un sistema plural de compañías. Por ejemplo, el Conde-Duque de Olivares escribió «que se [hiciesen] compañías mercantiles para todas partes [1624]»; Manuel López Pereira dividió los intereses comerciales de la Monarquía en dos compañías, una con sede en España para Europa, y otra en Portugal para Indias (Asia y América); y la Junta de Comercio, presidida por Olivares, organizó el comercio exterior en cuatro compañías: Sevilla con Indias, Portugal con América, Barcelona con Levante y la Compañía del Almirantazgo con Flandes, asegurando la presencia comercial de la Monarquía en los grandes espacios marítimos: Asiático, Atlántico, Mediterráneo y Báltico (18).

Sin embargo, no llegaron nunca a establecerse, tal vez porque sus resultados probables no superaban las ventajas que ofrecía el sistema del monopolio comercial sevillano, muy semejante al funcionamiento de una gran compañía privilegiada, o por la posible infiltración mercantil extranjera. Actualmente se considera a Adam Smith responsable de la comparación entre el exclusivismo portuario de la Carrera de Indias y el funcionamiento de una compañía privilegiada (19), pasando desapercibidas las ideas de José de Carvajal (1745):

16.—Véase AMOR DE SORIA, J., *op. cit.*, cap. VII, punto 7. Tanto la organización y financiación siguieron el modelo holandés de compañía privilegiada. Véase CÓRDOVA-BELLO, E., *Compañías Holandesas de Navegación*, Sevilla, 1964.

17.—Los problemas del sistema financiero en la España del Antiguo Régimen, y sobre todo del comercio marítimo, ya han sido objeto de notables trabajos, en esta ocasión destaco las obras de BERNAL, A.M., *La financiación de la Carrera de Indias, 1492-1824: Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Madrid, 1992; TEDDE, P., «Política financiera y política comercial en el reinado de Carlos III», *Actas del Congreso Internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, Volúmen II, Economía y sociedad, Madrid, 1989, pp. 139-313, entre otras.

18.—Véanse las referencias del Conde-Duque de Olivares, la Junta de Comercio y la consulta al Rey de Manuel López Pereira en ELLIOT, J., *Memoriales y Cartas del Conde-Duque de Olivares*, Madrid, 1978, tomo I, pp. 44-47. Una visión general de los proyectos de compañías durante el reinado de Felipe IV en MOLAS, P., «Juntas, Compañías y Consulados de Comercio en la Política del Conde-Duque de Olivares», *Primeiras Jornadas de História Moderna*, Lisboa, 1986, pp. 197-205. Por ejemplo, el interés por la Compañía de Levante en Barcelona se prorrogó al menos entre 1628-1630. Véase MOLAS, P. *op. cit.*, p. 204. El Almirantazgo de los Países Septentrionales ha sido estudiado por DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., «El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV», *Hispania*, Vol. VII, núm. 27, 1947, pp. 272-290. Hago notar la datación temprana de estos proyectos que evidencian el anticipado interés de América en los planes de reforma.

19.—Véase MATILLA QUIZA, M.J., *op. cit.*, p. 292, en especial nota 8.

«... El comercio de Cádiz no es otra cosa que una compañía informe o mala, y la prueba es clara. Compañía es una colección de caudales de muchos individuos destinada a una negociación que sólo ellos participan en pérdidas y ganancias, regida por tres o cuatro elegidos por todos, con permiso del soberano. Pues eso es el comercio de Cádiz, donde sólo gozan de la negociación de Indias los individuos matriculados, donde sólo el caudal de estos hace este comercio, y sólo ellos participan las pérdidas o ganancias... pues siendo esto así, ¿de dónde viene este aborrecimiento al nombre de compañías?...» (20).

La segunda fase, a partir de 1720, estuvo señalada por las directrices políticas de Patiño (1726-1734) –con la creación de los Departamentos Marítimos (1726) y la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728)–, y la obra de Gerónimo de Uztáriz *Teórica y Práctica de Marina, y de Comercio* (1724), que marcaron las posteriores décadas (21).

Hubo diversas fases en los modelos de compañías privilegiadas. Así, siguiendo un orden cronológico, pasamos de proyectos generales, a regionales y provinciales, dependiendo del número de compañías y áreas territoriales. En realidad fueron creadas al menos tres compañías privilegiadas de comercio regional, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), la Real Compañía de La Habana (1740) y la de Barcelona (1756); amén de los intereses coloniales de las Reales Compañías de Fábrica y Comercio.

Durante estos años al menos un proyecto defendió la formación de múltiples compañías en España. Éste fue el caso del *Discurso*, anónimo fechado aproximadamente en 1725, que respetando el monopolio gaditano, proyectó una compañía para Caracas, Maracaibo, Santa Marta, La Habana, Campeche y Buenos Aires, junto a múltiples compañías, en este caso sólo apuntadas, en Asia, Africa y Europa. En ellas podían participar todas las ciudades que tuvieran relaciones comerciales con las Indias, y todos los vasallos del Rey, incluso los extranjeros naturalizados (22).

Otro escrito fue una *Representación*, anónimo fechado en 1725, cuyo proyecto central era:

«...[la] repartición de todas las provincias de España para su respectivo comercio, sin que unas perjudiquen a las otras, y todas aumentando la Real Hacienda y la Marina...» (23).

20.—Véase CARVAJAL Y LANCASTER, J., *Testamento político o idea de un Gobierno Católico*, B.P.R.M., Ms. 2852, f. 123. Este hecho puede explicar las actitudes arbitristas del siglo XVII, y que los proyectos del siglo XVIII no tocasen los intereses de Cádiz en sus plantas de compañías plurales, ya sean regionales o provinciales. También Campomanes comparaba de algún modo los privilegios exclusivos concedidos a las compañías privilegiadas comerciales con los que detentaba Cádiz. Véase LOMBART ROSA, V., *Pedro Rodríguez Campomanes. Reflexiones sobre el comercio español a Indias. Edición y estudio preliminar. Clásicos del Pensamiento Económico Español*, Madrid, 1988, p. XXXVIII.

21.—Durante el siglo XVIII el exclusivismo portuario de la Carrera de Indias fue duramente criticado, aunque todavía respaldado por ciertos intereses particulares y las circunstancias políticas, económicas e internacionales de la época. Parece confirmar esta hipótesis las críticas de CARVAJAL Y LANCASTER, R. J., *op. cit.*, f. 126; y ZAVALA Y MIRANDA, J., *Manifiesto al Rey Nuestro Señor Don Felipe V*, Madrid, 1745, citado por MÁRILUZ URQUJO, J.M., *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Universidad de Buenos Aires, Argentina, 1981, p. 93.

Durante el siglo XVII algunos escritores habían defendido la participación de otras regiones peninsulares en el comercio americano, por ejemplo fray Juan de Castro. Véase FALCÓN RAMÍREZ, J., «Ámbitos y rutas marítimas españolas: Mar del Norte, Mediterráneo, Atlántico y Pacífico», *I Jornadas de Historia Marítima. España y el Ultramar Hispánico hasta la Ilustración. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 1, Madrid, 1989, p. 26; y HERRERO SÁNCHEZ, M., «Cádiz y la reorganización del comercio indiano en el proyecto mercantilista de Juan Cano (1675)», *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1994, p. 175, en especial nota 22; entre otros.

22.—Me estoy refiriendo a la obra *Discurso anónimo sobre la decadencia de la Monarquía y causas que concurrieron a ella a fines del siglo pasado, con referencia también a las Indias*, B.P.R.M., Ms. 2.876, ff. 219-237; y Ms. 2.832, ff. 301-314.

23.—El título completo es *Representación Universal de el estado de la Real Hacienda, gobierno económico, comercio, marina, y de las Indias: de los desórdenes, daños e inconvenientes que al presente hay con sus remedios; y con la*

He incluido esta «Representación» por su parecido estructural con las múltiples compañías de Amor de Soria (1741), aunque sólo estableció una compañía privilegiada en Filipinas, que pasando por Chile conectase con Italia y todo el Levante (24), [véase Tabla I].

Es curioso como este proyecto se asemeja al plan ideado por Patiño (1727) para la constitución de una poderosa compañía internacional en Cádiz, aprovechando la herencia estructural de la compañía austriaca de Ostende (1722-1733), que fomentando el comercio hispano-austriaco a través de Italia (Trieste y Livorno), atraería un gran volumen de comercio desde el norte de Europa, Mediterráneo y las Indias Orientales y Occidentales. También estas ideas podían haber influido en el proyecto de Juan Amor de Soria.

A partir de 1740, hubo algunos escritores y ministros españoles que proyectaron compañías privilegiadas provinciales, modelos más complicados que las compañías plurales de Amor de Soria, pero centradas exclusivamente en España y América. Por ejemplo, Marcelo Dantini (1741) proyectó hasta un total de 13 compañías con áreas americanas (25). José Carvajal y Lancaster (1745) defendía la unión de todas las regiones españolas con América a través de doce compañías de comercio, cuyos fondos por acciones fueran intocables por la Corona.

«... el comercio de Indias se debe hacer por compañías, que éstas se deben situar en distintos puertos en ambos mares, que deben de entrar en ellas los pueblos que deben nominarse de las provincias...» (26).

Juan Amor de Soria defendió la complementariedad de los mercados españoles y el establecimiento de una interrelación entre América Hispánica, Norte de Europa y Mediterráneo Occidental, primando los intereses básicos de España, recortando sus posibilidades de expansión comercial a unas determinadas áreas, y anteponiendo el interés geoestratégico al económico. Es difícil adaptar el término «mundialización comercial» al proyecto de compañías de Amor de Soria. Algunos historiadores desean hablar mejor de unos tímidos avances y ruptura de la compartimentación por medio de la «conquista del territorio», afirmación de los derechos de una región, dominación de las vías de comunicación, etc, permitiendo lazos intercontinentales, pero sin hablar de un sistema mundial ya que la exploración geográfica no había terminado, y existían polos de resistencia cada vez más inquietantes. Para otros autores lo que hubo fue un redescubrimiento de las rutas, regiones y mercados del propio imperio (27).

Cabe preguntarnos por qué Amor de Soria eligió estas tres áreas y unos determinados puertos y no otros. Para contestar a esta pregunta habría que acudir a las comparaciones regionales sobre población, recursos naturales, producción, infraestructura de comercio y transporte, subsiste-

forma fácil de su mayor y respectivo adelantamiento para la mayor gloria de Su Majestad, alivio de sus vasallos y exaltación de la Monarquía de España, B.N.M., Ms. 1.448. Sobre esta «Representación» véanse las obras de COLMEIRO, M., *Biblioteca...*, op. cit. y CORREA CALDERÓN, E., *Registro...*, op. cit. Colmeiro la supone obra de dos extranjeros antiguos vasallos de Felipe V; Albadalejo la utiliza para los temas relacionados con la Real Hacienda; y Correa cita dos obras del mismo título, una fechada en 1715 y la otra en 1725.

24.—Véase DELGADO BARRADO, J.M., «Ideas y escritos sobre la Compañía de Filipinas (1724-1756)», *Congreso Internacional de Ciencias Históricas*, Montreal, 1995, en prensa. Sobre el proyecto de Patiño de 1727 véase RAMOS, D., «Las rutas comerciales de Indias y de América del Norte», *España y el Mar...*, op. cit., p. 211.

25.—Véase GARCÍA GUTIÉRREZ, M., op. cit., 532.

26.—Véase CARVAJAL Y LANCASTER, J., op. cit. f. 115v.

27.—Sobre la primera postura véase RUIGÓMEZ GARCÍA, M.P., «La política exterior de Carlos III», *Historia de España de Menéndez Pidal. La época de la Ilustración. Las Indias y la política exterior*, Vol. XXXI, vol 2., Madrid, 1989, p. 425; la segunda LYNCH, J., *El siglo XVIII*, op. cit., p. 319.

mas portuarios, elites de negociantes marítimos y sus grupos de presión en la Corte e interés geoestratégicos, entre otros temas. Este estudio sobrepasa los límites de este artículo.

Juan Amor de Soria conocía bien toda esta realidad. Veamos un ejemplo. Las áreas territoriales elegidas por Amor de Soria corresponden a las tres vertientes marítimas peninsulares: Cantábrica —desde la Coruña a San Sebastián—, Mediterránea —desde Cartagena a Barcelona— y Atlántica —centrada en Cádiz—. Casi la totalidad de los puertos citados podrían considerarse puertos con intereses tradicionales en el comercio exterior, o por lo menos se había fomentado en ellos este papel comercial durante las primeras décadas del siglo XVIII.

Por ejemplo, San Sebastián y Pasajes habían conseguido gran prosperidad gracias a la fundación de la Compañía de Caracas (1728). La Coruña, junto con Málaga y Santander, fue uno de los primeros puertos que se intentó habilitar para el comercio americano (1529). Posteriormente, gracias a una fuerte especialización en el comercio colonial, fue privilegiado como puerto de salida de los correos marítimos (1764), y un año más tarde fue incluido en la lista de puertos habilitados con América.

Cartagena, siempre relacionada con la lucha por el dominio y control del Mediterráneo, fue capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo (1728); Alicante unía su condición de puerto reexportador de salazones al interés militar y geoestratégico. En 1765 fue habilitado para el comercio americano. Barcelona, receptor del *hinterland* catalán, cuenta con intereses comerciales en América anteriores a la formación de la Compañía de Barcelona (1755-1756) y a la habilitación de 1765.

Cádiz no sólo fue el puerto cabecera de la Carrera de Indias, detentador del monopolio y exclusivismo portuario de flotas y galeones, sino un importante puerto de escala con relaciones comerciales en Europa y Berbería (28).

Hay que señalar que la obra fue redactada en la década de 1730, pero fechada en 1741. Esto podría explicar la influencia de la división de la costa peninsular en tres departamentos marítimos —Cartagena, Cádiz y Ferrol (1726)—, que responde a la potenciación marítima iniciada por Patiño; los ensayos de compañías privilegiadas españolas, —fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728)—, y europeas —principalmente la creación de la Compañía de Ostende (1722-1733) y los proyectos de compañías en Génova, Trieste y Nápoles, además del resto de compañías europeas aún en funcionamiento— (29); y también el apoyo brindado por algunos escritores económicos ingleses, holandeses y franceses a la formación de estas compañías (30). En este sentido

28.—Sobre estos datos pueden consultarse numerosos trabajos monográficos directamente relacionados con los distintos puertos y sus características más específicas. Sin embargo, una obra que nos ofrece una visión de conjunto de las principales ciudades portuarias es la de REGUERA RODRÍGUEZ, A.T., *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, Universidad de León, 1993, pp. 122-150, con bibliografía a pie de página. También puede consultarse la jerarquía portuaria del siglo XVIII en la obra de ALEMANY LLOVERA, J., *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, 1981, pp. 71-76; y ZUBIETA IRÚN, J.L., «Jerarquía en el sistema portuario español», *VI Coloquio de Geografía*, Palma de Mallorca, 1979, pp. 647-652.

29.—Una visión general de estas compañías de Ostende, Trieste, Nápoles y Génova en DELGADO BARRADO, J.M., «Puertos y privilegios en España...», op. cit. (en prensa).

30.—Las ideas del pensamiento económico europeo sobre las compañías privilegiadas carecen de una obra monográfica. Ante esto podemos acudir a las obras de carácter general, principalmente inglés y francés. En español la obra de RODRÍGUEZ BRAUN C., *La cuestión colonial...*, op. cit., y algunas pistas facilitadas por LOMBART ROSA, V., *Reflexiones*, op. cit., entre otras. La historiografía europea es amplísima, desde las obras clásicas de COLE, C.W., *Colbert and a century of French Mercantilism*, Columbia University Press, New York, 1939; COLEMAN, D.C. (edit.) *Revisions in Mercantilism*, London, 1969; SPENGLER, J.J., y ALLEN, W.R. (edits.) *El pensamiento económico de Aristóteles a Marshall*, Madrid, 1971, etc., hasta las más recientes de BELL, J.F., *A history of economic thought*, New

creo que Amor de Soria fue uno de los escritores que mantuvo, después del fracaso de la Compañía de Ostende, la esperanza de crear una planta de compañía internacional, en este caso plural, adaptada a las circunstancias políticas e internacionales del momento.

Amor de Soria tuvo en cuenta la insuficiencia de las mercancías españolas para abastecer América. De este modo, aprueba la compra de mercancías extranjeras, concretamente inglesas, holandesas y francesas, en la plaza comercial de Cádiz, además de posibilitar la interrelación comercial entre las compañías de Levante y Norte, que harían de España una intermediaria entre Europa y América, y se constituirían en las principales redistribuidoras de las mercancías coloniales y europeas en España.

Otro punto de interés fue la unión entre fomento de manufacturas y comercio exterior marítimo, no sólo americano sino de algunas zonas europeas, y la responsabilidad de estas compañías en el funcionamiento de las fábricas. Así lo resume el propio autor al final del capítulo VII:

«... un gran dominio no podrá ser floreciente ni tranquilo sin la extensión de sus manufacturas internas y de la navegación propia que le supla las extrañas...» (31).

Este papel de las compañías como redistribuidoras de mercancías coloniales y europeas en la península fue defendida por Ulloa. Bernardo de Ulloa (1740-6) ampara las compañías formadas para redistribuir los géneros llegados de América, antes que pasen por manos de los extranjeros y retornen con excesivo precio. Para evitar esto proyecta dos compañías, la de «boticarios» y la de «fabricantes y tintoreros», esta última para «recoger la seda, lanas de vicuña, lino, cáñamo, grana y demás simples, para las fábricas y tintes» (32).

Posteriormente Campomanes (1775) defiende este equilibrio e integración de España en América con el objetivo de crear un doble tráfico y aprovechar racionalmente las posibilidades de intermediación de España. Así «España se convertiría en la difusora en Europa de los productos americanos y en la introductora en Indias de los productos españoles y europeos», aunque fue crítico con el establecimiento de determinadas compañías privilegiadas (33).

York, s.f.; BERAUD, A. y FACCARELLO, G., «Nouvelle histoire de la pensée économique», *Des scolastiques aux classiques*, Tomo I, París, 1992, pp. 176-224; SCREPANTI E. y ZAMAGNI, S., *An Outline of the History of Economic Thought*, Oxford, 1993; por citar algunos ejemplos. Una visión bibliográfica muy general en PASCUAL, J., «La historia del Pensamiento Económico», *IV Encuentro de Didáctica de la Historia Económica*, Pamplona, 1995, pp. 71-95.

31.— Véase AMOR DE SORIA, J., *op. cit.*, cap. VII, punto 7. El empuje borbónico de la flota española ha sido estudiado por DELGADO RIBAS, J.M., «La industria naviera en Cataluña y en el País Vasco: un estudio comparativo (1750-1850)», *I Coloquio Vasco-Catalán de Historia*, 1982; ALCALÁ-ZAMORA, J., *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y la Cavada, 1622-1834*, Centro de Estudios Montañeses, C.S.I.C. Santander, 1974; MALLANA BUENO, P.E., *La política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, C.S.I.C., Sevilla, 1982; ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L., «Política naval borbónica e industria naval guipuzcoana en el siglo XVIII», *II Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos*, C.S.I.C. Madrid, 1994, pp. 282-288. Incluso se ha defendido que «la historia se hace con barcos, puesto que con barcos se desarrolla la economía, con barcos se difundió la cultura y se ha hecho siempre efectiva la política y se han impuesto los intereses de las naciones». Véase RAMOS, D., «Las rutas comerciales...», *op. cit.*, p. 240. El propio Campomanes defendió que el comercio colonial debe ser realizado exclusivamente por la metrópoli y en sus barcos, en una clara defensa del pacto colonial. Véase LLOMBART ROSA, V., *Reflexiones...*, *op. cit.*, p. XXXV.

32.— Véase ANES, G., *Bernardo de Ulloa. Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, Madrid, 1992, p. 396. Jerónimo de Uztáriz (1724) también indicó el papel importante de las manufacturas y el comercio exterior, pero sin utilizar como solución los modelos privilegiados de compañías.

33.— Sobre las ideas de Campomanes de una España intermediaria consúltese el artículo de MUÑOZ PÉREZ, J., «La idea de América en Campomanes», *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo X, Sevilla, 1953, pp. 209-264, concretamente la cita en página 246; y la obra de LLOMBART, V., *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, 1992, en especial pp. 152, 252 y 347, así como una valoración de Campomanes sobre las compañías privilegiadas.

El nexo de unión entre las manufacturas y el comercio exterior está representado por las tres grandes compañías proyectadas por Amor de Soria, formándose un complejo sistema de conexión. Por un lado, las compañías emergen como «inspectoras» de los sistemas fabriles de su entorno; por otro lado, como sistema de intercambio mercantil entre las provincias que abarcan los mercados del Atlántico, Norte y Mediterráneo Occidental. Posteriormente Bernardo de Ulloa y José de Carvajal también defendieron este fomento fabril, creándose las primeras Reales Compañías de Fábrica y Comercio (34).

Amor de Soria no fue novedoso en cuanto al equilibrio español, al menos ya presente desde la Junta de Comercio del Conde-Duque de Olivares (1626) hasta la *Representación* (1725). Sin embargo, superó en parte la visión territorial del proyecto de Patiño, —cuyo eje de conexión fue Cádiz—, al establecer una relación entre las vertientes marítimas —Atlántica, Cantábrica y Mediterránea— y sus respectivos puertos; y enlazó con las ideas de Campomanes de construir una España intermediaria entre América y Europa.

Frente a los proyectos de Dantini y Carvajal, la originalidad de Amor de Soria fue intentar organizar un equilibrio hispanoamericano, norteeuropeo y mediterráneo, por medio de un modelo tripartito de compañías, no sólo centradas en América, y teniendo presente la nueva realidad territorial de la Monarquía: el auge y protagonismo de la periferia marítima española. Sin embargo, además del gaditano, el proyecto de Amor de Soria no facilitó la participación de otros puertos españoles en la Carrera de Indias.

Amor de Soria respetó el monopolio gaditano y su exclusivismo portuario con América, adaptando una planta de compañía a lo que era el funcionamiento tradicional de la Carrera de Indias, pero excluyendo de este comercio a los extranjeros, donde su discurso se vuelve más utópico. Este tipo de compañías no habían funcionado durante el siglo XVII, ya que dañaban tanto los intereses extranjeros como el monopolio y sus privilegios. Las compañías que funcionaron a lo largo del siglo XVIII fueron establecidas en mercados marginales americanos y no europeos.

TABLA II

ESPACIOS TERRITORIALES DEPENDIENTES DE LAS COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS

REALES COMPAÑÍAS	SEDE	ÁREA PRIVILEGIADA
Guipuzcoana	Pasajes	Caracas, La Guayara, Puerto Cabello, responsabilidades corsarias desde las bocas del Orinoco hasta el Río Hacha, rezagos a Cumaná, Trinidad y Margarita.
La Habana	La Habana	Habana, Trinidad de Cuba, Santiago, Puerto Príncipe, Bayamo, Virginia (1761), Cádiz, Galicia o puertos de Cantabria-Vizcaya.
Barcelona	Barcelona	Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita, Honduras, Guatemala y Cumaná

(FUENTE: RAMOS, D., «Las rutas comerciales...», *op. cit.*, pp. 211-219).

34.— Así Bernardo de Ulloa defiende estas compañías privilegiadas de fábrica: «... [son] útiles las compañías para el adelantamiento del comercio activo, que se deben formar para que, con especialidad, atiendan y fomenten las fábricas de cada tejido y de otras cualesquiera géneros de las que se comercian...», véase ANES, G., *op. cit.*, p. 395. José de Carvajal fue Presidente de la Junta de Comercio y promotor de este tipo de compañías.

Por último, Amor de Soria fue uno de los pocos escritores políticos-económicos que estableció una planta formal, más o menos completa, de las compañías propuestas. Sin embargo, en el plano teórico dejó muchos detalles por resolver, como la mayoría de los proyectos de compañías, y claramente utópico en la parte financiera.

En definitiva, uno de los objetivos de la política reformista fue la construcción de un mercado bien estructurado y equilibrado, que se enfrentó a problemas como las «*fuerzas monopolísticas*» y las estructuras de un «*mundo cerrado*». Con estos frenos la práctica política fue gradualista y poco homogénea (35).

Los escritores mercantilistas se interesaron por la política económica y estuvieron claramente influenciados por las circunstancias específicas del Estado en cuestión (36), y por lo tanto desarrollaron en sus escritos un sentido de eficacia, y una voluntad de aplicación e influencia inmediata (37). Más que fijarnos si las ideas fueron nuevas o no, debemos prestar más atención si estuvieron acordes a los nuevos tiempos (38). Es lo que escribe Llombart (39), que la comparación entre «*pensadores*» debe moverse en la economía aplicada y no en las innovaciones teóricas, supongo que estas últimas más relacionadas con los doctores escolásticos y los filósofos del Derecho Natural (40).

La obra de Amor de Soria fue un prototipo de los escritos económicos-políticos sobre compañías privilegiadas, un eslabón más en la defensa de una España intermediaria entre América y Europa. Su originalidad está en la temprana redacción —década de los treinta—, y en la adaptación de un diseño ya conocido a una nueva realidad. Fue un buen conocedor de los males de la Monarquía Hispánica y defensor del papel de las compañías privilegiadas en el fomento fabril y comercial. En definitiva, su proyecto es interesante por la visión de conjunto que ofrece.

Con los proyectos de compañías privilegiadas asistimos a un paso más en la ordenación territorial, con una clara geografía de la producción y del comercio. Por lo tanto hubo una preocupación por crear un equilibrio regional, provincial, nacional e internacional en los beneficios del comercio, así como buscar un mayor aprovechamiento de la marina mercante. Estos objetivos fueron más precisos a partir de las habilitaciones portuarias de 1765.

35.—Véase el prólogo de Ernest Lluch a la obra de LLOMBART, E., *Campomanes...*, *op. cit.*, pp. 13-15.

36.—Véase GRICE-HUTCHINSON, M., *Ensayos sobre el pensamiento económico en España*, Madrid, 1995.

37.—Véase LLOMBART, V., *Campomanes...*, *op. cit.*, p. 344. En el caso de Juan Amor de Soria se añade el «*adeseo de los seguidores del archiduque Carlos de intervenir en los destinos de España*». Véase LEÓN SANZ, V., «Una concepción austracista...», *op. cit.*, p. 224.

38.—Véase LLOMBART, V., *Campomanes...*, *op. cit.*, p. 63.

39.—Véase LLOMBART, V., *Campomanes...*, *op. cit.*, p. 350.

40.—Véase GRICE-HUTCHINSON, M., *op. cit.*, en especial el capítulo 2º dedicado a la Escuela de Salamanca.

ABREVIATURAS

B.N.M.=Biblioteca Nacional de Madrid.

B.P.R.M.=Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

P.L.N.Y.=Public Library of New York.

R.A.H.=Real Academia de la Historia.

f.=folio.

Ms.=Manuscrito.

Sig.=Signatura.