



**INTRODUCCIÓN: RIVALIDAD Y ESPACIOS DE COLABORACIÓN
TRANSIMPERIAL EN EL ATLÁNTICO IBÉRICO (1640-1715). LA APUESTA
POR UN MERCANTILISMO DESCENTRADO EN UNA
ESTRUCTURA IMPERIAL POLICÉNTRICA***

Manuel Herrero Sánchez

Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, España

Recibido: 01/07/2026

Aceptado: 08/07/2026

RESUMEN

En este artículo introductorio al dossier que emana de la investigación que llevamos a cabo en el marco del proyecto ATLANREX pretendemos ofrecer una visión descentrada del mercantilismo vinculada a la propia naturaleza policéntrica de la Monarquía Hispánica al objeto de poner el acento en la agencia local y transregional en el funcionamiento de tan compleja estructura imperial.

A partir de mediados del siglo XVII, asistimos a una revalorización del espacio ultramarino como mejor modo para regenerar la monarquía y poder hacer frente con eficacia a la rivalidad provocada por la expansión de otras potencias europeas en el espacio atlántico ibérico. Las variadas propuestas de reforma en la gestión de los intercambios con América permitieron combinar el mantenimiento del sistema de la Carrera de Indias con la aplicación de una batería de medidas desreguladoras como la puesta en marcha del nuevo sistema del Asiento de negros a partir de 1662. Estas medidas, sumadas a las concesiones ofrecidas por el monarca católico en los sucesivos acuerdos diplomáticos, impulsaron la participación de numerosos entramados mercantiles transnacionales en los mercados bajo su jurisdicción y de nuevos espacios de colaboración transimperial. La dinamización de los intercambios y la creciente implicación de las elites locales en la defensa del territorio, a cambio de nuevas prebendas y de renovados espacios de autonomía, consolidaron las tasas de fidelidad y actuaron con el principal factor para garantizar la estabilidad territorial de la monarquía en América.

* Este trabajo forma parte del proyecto ATLANREX “Una monarquía policéntrica de repúblicas urbanas ante la rivalidad europea en el Atlántico ibérico (1640-1713)” [PID2022-142501NB-I00], financiado por el 1.-MCIN/AEI/10.13039/501100011033/FEDER, UE.

PALABRAS CLAVE: Mercantilismo descentrado; Monarquía Hispánica; modelos imperiales policéntricos; entramados mercantiles; conectores transnacionales; historia transimperial; Carrera de Indias; Asiento de negros.

INTRODUCTION: RIVALRY AND SPACES OF TRANS-IMPERIAL COLLABORATION IN THE IBERIAN ATLANTIC (1640–1715). THE COMMITMENT TO A DECENTRED MERCANTILISM WITHIN A POLYCENTRIC IMPERIAL STRUCTURE

ABSTRACT

In this introductory article to the dossier arising from the research we are conducting as part of the ATLANREX project, we aim to offer a decentred perspective on mercantilism, linked to the very polycentric nature of the Spanish Monarchy, in order to emphasise local and transregional agency in the functioning of such a complex imperial structure.

From the mid-17th century onwards, we witnessed a revaluation of the overseas sphere as the best means of regenerating the monarchy and of responding efficiently to the rivalry generated by the expansion of other European powers in the Iberian Atlantic. The various proposals for reforming the management of trade with America made it possible to combine the maintenance of the ‘Carrera de Indias’ with the implementation of a set of deregulatory measures, such as the introduction of the new ‘Asiento de negros’ system from 1662 onwards. These measures, together with the concessions granted by the Catholic monarch in successive diplomatic agreements, fostered the participation of numerous transnational mercantile networks in the markets under his jurisdiction, as well as the emergence of new spaces of transimperial collaboration. The dynamization of trade and the growing involvement of local elites in territorial defence, in exchange for new prebends and renewed spheres of autonomy, strengthened levels of loyalty and acted as the principal factor in guaranteeing the territorial stability of the monarchy in America.

KEYWORDS: Decentred mercantilism; Spanish Monarchy; polycentric imperial models; mercantile networks; transnational connectors; transimperial history; *Carrera de Indias*; *Asiento de negros*.

Manuel Herrero Sánchez (1964) es catedrático de Historia Moderna en la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. Se doctoró en el Instituto Universitario Europeo de Florencia en 1998. Ha realizado estancias de investigación en la Universidad de Harvard, ENS de Lyon, EHESS de París, Leibniz-IEG de Maguncia y ha sido Fulbright en la Universidad de Pennsylvania. Sus investigaciones giran en torno al análisis entrecruzado de las Provincias Unidas, Génova y la Monarquía Hispánica considerada como una estructura imperial policéntrica de repúblicas urbanas. Entre sus principales contribuciones destacan *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, (CSIC, Madrid, 2000) y, como editor, *Repúblicas y republicanismo en la Europa Moderna*, (FCE, Madrid, 2017). Ha coordinado, junto a Klemens Kaps, *Merchants and trade*

networks between the Atlantic and the Mediterranean (1600-1800). Connectors of commercial maritime systems, (Routledge, Londres, 2017); junto a Joaquim Albareda, *Political Representation in the Ancien Regime*, (Routledge, Londres, 2019) y junto a Jonatán Orozco y Pedro Cardim, *The Asiento System and the Transatlantic Trade in Enslaved Africans (circa 1580–1750)*, (Brill, Leiden, 2026).

Correo electrónico: mahersan@upo.es

ID ORCID: 0000-0001-9386-1595

**INTRODUCCIÓN: RIVALIDAD Y ESPACIOS DE
COLABORACIÓN TRANSIMPERIAL EN EL ATLÁNTICO
IBÉRICO (1640-1715). LA APUESTA POR UN MERCANTILISMO
DESCENTRADO EN UNA ESTRUCTURA IMPERIAL
POLICÉNTRICA**

Consideraciones iniciales

Este monográfico incluye algunos de los trabajos presentados por un nutrido grupo de colegas europeos y americanos durante el “XIV Seminario Internacional Historia Comparada-Red de Sucesión Agencia, mediación y comercio. La proyección americana en la diplomacia europea” que tuvo lugar en la Universidad Autónoma de Madrid entre el 4 y el 5 de marzo de 2025. Dicha actividad emanaba de la estrecha colaboración mantenida entre el proyecto “De los reinos al Palacio Real: los agentes y el despacho regio en la monarquía de España, 1659-1725” (PID2023-148329NB-I00), dirigido por Roberto Quirós Rosado y Antonio Álvarez-Ossorio, y el proyecto ATLANREX “Una monarquía policéntrica de repúblicas urbanas ante la rivalidad europea en el Atlántico ibérico (1640-1713)” (PID2022-142501NB-I00) del que somos responsables los dos coordinadores de este dossier (<https://www.upo.es/investiga/atlanrex/>).

En ATLANREX aspiramos a encuadrar las investigaciones llevadas a cabo por Cristina Bravo Lozano sobre las redes diplomáticas del monarca católico en el norte de Europa durante la segunda mitad del siglo XVII (BRAVO y ÁLVAREZ OSSORIO, 2021) o con respecto a las medidas adoptadas por la corona para poner coto al avance de otras potencias europeas en el ámbito ultramarino (BRAVO y QUIRÓS, 2023) en el marco de mis anteriores proyectos en torno al estudio de la Monarquía Hispánica como una estructura imperial policéntrica de repúblicas urbanas (HERRERO, 2017; HERRERO, 2018). Partimos de la convicción de que el modo más adecuado para abordar el análisis de uno de los primeros agregados imperiales que operó a escala global es hacerlo desde abajo a través del acercamiento al papel protagonista jugado por la gran variedad de agentes que actuaban en su seno (HOLENSTEIN, 2009). Estaríamos

ante un entramado multipolar con numerosos centros en el que, como con acierto han señalado Lyman Johnson y Susan Socolow (2002), se establecían complejas relaciones interregionales y una pluralidad de interconexiones sustentadas en un proceso permanente de negociación que estaban lejos de quedar reguladas de modo unidireccional desde la corte en Madrid (CARDIM y otros, 2012; HERRERO, 2026). Con ello no pretendemos cuestionar, como se ha insinuado con frecuencia (RIVERO, 2013; YUN, 2023), el papel regulador ejercido por el monarca que, en calidad de cabeza de la república, era el encargado de restaurar la armonía en el seno de la multitud de instancias locales y corporaciones con agencia política bajo su jurisdicción. Ahora bien, en consonancia con los postulados de una monarquía católica, dicha función arbitral debía sustentarse en un exquisito respeto del *libero arbitrio*, la autonomía y los derechos privativos de cada uno de los territorios y corporaciones que conformaban el conjunto, que encontraban en su abigarrado tejido urbano el principal espacio de acción política (LEVI, 2017).¹ Dichas ciudades actuaban a su vez como los nodos de una enmarañada superposición de entramados de diferente naturaleza (mercantiles, financieros, aristocráticos, burocráticos, militares o religiosos) especializados en la provisión de una imponente gama de servicios y capaces de operar en el marco de una gran variedad de espacios jurisdiccionales, fiscales e institucionales y de conjugar un incuestionable tinte cosmopolita con un sólido arraigo local.

A partir de tales postulados, en este artículo introductorio procederemos a ofrecer el marco general en torno al que giran las contribuciones recogidas en el presente monográfico que están estrechamente relacionadas con dos de los objetivos generales del proyecto ATLANREX. En primer lugar, se pretenden cuestionar aquellos planteamientos que, a la hora de acercarse al estudio de los vínculos entre las distintas potencias europeas en el espacio atlántico ibérico a partir de mediados del siglo XVII ponen el foco en la fiera agresividad entre poderes concurrentes asociada al mercantilismo. Junto al innegable conflicto entre diferentes estados beligerantes, consideramos necesario subrayar el papel de una amplia gama de agentes y de instituciones formales e informales en el establecimiento de múltiples ámbitos de

¹ “Quizás no se ha enfatizado lo suficiente el hecho de que una monarquía católica compuesta por territorios tan diversos tenía el deber de respetar las formas de gobierno que los hombres se habían dado, a pesar de que podían intentar modificarlas, pero solo con el consenso de estos [...] De este modo, por las venas del Imperio circulaba sangre comunitaria y, al menos, en este sentido, republicana.” (p. 14).

cooperación. Observaremos cómo el recurso a variados mecanismos de mediación diplomática resultó más eficaz para resolver las disputas e impulsó el desarrollo de nuevos espacios de interacción transimperial que garantizaron la relativa estabilidad territorial de la Monarquía Hispánica en las Indias.

Aquí radica precisamente el segundo objetivo de este monográfico. A partir de la década de 1640, asistimos a una revalorización del espacio indiano como el principal fundamento para recuperar la posición internacional de la monarquía y asegurar la perduración de tan complejo agregado territorial. Junto al mantenimiento del comercio regulado a través del sistema de la Carrera de Indias, que no aspiró nunca a actuar como una barrera para la penetración de productos foráneos en los mercados indianos, se pusieron en marcha toda una batería de medidas desreguladoras capaces de atraer a algunas de las tramas mercantiles más dinámicas, lo que permitió una reactivación de los intercambios y un mejor y más eficaz aprovisionamiento de todo tipo de productos. Todo ello impulsó el desarrollo de relaciones con el resto de las estructuras imperiales asentadas en la zona y consolidó el poder de las elites locales que no sólo se beneficiaron del incremento de las transacciones, sino que adquirieron asimismo un papel determinante en la estabilidad de la posición española en las Indias en paralelo a un creciente control de los cargos públicos y a una implicación mayor en la defensa de dichos territorios. En estas circunstancias, la solidez de la presencia española en América no emanaba tan sólo de los recursos militares enviados desde Europa o de la capacidad negociadora del monarca católico para jugar con eficacia, al igual que hacía en Flandes, con los peligros de su ausencia y con la amenaza que entrañaba para el resto de las potencias europeas su posible desplazamiento del espacio americano. El factor de resistencia primordial reposaba en la firme fidelidad de unas elites locales que vieron incrementadas sus posibilidades de negocio y que, a cambio de los servicios que eran capaces de ofrecer a la corona, ampliaron notablemente sus oportunidades de promoción social y sus espacios de actuación política.

La estabilidad de una estructura imperial policéntrica ante el embate de las nuevas formas de soberanía. Rivalidad y cooperación transimperial en el espacio atlántico ibérico

En los últimos años hemos asistido a un renovado interés por la historia comparada y entrecruzada de los diferentes modelos imperiales europeos al objeto de

subrayar los procesos de transferencia o las numerosas interconexiones, entramados superpuestos y circulación de personas, prácticas culturales, productos o diásporas mercantiles entre unas fronteras porosas y poco definidas (CAÑIZARES ESGUERRA, 2018). En su día, John Elliott había advertido sobre lo que consideraba los excesos de la “*histoire croisée*” al recordar que las estructuras políticas de la Edad Moderna estaban constreñidas por leyes, poderosos aparatos burocráticos y por el constante uso de la fuerza: “*If Empire created channels for movement, it also had it in its power to create blockages.*” (ELLIOTT, 2012: 210). No en vano, y en línea con estas consideraciones, no resulta sorprendente que cuando nos acercamos al análisis de los conflictos interimperiales en el espacio ultramarino a partir de la segunda mitad del siglo XVII, sigan primando aquellos enfoques que subrayan la creciente virulencia y la encarnizada agresividad inherentes a los planteamientos mercantilistas dominantes (FINDLAY y O’ROURKE, 2007). En consonancia con el triunfo de los modelos de soberanía plena, el mercantilismo establecía una estrecha vinculación entre los criterios de riqueza y los de poder y apostaba por el recurso a un riguroso intervencionismo estatal a través de la aplicación de medidas proteccionistas destinadas a garantizar una balanza comercial favorable (HECKSCHER, 1943 y 1969). El comercio activo se presentaba como el nervio de la guerra y exigía el uso de la fuerza y el desarrollo de poderosas marinas al objeto de limitar la competencia exterior y afianzar la ocupación de nuevos territorios en el espacio extra-europeo destinados a convertirse en un mercado privativo para la metrópoli. La puesta en marcha de las sucesivas Actas de Navegación en Inglaterra a partir de 1651, que culminaron con los tres conflictos navales con las Provincias Unidas entre 1652 y 1674 (ORMROD y ROMMELSE, 2020), o la política implantada a partir de 1661 en Francia por el ministro de finanzas de Luis XIV, Jean-Baptiste Colbert, mediante la creación de 5 compañías de comercio privilegiado y de una agresiva ofensiva aduanera contra los hombres de negocios neerlandeses previa a la invasión de la república en 1672, constituyen dos ejemplos ilustrativos sobre el sistemático recurso a la fuerza para consolidar los intereses de dos de las potencias más pujantes del momento.

Para entonces, la Monarquía Hispánica parecía adoptar un camino diametralmente diferente. A pesar de estar en posesión de un rico y extenso imperio a escala planetaria y de haber introducido innovadoras medidas de guerra económica con la aplicación de

rigurosos embargos comerciales contra sus enemigos (ALLOZA, 2006; HERRERO, 2007), la posición internacional del monarca católico dependía, en gran parte, de los servicios financieros y navales ofrecidos por algunas de las más dinámicas repúblicas mercantiles del momento. En estas circunstancias, en lugar de aplicar medidas destinadas a romper la dependencia con respecto a los hombres de negocios foráneos, la corona se esforzó por atraerlos hacia sus fronteras mediante la concesión de todo tipo de ventajas y privilegios. La crisis por la que atravesaba la otrora relación simbiótica alcanzada con la república de Génova (HERRERO, 2005) y la necesidad de acceder a los mercados de capitales del norte de Europa explican el acuerdo alcanzado en 1647 con las ciudades de la liga hanseática (WELLER, 2011), y allanaron el camino del entendimiento con los antiguos súbditos de las Provincias Unidas. El negativo impacto del estado de guerra permanente culminó durante la década de 1640 con el estallido de una cadena de revueltas en los dominios del rey católico que dio al traste con las políticas homogeneizadoras impulsadas durante el gobierno del conde duque de Olivares y facilitó el entendimiento con la república neerlandesa con la que la Monarquía Hispánica compartía el mismo modelo policéntrico y desagregado de gobernanza (HERRERO, 2019).

La situación se vio agravada tras la ruptura de Portugal en diciembre de 1640 que, como señalan en su contribución en este monográfico Maria Fernanda Bicalho, Marcello Gomes Loureiro y Rodrigo Ceballos, acarreó una dramática interrupción del abastecimiento de mano de obra esclavizada en las Indias de Castilla además de profundas distorsiones en los fluidos espacios de interacción desarrollados durante el periodo de unión de coronas entre Buenos Aires, Río de Janeiro y Angola (MONTEIRO y CARDIM, 2013). Ahora bien, la restauración portuguesa eliminó a su vez uno de los principales escollos para alcanzar un acuerdo con las Provincias Unidas pues, salvo algunos pequeños enclaves como Curaçao, los asentamientos territoriales de la VOC en Asia y de la WIC en Brasil y la costa africana estaban bajo la jurisdicción de los Braganza. El acuerdo de paz suscrito en enero de 1648 por la delegación diplomática de Felipe IV en Münster no suponía tan sólo el reconocimiento de la plena soberanía de la república neerlandesa, sino que, por vez primera, entrañaba la aceptación explícita de la legítima ocupación de los dominios que ambas compañías mantenían en las Indias, su derecho a apropiarse de aquellos territorios en los que el monarca católico no contase

con emplazamientos estables y el permiso para que sus barcos pudiesen recalar en los puertos españoles en caso de arribada forzosa, lo que abría la puerta a todo tipo de actividades ilícitas. Se incluía igualmente una batería de artículos destinados a facilitar la penetración de los hombres de negocios de la república en los mercados europeos de la corona cuyas ventajas se ampliaron de forma sustancial mediante el tratado de comercio suscrito en diciembre de 1650 (HERRERO, 2000). Al amparo de tales privilegios y gracias a los innumerables servicios que eran capaces de ofrecer en condiciones inmejorables y al establecimiento de una sólida cadena de consulados en los principales puertos bajo la jurisdicción del rey católico, las Provincias Unidas se convirtieron en el más importante socio mercantil de la corona desplazando de forma dramática a los mercaderes ingleses, lo que actuó como uno de los precipitantes del primer conflicto naval anglo-neerlandés (ISRAEL, 1992). La férrea neutralidad mantenida por la Monarquía católica en los sucesivos enfrentamientos entre ambas potencias marítimas constituye una prueba fehaciente de las ventajas que la corona extraía de dicha rivalidad a la hora de proveerse en las mejores condiciones de toda una gama de recursos fundamentales para un adecuado funcionamiento de su sistema imperial. Reflejaba también la efectividad desplegada por los entramados diplomáticos de la corona, tanto formales, a través de los embajadores y enviados oficiales, como informales, gracias a la tupida red de agentes y particulares, que supieron manejar con destreza la distribución de todo tipo de beneficios o la concesión del estatus de nación más favorecida en los sucesivos acuerdos suscritos. Al respecto son ilustrativas las consideraciones realizadas por Alejandro Sell en este dossier en torno a los pormenores de las tratativas mantenidas por las delegaciones española e inglesa en Whitehall y Madrid entre 1664 y 1670. Dichas negociaciones culminaron con la firma de sendos acuerdos: el tratado de comercio firmado en Madrid de mayo de 1667, por el que los comerciantes ingleses obtenían idénticos privilegios a los que disfrutaban sus rivales neerlandeses en sus mercados; el tratado de paz alcanzado en julio de 1670, gracias al cual el monarca católico no sólo aceptaba la presencia inglesa en algunos enclaves deshabitados en las Indias, sino que sancionaba asimismo la ocupación de Jamaica que, hasta entonces, había actuado como el principal foco de inestabilidad en el Caribe (ZAHEDIEH, 1986; RODRÍGUEZ y HERNÁNDEZ, 2023). No en vano, la destitución del gobernador Modyford por parte de Carlos II Estuardo puso fin a la distribución de

patentes de corso y de expediciones de saqueo como las sufridas por Panamá y Portobelo entre diciembre de 1670 y febrero de 1671 y permitió transformar la isla de Jamaica en el principal rival de Curaçao en la provisión de mano de obra esclavizada para los sucesivos tenedores del Asiento de negros (PETTIGREW, 2013).

Las prerrogativas arrancadas por las Provincias Unidas e Inglaterra se convirtieron a su vez en el modelo a seguir por otras potencias europeas como acreditan las condiciones inmejorables obtenidas por los franceses en la paz de los Pirineos en 1659 (GIRARD, 1932). A pesar del estado de guerra permanente, sus hombres de negocios lograron inundar con sus productos textiles los circuitos mercantiles de la Carrera de Indias mediante la concesión de los denominados “indultos de ropas de Francia”, analizados en este dossier por José Manuel Díaz Blanco, gracias a los cuales, y a cambio de cuantiosas sumas para el real fisco, los miembros del Consulado obtenían permiso para distribuir sin restricciones las mercancías vedadas en los embargos comerciales (HEREDIA, 2024; DÍAZ BLANCO y HEREDIA, 2021). Del mismo modo, por la paz de Ryswick en 1697, el monarca católico procedía a reconocer la legitimidad de los asentamientos franceses en el Caribe, de manera especial en la isla de Santo Domingo, a cambio del compromiso de poner coto a las expediciones punitivas como la sufrida por Cartagena de Indias ese mismo año (ESPINO, 2018). Previamente, por el acuerdo provisional alcanzado en mayo de 1681 entre Madrid y Lisboa, el gobernador de Buenos Aires se vio obligado a desalojar la recién fundada Colonia de Sacramento en la otra orilla del Río de la Plata dando comienzo a un largo conflicto fronterizo en una zona que, según apuntan Bicalho, Loureiro y Ceballos, y al igual que ocurría en el Caribe, actuaba como un privilegiado espacio de interacción transimperial.

Los acuerdos diplomáticos ajustados por la corona implicaban toda una serie de consecuencias sobre las que conviene detenerse. Frente al rigor con el que Inglaterra o Francia maniobraban para entorpecer la actividad de los entramados mercantiles transnacionales en sus dominios, los puertos de la Monarquía Hispánica se convirtieron en espacios privilegiados de interacción de todo tipo de comunidades cosmopolitas que competían por obtener mayores ventajas que sus rivales o entablaban lucrativos negocios conjuntos. Así lo corrobora el protagonismo alcanzado por las diferentes naciones asentadas en puertos como Sevilla o Cádiz cuyos consulados rivalizaban por disfrutar de una posición más favorable que sus rivales (AGLIETTI y otros, 2013,

CRESPO, 2011, HERRERO, 2015) o contaban con el respaldo de una red de jueces conservadores encargados de velar por sus intereses en los pleitos en los que se vieron envueltos (CRESPO, 2013). En este dossier Cristina Bravo y Roberto Quirós recogen un claro ejemplo del interés que suscitaban los dominios del rey católico no sólo entre las grandes potencias mercantiles del momento sino también en comunidades menos nutridas como los armenios procedentes de los imperios otomano y persa. Su adscripción corporativa a hermandades como la de Jesús el Nazareno en Cádiz les permitía encontrar espacios de sociabilidad para desarrollar sus transacciones mientras que su labor confesional era canalizada por una serie de agentes en la corte encargados de obtener permisos para recaudar limosna en Indias al objeto de socorrer a los cristianos en su lugar de origen. Las dudas que provocaba su ortodoxia religiosa o las acusaciones de actuar como espías de la Sublime Puerta dificultaron sobremanera dichas misiones y explican, en gran medida, la pérdida de ascendiente de los armenios en Andalucía a principios del siglo XVIII en el mismo momento en el que sus redes mercantiles adquirirían un enorme protagonismo en Filipinas atraídas por la plata americana canalizada desde Acapulco (ASLANIAN, 2011; BAENA y LAMIKIZ, 2014). La diversidad de situaciones que tuvieron que afrontar las comunidades armenias en los dominios del rey católico pone de manifiesto cómo su capacidad de maniobra no emanaba tan sólo de los privilegios concedidos por el soberano, sino que se sustentaba principalmente de la colaboración que lograban articular en los espacios locales en los que operaban. Los trabajos de Zacarías Moutoukias (1988) o David Freeman (2020) para el Río de la Plata o de Wim Klooster (1998), David Wheat e Ida Altman (2023) para el área del Caribe atestiguan el alcance de los intercambios mantenidos por una imponente diversidad de hombres de negocios de muy variada procedencia en las Indias gracias a todo tipo de actividades fraudulentas y a un comercio semiclandestino en connivencia con las autoridades y la población americana.

Los acuerdos diplomáticos suscritos a partir de mediados del siglo XVII por el monarca católico con otras potencias europeas sobre el reconocimiento expreso de sus enclaves en el espacio ultramarino y los acalorados debates que suscitaron permitieron introducir cambios sustanciales en torno a los fundamentos en los que reposaba la legitimidad de su presencia en la zona. Se trata de cuestiones que se abordan con detalle en este monográfico en los artículos de Bicalho, Loureiro, Ceballos y de María Luz

González Mezquita con respecto a la Colonia de Sacramento y en el de Alejandro Sell sobre el caso de Jamaica. Según lo estipulado en los artículos 5º y 6º de la paz de Münster con las Provincias Unidas, las compañías de comercio tenían derecho a radicarse en todos aquellos territorios en los que la corona española no mantuviese un asentamiento estable o un emplazamiento fortificado y, en consonancia con el *ius communicationis* formulado por Francisco de Vitoria, disfrutaban del derecho natural para poder alcanzar acuerdos y comerciar libremente con las poblaciones autóctonas. Tales argumentos fueron esgrimidos por los españoles para subrayar la usurpación que suponía el control inglés de Jamaica pues, frente a lo que ocurría con los dominios británicos en Bahamas o en las costas de Norteamérica, en el momento de la invasión de la isla en 1655 ya hacía tiempo que el monarca católico había tomado posesión efectiva y mantenía una guarnición habitada. La fundación de la Colonia de Sacramento por parte del gobernador de Río de Janeiro en noviembre de 1680 fue considerada por el Consejo de Indias como un acto de hostilidad por haber ocupado un territorio que no le correspondía a Portugal ni por demarcación ni por posesión efectiva. Era precisamente el completo abandono en el que se encontraba la zona, la principal razón empleada por las autoridades lusas para justificar la legitimidad del asentamiento. Entre los otros argumentos utilizados se barajó la necesidad de acomodar los límites de ambos imperios a las fronteras naturales constituidas por los ríos Amazonas y de la Plata y empezó a ganar peso una explicación que terminó por convertirse en la principal premisa utilizada en los círculos científicos y gubernativos británicos para desacreditar la presencia española en las Indias: su incapacidad para impulsar un verdadero desarrollo económico en sus colonias (BOTELLA, 2010). En opinión de Tamar Herzog (2015), razonamientos como los empleados por John Locke en torno al concepto de propiedad asociado a la labor civilizadora del trabajo y el comercio estaban lejos de ser una novedad y se habían originado mucho antes en la América hispánica. A su modo de ver, lo que acabó por configurar las fronteras interimperiales no fueron tanto las controversias discutidas en las cancillerías europeas o los argumentos empleados por científicos, historiadores o matemáticos para trazar dichos contornos, sino las negociaciones e interacciones entabladas entre las comunidades locales y la población indígena que reconfiguraban y modificaban un espacio fronterizo dinámico y en constante transformación (HERZOG, 2022).

A pesar de la escasa dimensión de las cesiones territoriales realizadas por la Monarquía Hispánica en sus dominios ultramarinos y de su capacidad de resistencia para desafiar el agresivo aumento de la piratería y el saqueo de algunos de sus puertos, no cesaron de circular todo tipo de pronósticos en torno a la inevitabilidad de la pérdida de las Indias. En uno de sus vitriólicos arbitrios sobre la desastrosa situación por la que atravesaban los dominios del monarca católico en América, Gabriel Fernández de Villalobos, marqués de Barinas, señalaba en 1683 que el principal motivo de su preservación reposaba en el peligro que para el resto de las potencias europeas podría suponer que dichos territorios recayeran en manos de una de ellas:

“viendo que nada les podía estar mejor que las Indias se mantuviesen a favor de España para disfrutarlas a menos costo con sus comercios, por la poca aplicación que tienen los españoles, se han conservado hasta aquí, porque los consideran que son unos meros factores o fuentes por cuya mano disfrutaban sus riquezas [...] La otra razón porque no se han dividido, es considerar que si aquel gran dominio llegase a recaer en alguna de estas tres potencias [Francia, Inglaterra y las Provincias Unidas], faltaríales a las otras las conveniencias de que hoy gozan estando en España, y por eso las defiende el respeto que unos a otros se tienen, y están neutrales en lo que deben hacer, y a la mira, observando los movimientos, y se contentan con los robos que hacen y con lo que les fructifica el comercio fraudulento o permitido en galeones y flotas.”²

La realidad era menos dramática que la descrita por el marqués de Barinas. El monarca católico jugaba en las Indias con los peligros que podría provocar su desplazamiento en el equilibrio de poderes en la zona y resultaba incuestionable que, a pesar del teórico monopolio, existían numerosos canales para la práctica del comercio directo entre los territorios bajo la jurisdicción de la corona y el resto de los enclaves europeos en América. Ahora bien, a pesar de la catarata de solicitudes y de los esfuerzos diplomáticos de las potencias aliadas, el Consejo de Indias se mostró siempre reacio a toda tratativa que pudiese romper la exclusividad del sistema de la Carrera de Indias en la canalización de los intercambios. A excepción del nuevo sistema del Asiento de negros, sobre el que tendremos ocasión de detenernos en el siguiente apartado, las numerosas instancias cursadas desde las Provincias Unidas para obtener permisos de extracción de sal de Araya en la costa venezolana a cambio del respaldo de su marina de guerra en los múltiples frentes militares en los que se hallaba envuelta la corona fueron sistemáticamente rechazadas (HERRERO, 1993). Otro tanto ocurrió con todo tipo de

² Propositiones del Marqués de Barinas sobre los abusos de Indias, fraudes en su comercio y necesidad de la fortificación de sus puertos. Vaticanos de la pérdida de las Indias, Madrid, abril 8 de 1677. Recogido por Fernández Duro (1899, Capítulo X).

peticiones para obtener licencias puntuales destinadas a cubrir la provisión de determinados servicios navales o con propuestas como la realizada por el embajador inglés en Madrid, William Godolphin, en 1678 para alcanzar un acuerdo de colaboración militar en Flandes a cambio de la obtención del estanco del palo de Campeche, del control del Asiento de negros y del envío de dos navíos anuales para proveer puertos mal abastecidos como Buenos Aires (STORRS, 2023).

La firmeza con la que la corona velaba por el control de sus rutas comerciales en el Atlántico no parecía corresponderse con su evidente incapacidad para organizar expediciones punitivas en América. Alejandro Sell recoge en su artículo en este monográfico una reveladora consulta de la Junta de Guerra de Indias de 1669 en la que se señalaban los motivos que hacían imposible recuperar la estratégica isla de Jamaica por la fuerza de las armas. Según se apuntaba, la totalidad de los fondos destinados a la defensa de las Indias se canalizaban para asegurar el buen funcionamiento de la Carrera de Indias de la que la Real Hacienda extraía lucrativos recursos fiscales que, sin embargo, y como acreditaba la palpable disminución de las partidas destinadas al rey en la Flota de 1670, se destinaban de manera creciente al mantenimiento de la red de fortalezas y al aumento de los gastos administrativos en las Indias. Resultaba evidente que el grueso de la defensa de los dominios americanos y del mantenimiento del orden recaían en manos de la población local que, a cambio, adquirió renovados espacios de autonomía en paralelo con el aumento de la venalidad. La sustancial caída de la recaudación del impuesto de Avería, destinado a mantener la seguridad del sistema de Flotas y Galeones, debido al aumento del contrabando en los intercambios con América, entrañó una profunda reforma de este en 1660. A cambio del abono de una cuota anual pactada con las comunidades mercantiles de América y Andalucía, la corona procedía a la supresión del registro de las mercancías procedentes de las Indias y garantizaba el secreto de los envíos (CÉSPEDES, 1945; DÍAZ BLANCO, 2015). Margarita Suárez (2023) ha puesto de relieve cómo fueron los consulados de Lima y México los que se hicieron cargo del grueso de los sucesivos repartos de dicha contribución, muy por delante de su homólogo sevillano. En el caso limeño venía a sumarse a la financiación de los asientos de avería para costear la armada del Mar del Sur o las elevadas partidas destinadas a la reconstrucción de las ciudades destruidas por la implacable acción de los piratas (SUÁREZ ESPINOSA, 2001). El progresivo ascendiente adquirido por las

corporaciones mercantiles americanas queda recogido en el artículo de Alberto Hernández en este dossier en torno al complejo entramado de mediadores tejido por el Consulado de México tanto en la corte de Madrid como en Cádiz, Sevilla y el Puerto de Santa María en defensa de sus intereses. El Consulado ejercía igualmente un férreo control del sistema fiscal del reino de Nueva España a través del nombramiento de oficiales de aduanas, alguaciles y comisarios encargados del cobro de la alcabala o de aquellos apostados en los principales puertos del virreinato como Veracruz y Acapulco. Tras la violenta revuelta desatada en México en 1692, que acabó con la destrucción de parte del palacio virreinal, los miembros del Consulado organizaron cuerpos de milicias urbanas integrados por la élite mercantil al objeto de reforzar el mantenimiento del orden público, la estabilidad de sus intereses corporativos y la operatividad de las rutas mercantiles ante los constantes ataques del corso. La pertenencia al tercio del comercio permitía a algunos de los más prominentes hombres de negocios adquirir cargos militares y consolidar su estatus social y sus aspiraciones a la obtención de títulos nobiliarios, además de garantizar la defensa autónoma de la república urbana de la que eran la cabeza visible (VALLE PAVÓN, 2005; ESCAMILLA, 2011; HERNÁNDEZ PÉREZ, 2025). Se trataba de un proceso semejante al que, para comienzos del siglo XVIII, ha documentado Francisco Andújar (2024) en el virreinato del Perú, donde los mercaderes más acaudalados fueron los que lograron copar la adquisición de los cargos de gobierno político en especial de los corregimientos de las principales ciudades; situación que abonaba el campo para el ejercicio de todo tipo de actividades ilícitas pero que, a su vez, permitía engrosar los siempre agotados caudales de la real Hacienda y consolidar los lazos de fidelidad de la población americana hacia un sistema de poder del que tantos beneficios extraía. Más que en los acuerdos diplomáticos que pudiesen tejerse en Europa, la defensa y la estabilidad de las Indias parecía recaer enteramente entre las manos de sus súbditos americanos. En el momento más virulento de la acción de la piratería en las aguas del Caribe a partir de finales de la década de 1660, se elevaron numerosas propuestas de permisos para corsear por parte de armadores vascos o flamencos que, en principio, fueron recibidas con reticencia (ARAGÓN RUANO, 2016; HERNÁNDEZ y RODRÍGUEZ, 2023). La presión de las autoridades locales en las Indias terminó por forzar a la corona a emitir la primera de las sucesivas patentes de corso para maniobrar en aguas americanas en febrero de 1674 cuya efectividad se haría

palmaria en la década siguiente a la hora de contrarrestar la agresividad del corso francés en las aguas del Pacífico peruano (GÁLVEZ, 2025: 259-270).

No obstante, la adquisición de nuevas prerrogativas para acceder en condiciones inmejorables a los mercados indianos de la corona siguió actuando como uno de los principales motivos de movilización militar por parte de aquellas potencias que temían verse desplazadas de tan lucrativas transacciones. No olvidemos que la firma de la gran alianza de La Haya en septiembre de 1701, por la que Inglaterra y las Provincias Unidas rompían hostilidades con Felipe V, se produjo dos semanas después de que el monarca católico concediese el Asiento de negros a la *Compagnie Royale de Guinée* francesa (OLIVAS, 2013; KLOOSTER, 2026). En su contribución en este monográfico, María Luz González Mezquita ofrece un detallado seguimiento del impacto de las cuestiones indianas en el desarrollo de las relaciones entre ambas coronas ibéricas durante el conflicto sucesorio y del peso determinante que tuvieron en las negociaciones de Utrecht. El acuerdo de paz con Inglaterra en 1713 parecía recoger gran parte de las exigencias británicas en las tratativas mantenidas con el monarca católico durante la segunda mitad del siglo XVII: además del control del Asiento de negros por parte de la *South Sea Company* para un periodo de 30 años, se les otorgaba la facultad de enviar un “navío de permiso” para vender anualmente 500 toneladas de mercancías en los puertos de las Indias, incluido Buenos Aires (DELGADO RIBAS, 2005). Por el acuerdo bilateral alcanzado con Portugal en 1715, Felipe V se veía obligado a devolver la Colonia de Sacramento, que había sido ocupada en 1705, así como las partidas adeudadas a la *Real Companhia de Guiné*, tenedora del Asiento entre 1698 y 1701 (GONZÁLEZ MEZQUITA, 2015; MARCOS MARTÍN, 2012).

Todas estas cesiones tuvieron, qué duda cabe, un impacto negativo en los intentos de la administración borbónica por aplicar una batería de medidas de corte mercantilista dirigidas a alcanzar una mayor integración del mercado interior en España en consonancia con la nueva planta de gobierno de inspiración francesa (PÉREZ SARRIÓN, 2012). Alberto Hernández recoge en su artículo los efectos perniciosos que los privilegios obtenidos por Inglaterra ejercieron en el control de la plata del reino de Nueva España, en el cobro de las alcabalas o en la saturación de determinados plazas como las de Veracruz. En la Península Ibérica, la Junta de Dependencia de Extranjeros, creada en 1714 para controlar las actividades de las comunidades de mercaderes

foráneos y limitar los numerosos privilegios que habían logrado arrancar desde mediados del siglo XVII, adoptó una actitud conciliadora y atendió gran parte de las solicitudes canalizadas por los consulados de nación que operaban en los puertos españoles (CRESPO y MONTJO, 2009). La vitalidad experimentada a lo largo del siglo XVIII por los numerosos entramados transnacionales de hombres de negocios genoveses (BRILLI, 2016), milaneses e imperiales (KAPS, 2025; KAPS, 2022), franceses (HERNÁNDEZ SAU, 2017; BARTOLOMEI, 2017) o flamencos y holandeses (CRESPO, 2009) en el abastecimiento de todo tipo de productos y de suministros militares o la pujanza del cosmopolita puerto Cádiz, que logró desplazar a Sevilla como cabeza del comercio con América (BUSTOS, 2005; HERRERO, 2014), constituyen una prueba incuestionable sobre la necesidad de reflexionar en torno al alcance y a la naturaleza del mercantilismo en la Monarquía Hispánica.

Un mercantilismo descentrado en una estructura imperial policéntrica: la diversidad de propuestas de regulación y reforma del comercio indiano durante la segunda mitad del siglo XVII

Las más recientes investigaciones han procedido a realizar una profunda revisión de la clásica concepción del mercantilismo postulada por Eli Hecksher en línea con el cuestionamiento de la naturaleza plenamente centralizada y homogénea del Estado Moderno (STERN y WENNERLIND, 2014). En lugar de asociarse a una política económica coherente capaz de romper con el particularismo medieval y de sentar las bases para el desarrollo de un mercado interno protonacional plenamente unificado, se trataría más bien de una variedad de prácticas mercantiles que se habrían declinado de manera diferente según el espacio político en el que se aplicaron y con una enorme variedad de recetas en ocasiones discordantes (PINCUS, 2012: 9). En conformidad con estos planteamientos, en el marco de ATLANREX he tenido ocasión de coordinar toda una serie de seminarios en Sevilla y Linz junto a uno de los componentes del proyecto, Klemens Kaps, que han dado como fruto un volumen colectivo que se encuentra en la actualidad en proceso de revisión (KAPS y HERRERO, en prensa).³ Lejos de fijar nuestra mirada en los que se han considerado siempre como los dos modelos paradigmáticos en la aplicación de las políticas mercantilistas, Francia e Inglaterra, poníamos el foco en dos estructuras políticas que como la Monarquía Hispánica y el

³ Está previsto que el libro aparezca publicado en la Brill Library of Economic History.

Sacro Imperio Romano se caracterizaron por un elevado grado de descentralización y por la vitalidad de su entramado urbano. De este modo, hemos podido reexaminar la clásica conexión entre mercantilismo y centralización y plantear la existencia de diversos modelos de territorialización de los circuitos económicos. Los diferentes programas mercantiles, tanto los diseñados por una amplia variedad de agentes como los llevados a la práctica, no tenían como objetivo principal o exclusivo el surgimiento de un Estado central y de un mercado interno unificado. Se trataba, más bien, de intervenciones reguladoras espaciales a varias escalas que no provenían exclusivamente de las disposiciones puestas en marcha por las instituciones centrales en Madrid, Viena o Berlín. El incuestionable predominio de los intereses locales, que no entrañaba forzosamente una oposición sistemática a dichas directrices, tuvo un papel protagonista en el establecimiento de redes translocales y suprarregionales como pone de relieve en este monográfico el trabajo de Alberto Hernández en torno al papel determinante ejercido por el Consulado de México en la articulación de la red urbana del reino de Nueva España y su capacidad para interactuar y redefinir las políticas dictadas desde Madrid. Para el caso de la España peninsular, Regina Grafe (2013) nos recuerda cómo en este tipo de entramados imperiales policéntricos, donde la acción política se canalizaba principalmente por la vía municipal o regional, “*mercantilist ideas could take root, but mercantilist practices were repulsed*” (p. 258). Ahora bien, a pesar de la falta de integración de los mercados debido al fuerte autogobierno urbano, fue precisamente la carga fiscal soportada por las ciudades la que hizo posible la expansión del estado fiscal-militar y la masiva canalización de recursos para la guerra además de impulsar el desarrollo de determinados procesos de integración intrarregional (GRAFE, 2012).

En suma, más que de un de mercantilismo fallido, consideramos que sería más acertado hablar para el caso de la Monarquía Hispánica de un mercantilismo descentrado como evidencian las numerosas propuestas de reforma y las disposiciones emprendidas, tanto por la corona como por una enorme variedad de corporaciones y agentes locales, con respecto a la gestión del espacio ultramarino. A partir de mediados del siglo XVII asistimos a la eclosión de una enorme variedad de proyectos de transformación en la gestión de los dominios americanos considerados como el fundamento de la recuperación del estatus internacional de la monarquía y como el

mejor modo para conservar la integridad de sus territorios.⁴ Todos estos proyectos se vieron constreñidos por las limitaciones inherentes tanto a la naturaleza constitucional de dicho agregado imperial como a las concesiones que, como hemos tenido ocasión de señalar en el anterior apartado, se había visto obligada a otorgar la corona al resto de las potencias europeas en los sucesivos acuerdos y tratados de comercio alcanzados entre las paces de Westfalia en 1648 y las de Utrecht entre 1713 y 1715. Durante este periodo, asistimos a una combinación entre un teórico régimen de monopolio en la canalización de los intercambios con los dominios ultramarinos, mediante el mantenimiento del sistema de la Carrera de Indias, con la aplicación de toda una batería de medidas desreguladoras capaces de seguir atrayendo hacia sus mercados a una amplia gama de redes mercantiles de fuerte cariz transnacional. Junto al deseo de reproducir algunos de los expedientes que triunfaban en el resto de Europa, se activaron toda una serie de expedientes innovadores que, como el nuevo sistema del Asiento de negros a partir de 1662, fueron descritos fuera de España como un posible ejemplo a imitar al considerarse como más eficientes en la gestión del tráfico de personas esclavizadas que el de las compañías privilegiadas de comercio como la Royal African Company en Inglaterra (PETTIGREW, 2013 y 2026). La emulación interimperial no se tradujo en un proceso de convergencia hacia formas similares de regulación. A partir de una interesante comparación entre el sistema de la Carrera de Indias y las Leyes de Navegación inglesas, Regina Grafe (2025) se inclina por hablar de un “mercado de instituciones”, según el cual estaríamos ante una enorme diversidad de soluciones para regular los mercados que, en lugar de converger en un modelo superior, se caracterizó por la versatilidad y por la combinación de diferentes patrones condicionados por la variada realidad local en la que se aplicaban. Tal disparidad de prácticas venía a su vez definida por la existencia de múltiples alternativas en el diseño de la política económica pues, como nos recuerda con acierto Steve Pincus (2012):

⁴ Contamos con numerosos trabajos en torno a las novedades y a las variadas propuestas de mejora de un tipo de arbitristo americanista y mercantil de carácter más sistemático y técnico que, a pesar de la distorsión de las cifras ofrecidas, apostaba por el recurso a la experiencia y por la canalización de múltiples expedientes elevados desde todo tipo de instancias gubernativas (consejos, embajadas, organismos municipales) o corporativas (DÍAZ BLANCO, 2014 y 2023; BRAVO LOZANO, 2022; FALCÓN, 1998; HERRERO, 1994). Aparte de la rica documentación almacenada en el Archivo General de Indias, en la sección de Consejo y Juntas de Hacienda del Archivo General de Simancas podemos encontrar gran número de arbitrios, avisos y peticiones de recompensas cuyo estudio sistemático podría ofrecer interesantes resultados.

“At every critical stage in the development of European empires in the seventeenth and eighteenth centuries, policy makers had a range of choices available to them; they were not constrained to a single political economic outlook. Political choice rather than environmental or economic determinism shaped early modern empires.” (p. 31).

La contribución de José Manuel Díaz Blanco en este dossier ofrece un ejemplo elocuente sobre la ambivalencia entre aquellas posturas que apostaban por la aplicación de un riguroso proteccionismo, al objeto de salvaguardar la producción manufacturera local, y las numerosas voces que se inclinaban por favorecer los intercambios comerciales mediante la limitación de cualquier tipo de restricción a la libre circulación de mercancías. A través del caso de la ciudad de Sevilla durante la segunda mitad del siglo XVII, recoge la fuerte rivalidad desatada entre las corporaciones artesanales, lideradas por el Arte Mayor de la Seda y cuyos postulados prohibicionistas quedaron recogidos en los memoriales elaborados por Francisco Martínez de la Mata, y el poderoso sector comercial, encabezado por el Consulado de cargadores que controlaba la gestión de los intercambios con América y que, al igual que señala Alberto Hernández para el caso de su homólogo mexicano, contaba con una poderosa red de mediadores y agentes en la corte de Madrid. La balanza acabó por inclinarse del lado de este último sector. No sólo porque la estructura policéntrica de la Monarquía Hispánica dificultaba sobremanera favorecer los productos de una determinada ciudad sobre los del resto de los dominios bajo la jurisdicción del rey sino, sobre todo, porque el Consulado fue capaz de drenar abultadas cantidades de dinero a la Hacienda regia, como pusieron de relieve las partidas procedentes de los indultos para la comercialización de textiles franceses vedados.

Es cierto que, como señala Díaz Blanco, junto a este tipo de proteccionismo gremial de sesgo fuertemente local, se desarrolló un arbitrio mercantilista más innovador y muy influido por modelos internacionales. En consonancia con el programa reformista emprendido por la corona desde finales de la década de 1670 con la creación de la Real y General Junta de Comercio, destinada a promover el sector manufacturero castellano (RODRÍGUEZ GARCÍA, 2022; PÉREZ-OLIVARES, 2006), se multiplicaron las propuestas que tenían como objetivo el impulso de un comercio activo capaz de impedir la salida de la plata del reino y de limitar la entrada de la producción manufacturera foránea. Para ello resultaba necesario acometer una profunda reforma del sistema de la Carrera de Indias mediante la creación de una variada tipología de

compañías privilegiadas de comercio en línea con el ejemplo de las que por entonces se multiplicaban en la práctica totalidad de los estados europeos. Muchos de los expedientes dirigidos a reformar la regulación de los intercambios con América se canalizaron además desde otros territorios bajo la jurisdicción del monarca católico, como atestiguan las numerosas propuestas de compañía de comercio remitidas desde Flandes y que he tenido ocasión de analizar junto a Cristina Bravo (BRAVO y HERRERO, 2025: 452-458). Alberto Hernández recoge, por su parte, las quejas elevadas por el Consulado de México al virrey de Nueva España sobre la necesidad de espaciar la llegada de las Flotas para lo que contaban con el sostén de la mayor parte de los cargadores del Puerto de Santa María.

La tramitación de todas estas medidas de reforma se topó con la firme resistencia del conglomerado institucional conformado por el Consulado de mercaderes, la Casa de Contratación y el Consejo de Indias lo que explica el predominio de una visión conservacionista que, como ha señalado Díaz Blanco (2024) tuvo su expresión más palmaria en la aparición del *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* publicado en 1672 por José de Veitia y Linaje. Sin embargo, estos obstáculos a la incorporación de expedientes innovadores en la gestión del comercio con América no constituían el reflejo, como tantas veces se ha afirmado, del fracaso del sistema de la Carrera de Indias cuya parálisis habría estado motivada por el mantenimiento de un rígido régimen de monopolio incapaz de garantizar la adecuada distribución de la producción textil castellana. Y es que, como con acierto indicó en su día José María Oliva Melgar (2005), más que de un sistema monopolista de tintes proteccionistas se trataba de un comercio regulado en manos de los naturales del reino de Castilla que tenían plena libertad para traficar con manufacturas procedentes del resto de Europa (DÍAZ BLANCO, 2018). Sólo así se puede explicar la feroz concurrencia desatada entre los miembros de las dinámicas y nutridas comunidades foráneas radicadas en los puertos de la Andalucía atlántica como Sevilla, Cádiz, Sanlúcar o el Puerto de Santa María para canalizar sus mercancías por la vía oficial y su interés por garantizar un adecuado funcionamiento del sistema de Flotas y Galeones de cuya seguridad dependían los lucrativos retornos en plata americana.

La ausencia de barreras para traficar con todo tipo de productos a través de aquellos hombres de negocios habilitados para operar en el comercio con América o

mediante el uso de testafieros sufría del constante aumento de la presión impositiva y de los expedientes fiscalizadores de la corona que dispararon el contrabando y dieron alas al desarrollo de un comercio directo al margen del sistema de la Carrera. No obstante, los hombres de negocios europeos siguieron apostando por recurrir a la vía oficial en especial cuando, a partir de la década de 1660 y en línea con la multiplicación de propuestas de fuerte sesgo liberalizador, se puso en marcha una decidida política de reducción fiscal (FERNÁNDEZ ALBALADEJO, 2021). Para entonces proliferaban las voces que, como la del que fuera enviado extraordinario en las Provincias Unidas entre 1671 y 1678, Francisco Manuel de Lira, hablaban sin ambages sobre “las ventajas de la libertad de comercio” y en torno a los perjudiciales efectos de las barreras aduaneras excesivas. En su propuesta para la creación de una compañía de comercio vinculaba su éxito a la necesidad de:

“disminuir los impuestos y derechos sobre las manufacturas, y principalmente sobre los que se les han recargado de un siglo a esta parte; por haber demostrado la experiencia, que luego que comenzaron a subirse, empezaron a decaer el comercio y la navegación, y luego a desestimarse, lo cual ha sido la verdadera causa de la decadencia de esta vasta monarquía.”⁵

Ya hemos tenido ocasión de referirnos a la profunda reforma del cobro de la Avería en 1660 que no sólo garantizó la percepción de unas cantidades previsibles, sino que acarreó también la supresión del registro de las mercancías y el respeto al secreto de los envíos, lo que terminó por aumentar el poder institucional de los Consulados de Sevilla, Lima y México sobre los que recaía el pago de dicha contribución. Al año siguiente se procedió a una sustancial reducción de los derechos de entrada y salida del Almojarifazgo de Indias, cuyas rentas estaban hipotecadas por los juros en ellas situados, por lo que no suponía una merma adicional de las entradas fiscales de la corona (LAMIKIZ 2023 y 2024). Finalmente, en 1662 se aceptaba a trámite la aplicación de un arbitrio propuesto por Fray Juan de Castro al objeto de resolver el endémico problema en el abastecimiento de mano de obra esclavizada en las Indias desde la ruptura de Portugal en 1640, mediante la concesión del Asiento de negros a la firma genovesa de Grillo y Lomellino que obtenía el derecho exclusivo de su distribución en los mercados americanos (GARCÍA MONTÓN, 2021). Las fuertes

⁵ Memoria de Francisco Manuel de Lira sobre la creación de una compañía de comercio recogida por Juan Sempere y Guarinos (1804, p. XXII).

implicaciones que tuvo la implantación del nuevo modelo del Asiento de negros, que terminó por convertirse en uno de los más preciados objetos de negociación diplomática, han sido el objeto de un monográfico elaborado en el marco del proyecto ALTANREX en el que hemos ofrecido por vez primera una visión global de dicho sistema contractual entre 1595 y 1750 a través del análisis de la multiplicidad de entramados superpuestos que actuaban en su seno y de las diferencias y concomitancias con otros modelos contemporáneos de distribución de esclavos (HERRERO, OROZCO y CARDIM, 2026). El Asiento de negros introducía una incuestionable erosión del mecanismo de la Carrera de Indias pues sus tenedores contaban con el permiso para enviar navíos sueltos a un buen número de puertos donde disponían de una tupida red de factores y de jueces conservadores encargados de velar por el buen funcionamiento del negocio y de entrar en contacto con la población local. Habida cuenta de la ausencia de enclaves en la costa africana, los asentistas disfrutaban del permiso para abastecerse de mano de obra esclavizada en los enclaves que los aliados de la corona mantenían en el Caribe, lo que abría la puerta a todo tipo de actividades ilícitas. En torno al Asiento operó una compleja red de agentes informales y de redes mercantiles autoorganizadas que circulaban con relativa fluidez a través de las fronteras imperiales (ANTUNES *et alii*, 2026). Todo ello revirtió positivamente en el dinamismo de los intercambios en América, garantizó un mejor aprovisionamiento de todo tipo de productos y generó nuevas posibilidades de ganancia, situación que reforzó la autonomía de las elites locales y funcionó como un factor adicional de fidelidad y estabilidad.

Conclusión

Las funestas previsiones en torno a la desmembración de la Monarquía Hispánica y a la pérdida de sus dominios en las Indias ante la agresividad desplegada por el resto de las potencias europeas estuvieron lejos de cumplirse. A pesar de las distorsiones provocadas por la virulencia del corso y la piratería, la corona logró alcanzar acuerdos diplomáticos con las Provincias Unidas, Inglaterra, Portugal y Francia por los que se procedía al reconocimiento de su presencia en determinados enclaves en las Indias y se concedían renovados privilegios para que una gran variedad de entramados comerciales cosmopolitas pudiera operar en sus mercados. Todo ello generó nuevas y lucrativas posibilidades de negocios e impulsó el desarrollo de amplios

espacios de colaboración transimperial que revirtieron favorablemente en la población local.

Como ponen de manifiesto las 6 contribuciones que integran este dossier, el verdadero fundamento de la estabilidad de la presencia española en las Indias reposaba en las altas tasas de fidelidad mostradas por unos súbditos que lograron ampliar de forma palpable sus espacios de autonomía. A la postre, y a pesar del aumento de la corrupción y de todo tipo de actividades ilícitas, fueron ellos los que se hicieron cargo de la defensa y del mantenimiento del orden público, además de contribuir de manera creciente a la financiación del sistema de la Avería que apuntalaba la seguridad de las rutas transatlánticas y el buen funcionamiento de la Carrera de Indias. Sólo así podemos comprender la capacidad de resistencia mostrada por la estructura imperial hispánica. Además de poner coto con eficacia al avance portugués en el Río de la Plata o a los intentos de colonización escoceses en el Darién, las autoridades locales financiaron todo tipo de expediciones de castigo contra los indios Pueblo en el norte de Nueva España o de expansión territorial en la Baja California, además de consolidar las posiciones fronterizas en Valdivia y Chiloé y de adquirir nuevos enclaves en las islas Marianas para reforzar la seguridad de las rutas marítimas entre Acapulco y Filipinas.

La naturaleza policéntrica de la estructura imperial hispánica, vertebrada en torno a un complejo entramado de nodos urbanos con amplios espacios de autonomía, se sustentaba en el establecimiento de complejas relaciones interregionales, basadas en un proceso permanente de negociación que distaban de estar reguladas de manera unidireccional por parte de las autoridades metropolitanas. En este contexto, en lugar de aplicar una política económica dictada por la corte de Madrid y basada en rigurosas medidas proteccionistas y en una rígida regulación del mercado, resulta más adecuado hablar de un tipo de mercantilismo descentrado caracterizado por enmarañados procesos de negociación en los que los actores y los intereses económicos locales ejercían un papel determinante. Un modelo policéntrico y desagregado de gobernanza que, a fin de cuentas, se mostró mucho más eficaz de lo que se suele señalar para atraer a una amplia variedad de redes transnacionales capaces de impulsar procesos de integración intrarregional y de multiplicar las posibilidades de negocio.

Bibliografía

- AGLIETTI, M., HERRERO, M. y ZAMORA, F., (Eds.) (2013). *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y principios de la Edad Contemporánea*, Madrid: Ediciones Doce Calles.
- ALLOZA APARICIO, Á., (2006). *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Valladolid: Junta de Castilla y León.
- ANDÚJAR CASTILLO, F., (2024). “El asalto de los mercaderes al gobierno político del virreinato del Perú (1704-1720). Venalidad y corrupción”. *Anuario de Estudios Americanos*, N° 81. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2024.2.26>
- ANTUNES, C.; GARCÍA-MONTÓN, A.; HEIJMANS, E.; DE KOK, G.; MÜNCH MIRANDA, S.; PEREIRA, E.; SALVADO, J. P.; SVALASTOG, J., (2026). *A Hydra of Business and Men: The Habsburg Asiento de Negros in Structuring the European Transatlantic Slave Trade*, Leiden/Boston: Brill.
- ARAGÓN RUANO, Á., (2016). “Las compañías de comercio armado durante el siglo XVII: los proyectos de 1667 y 1668”. *Obradoiro de Historia Moderna*, N° 25, pp. 173-205.
- ASLANIAN, S. D., (2011). *From the Indian Ocean to the Mediterranean: The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*, Oakland: University of California Press.
- BAENA ZAPATERO, A. y LAMIKIZ, X., (2014). “Presencia de una diáspora global: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800”. *Revista de Indias*, Vol. LXXIV, N° 262, pp. 693-722.
- BARTOLOMEI, A., (2017). *Les marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1828)*, Madrid: Casa de Velázquez.
- BOTELLA ORDINAS, E., (2010). “Debating Empires, Inventing Empires: British Territorial Claims against the Spaniards in America, 1670–1714.” *The Journal for Early Modern Cultural Studies*, N° 10, pp. 142-168.
- BRAVO LOZANO, C., (2022). “No me olvide con su real protección”. El marqués de Barinas y su epistolario con Mariana de Austria entre "consilium", arbitrio y promoción personal (1688-1695).” *Revista complutense de historia de América*, N° 48, pp. 45-73.
- BRAVO LOZANO, C. y ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, A., (Eds.) (2021). *Los embajadores: representantes de la soberanía, garantes del equilibrio, 1659-1748*, Madrid: Marcial Pons.
- BRAVO LOZANO, C. y HERRERO SÁNCHEZ, M., (2025). “Carlos II y los Países Bajos españoles: defensa territorial, gobierno político e intereses mercantilistas”. En A. ÁLVAREZ-OSSORIO, C. BRAVO y R. QUIRÓS (Coords.), *Bifronte imperio de dos mundos. La Monarquía de Carlos II en España y América* (pp. 437-482), Madrid: Iberoamericana-Vervuert.
- BRAVO LOZANO, C. y QUIRÓS ROSADO, R., (Eds.) (2023). *Reloj de Indias. Discurso y práctica de la conservación en el Atlántico de los Austrias, 1598-1700*, Madrid: Sílex.
- BRILLI, C., (2016). *Genoese trade and migration in the Spanish Atlantic, 1700-1830*, Cambridge: Cambridge University Press.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, M., (2005). *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Sílex: Universidad de Cádiz.
- CAÑIZARES ESGUERRA, J., (Coord.) (2018). *Entangled Empires. The Anglo-Iberian Atlantic, 1500-1830*, Filadelfia: The University of Pennsylvania Press.
- CÉSPEDES, G., (1945). *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos de la Universidad de Sevilla.

- CRESPO SOLANA, A., (2009). *Mercaderes atlánticos: redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba: Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba.
- CRESPO SOLANA, A., (2011). “Dutch Merchant Networks and the Trade with the Hispanic Port Cities in the Atlantic (1648-1778).” En N. BÖTTCHER, B. HAUSBERGER y A. IBARRA (Coords.), *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII* (pp. 107-142). Frankfurt: Iberoamericana Vervuert-Colegio de México.
- CRESPO SOLANA, A., (2013). “El juez conservador: ¿Una alternativa al cónsul de la nación?” En M. AGLIETTI, M. HERRERO y F. ZAMORA (Eds.), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y principios de la Edad Contemporánea* (pp. 23-33). Madrid: Ediciones Doce Calles.
- CRESPO SOLANA, A y MONTOJO MONTOJO, V., (2009). “La Junta de Dependencias de Extranjeros (1714-1800) trasfondo socio-político de una historia institucional.” *Hispania*, Vol. LXIX, N° 232, pp. 363-394.
- DELGADO RIBAS, J. M., (2005). “El impacto de Utrecht en la organización del comercio colonial español (1713-1739)”. En J. ALBAREDA (Ed.), *El declive de la Monarquía y del imperio español. Los tratados de Utrecht (1713-1714)* (pp. 123-171). Barcelona: Crítica.
- DÍAZ BLANCO, J.M., (2014). “Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la carrera de Indias (siglo XVII). Entre la desincentivación y la represión.” *Anuario de estudios americanos*, N° 71/1, pp. 47-77.
- DÍAZ BLANCO, J.M. (2015). “Sobre las armadas de indias: la práctica del "beneficio" y la crisis de la avería (1660- 1700).” *Gladius: estudios sobre armas antiguas, armamento, arte militar y vida cultural en Oriente y Occidente*, N° 35, pp. 117-138.
- DIAZ BLANCO, J.M., (2018). “La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos.” *e-Spania*, N° 29, DOI : <https://doi.org/10.4000/e-spania.27539>
- DÍAZ BLANCO, J.M., (2023). “El pensamiento conservacionista sobre la Carrera de Indias: la Casa de la Contratación en el reinado de Carlos II.” En C. BRAVO LOZANO y R. QUIRÓS (Eds.), *Reloj de Indias. Discurso y práctica de la conservación en el Atlántico de los Austrias, 1598-1700* (pp. 227-249). Madrid: Sílex.
- DÍAZ BLANCO, J.M., (2024). *El Norte de la Contratación y la tradición veitiana. Un itinerario del Siglo de Oro al pensamiento histórico moderno*, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla/Deputación de Sevilla.
- DÍAZ BLANCO, J.M y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.J., (2021). “Los indultos de ropa de Francia en el siglo XVII: una aproximación estructural”. En B. PEREZ, M. GUILLEMONT, P. RENOUX-CARON, C. VINCENT-CASSY y S. VOINIER (Coords.), *Le règne de Charles II. Grandeurs et misères* (pp. 133-162). París: Éditions Hispaniques.
- ELLIOTT, J.H., (2012). *History in the Manking*, New Haven: Yale.
- ESCAMILLA GONZÁLEZ, I., (2011). *Los intereses malentendidos: el Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- ESPINO LÓPEZ, A., (2018). “Sobre la creación de fronteras. El caso de La Española y las guerras del reinado de Carlos II, 1673-1697.” *Anuario de estudios americanos*, N° 75/1, pp.157-184.
- FALCÓN RAMÍREZ, J., (1988). *Clases, estamentos y razas. España e Indias a través del pensamiento arbitrista del marqués de Varinas*, Madrid: CSIC.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P., (2021). “Comercio redentor: arbitrista peninsular y proyectismo atlántico en la Monarquía de España (1668-1675).” *Cuadernos de Historia Moderna*, N° 46/1, pp. 9-29.

- FERNÁNDEZ DURO, C., (1899). *Colección de Documentos Inéditos relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas de Ultramar. Segunda serie, publicada por la Real Academia de la Historia, tomo núm. 12. Vaticinios de la Pérdida de las Indias*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra.
- FINDLAY, R. y O'ROURKE, K.H., (2007). *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton: Princeton University Press.
- FREEMAN, D., (2020). *A Silver River in a Silver World: Dutch Trade in the Rio de la Plata, 1648-1678*, Cambridge: Cambridge University Press.
- GÁLVEZ MARTÍN, R. (2025). *Una historia de poder y corrupción. El gobierno del Virrey de Perú Melchor de Navarra, Duque de la Palata (1681-1689)*, Valencia: Albatros.
- GARCÍA MONTÓN, A., (2021). *Genoese Entrepreneurship the Asiento Slave Trade, 1650–1700*, Nueva York-Londres: Routledge.
- GIRARD, A., (1932). *Le commerce français à Séville et à Cadix au temps des Habsbourg; contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIe siècles*, París: De Boccard.
- GONZÁLEZ MEZQUITA, M. L., (2015). “La Paz de Utrecht y su impacto en el mundo atlántico. Una aproximación a partir del caso del Río de la Plata.” *Anuario de Estudios Americanos*, N° 72/1, pp. 97-124.
- GRAFE, R., (2012). *Distant Tyranny: Markets, Power, and Backwardness in Spain, 1650–1800*, Princeton: Princeton University Press.
- GRAFE, R., (2013). “Polycentric States: The Spanish Reigns and the ‘Failures’ of Mercantilism”. En P.J. STERN y C. WENNERLIND (Eds.), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and Its Empire* (pp. 241-262). Nueva York: Oxford Academic.
- GRAFE, R., (2025). “The Political Economy of Competition, Collaboration, and Emulation in the Early Modern Atlantic.” *Cambridge Working Papers in Economic and Social History*, Mar., doi: 10.17863/CAM.116601.
- HECKSCHER, E.F., (1943). *La época mercantilista: historia de la organización y las ideas económicas desde final de la Edad Media hasta la Sociedad liberal*, México: Fondo de Cultura Económica, [1ª ed. en sueco en 1931].
- HECKSCHER, E.F., (1969). “Mercantilism”. En D.C. COLEMAN (Ed.), *Revisions in Mercantilism* (pp. 19–34). Londres: Methuen.
- HEREDIA LÓPEZ, A.J., (2024). “Entre manifestaciones e indultos. Fiscalidad y fraude en la Carrera de Indias en el ecuador del siglo XVII”. *Anuario de Estudios Americanos*, N° 81-2, e23.
- HERNÁNDEZ PÉREZ, A., (2025). “Comerciantes y milicianos: la promoción de la red de los Sánchez de Tagle (1692-1724).” *Temas Americanistas*, N° 55, pp. 306–328. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2025.i55.13>.
- HERNÁNDEZ SAU, P., (2017). “Merchants between the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean: the Boulogny family case (1700 - 1762)”. En M. HERRERO SÁNCHEZ y K. KAPS (Eds.), *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: connectors of commercial maritime systems* (pp. 196-218). Londres/Nueva York: Routledge.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., (1993). “La explotación de las salinas de Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento hispano-neerlandés (1648-1677).” *Cuadernos de Historia Moderna*, N° 14, pp. 179-200.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., (1994). “Cádiz y la reorganización del comercio indiano en el proyecto mercantilista de Juan Cano”. En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1991* (vol. 6, pp. 171-178). Córdoba: Cajasur.

- HERRERO SÁNCHEZ, M., (2000). *El acercamiento hispano-neerlandés, 1648-1678*, Madrid: CSIC.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., (2005). “La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700).” *Hispania*, Vol. LXV, Nº 219, pp. 115-152.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., (2007). “Hegemonía y mercado: El impacto de la guerra económica en la posición internacional de la Monarquía Hispánica”. En M.L. GONZÁLEZ MEZQUITA (Ed.), *Estudios de Historia Moderna: contextos, teorías y prácticas historiográficas* (pp. 13-31), Mar del Plata, Eudem.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., (2014). “Foreign Communities in the Cities of the Catholic Monarchy: a Comparative Perspective Between the Overseas Dominions and Crown of Castile”. En H. BRAUN y J. PÉREZ MAGALLÓN (Eds.), *The Transatlantic Hispanic Baroque. Complex identities in the Atlantic World* (pp. 187-204). Surrey, Ashgate.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., (2015). “La red consular europea y la diplomacia mercantil en la Edad Moderna”. En J.J. IGLESIAS, R. PÉREZ GARCÍA y M. FERNÁNDEZ CHAVES (Eds.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna* (pp. 135-164). Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., (2017). “La Monarquía Hispánica y las repúblicas europeas. El modelo republicano en una monarquía de ciudades”. En M. HERRERO SÁNCHEZ (Ed.), *Repúblicas y republicanismo en la Europa Moderna (siglos XVI-XVIII)* (pp. 273-328). Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- HERRERO SANCHEZ, M., (2018). “Urban Republicanism and Political Representation in the Spanish Monarchy”. En J. ALBAREDA SALVADÓ y M. HERRERO SÁNCHEZ (Eds.), *Political Representation in the Ancien Régime* (pp. 319-332). Londres/Nueva York: Routledge.
- HERRERO SANCHEZ, M., (2019). “Modelos de soberanía y diplomacia. Las repúblicas mercantiles de Génova y las Provincias Unidas ante el conflicto hispanofrancés por la hegemonía (1635-1659).” *Studia Historica, Historia Moderna*, Nº 41/1, pp. 189-230.
- HERRERO SANCHEZ, M., (2026). “La monarquía hispánica, un agregado imperial policéntrico de repúblicas urbanas”. En J.M. IMÍZCOZ BEUNZA, A. ARTOLA RENEDO y J. ESTEBAN OCHOA DE ERIBE (Coords.), *La vertebración de España: Culturas políticas, organización institucional y entramados sociales en la primera modernidad española (siglos XVI-XIX)* (pp. 137-160). Madrid: Marcial Pons.
- HERRERO SÁNCHEZ, M., OROZCO CRUZ, J. y CARDIM P., (Eds.) (2026). *The Asiento and the Transatlantic Trade of Enslaved Africans (circa 1580-1750). Trade Networks and Transnational Connectors*, Leiden/Boston: Brill.
- HERZOG, T., (2015). *Frontiers of Possession: Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Cambridge, MA: Harvard University Press.
- HERZOG, T., (2022). “1680 The Founding of Colonia de Sacramento”. En C. FIOLHAIS, J. E. FRANCO y J. PEDRO PAIVA (Eds.), *The Global History of Portugal. From Prehistory to the Modern World* (pp. 244-248). Brighton-Chicago-Toronto: Sussex Academic Press.
- HOLENSTEIN, A., (2009). “Introduction: Empowering Interactions: Looking at Statebuilding from Below”. En W. BLOCKMANS and D. SCHLÄPPI (Eds.), *Empowering Interactions. Political Cultures and the Emergence of the State in Europe 1300–1900* (pp. 1-32). Aldershot: Ashgate.
- ISRAEL, J., (1992). “England's Mercantilist Response to Dutch World Trade Primacy, 1647-1674”. En S. GROENVELD y M. WINTLE (Eds.), *State and Trade. Government and the Economy in Britain and the Netherlands since the Middle Ages*, (pp. 50-61). Zutphen: Walburg.

KAPS, K., (2025). “Cambio de soberanía, ¿persistencia de prácticas mercantiles? Comerciantes lombardos en la Carrera de Indias en el tránsito del estado milanés de soberanía madrileña a vienesa (1690-1730).”, *Temas americanistas*, Nº 55, pp. 362-387.

KAPS, K., (2022). “Mercados externos, diplomacia y redes de negocio en los suministros de armamento y avituallamiento de Europa central a la Monarquía hispánica durante el siglo XVIII”. En I. VALDEZ-BUBNOV, A. DÍAZ PAREDES y A.J. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ (Coords.), *Armamento y globalización en la Monarquía hispana (siglos XVI-XVIII)* (pp. 145-176). México: UNAM.

KAPS, K. y HERRERO SÁNCHEZ, M., (Eds.) (En prensa), *Decentring Mercantilism Commerce, Economic Policies and Local Governance in Two Polycentric Imperial Structures, the Holy Roman Empire and the Spanish Monarchy (17th and 18th centuries)*, Boston/Leiden: Brill.

KLOOSTER, W., (1998). *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden: KITLV Press.

KLOOSTER, W., (2026). “Exiting the Asiento: Diplomacy and the Dutch Slave Trade during the War of the Spanish Succession”. En M. HERRERO SÁNCHEZ, MANUEL, J. OROZCO CRUZ y P. CARDIM (Eds.), *The Asiento and the Transatlantic Trade of Enslaved Africans (circa 1580-1750). Trade Networks and Transnational Connectors* (pp. 261-279). Brill, Leiden/Boston.

LAMIKIZ, X., (2023). “Fiscalidad y fraude en la reactivación de la Carrera de Indias, 1660-1700”. En R. LANZA (Ed.), *Los dineros de la corona: Finanzas y cambio fiscal en la Monarquía Hispánica, siglos XVI-XVII* (pp. 213-248). Granada: Comares.

LAMIKIZ, X., (2024). “The fiscal transformation of the Spanish Carrera de Indias in the 17th century: a reinterpretation.” *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Nº 42/2, pp. 171–192.

LEVI, G., (2017). “Prólogo”. En M. HERRERO SÁNCHEZ (Ed.), *Repúblicas y republicanismo en la Europa Moderna (siglos XVI-XVIII)* (pp. 11-15). Madrid: Fondo de Cultura Económica.

MARTÍN MARCOS, D., (2012). “La paz hispanoportuguesa de 1715: la diplomacia ibérica en Utrecht.” *Cuadernos de Historia Moderna*, Nº 37, pp. 151-175.

MONTEIRO, N. y CARDIM, P., (2013). “A centralidade da periferia. Prata, contrabando, diplomacia e guerra na região platina (1680-1806).” *História, histórias*, Nº 1, pp. 3-22.

MOUTOUKIAS, Z., (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

OLIVA MELGAR, J.M., (2005). “La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?” En C. MARTÍNEZ SHAW y J.M. OLIVA MELGAR (Eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII–XIX)*, (pp. 19–73). Madrid: Marcial Pons.

OLIVAS, A.A., (2013). “The Global Politics of the Transatlantic Slave Trade during the War of the Spanish Succession, 1700–1715”. En F.A. EISSA-BARROSO y A. VÁZQUEZ VARELA (Eds.), *Early Bourbon Spanish America: Politics and Society in a Forgotten Era (1700–1759)* (pp. 85–109). Leiden: Brill.

ORMROD, D. y ROMMELSE, G., (Eds.) (2020). *War, Trade and the State: Anglo-Dutch Conflict, 1652-89*, Woodbridge: Boydell Press.

PÉREZ PÉREZ-OLIVARES, R., (2006). *El hechizo del mercantilismo: Carlos II y la Junta de Comercio (1679-1707)*, Madrid: Servicio de Publicaciones Facultad de Derecho. Universidad Complutense.

- PÉREZ SARRIÓN, G., (2012). *La península comercial: Mercado, redes sociales y estado en España en el siglo XVIII*, Madrid: Marcial Pons.
- PETTIGREW, W.A., (2013). *Freedom's Debt. The Royal African Company and the Politics of the Atlantic Slave Trade, 1672–1752*, Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- PETTIGREW, W. A., (2026). “The Asiento’s Role in the Changing Relationship between the State and the Merchant Community in the Context of the British Trade in Enslaved African People, c. 1660–1740”. En M. HERRERO SÁNCHEZ, MANUEL, J. OROZCO CRUZ y P. CARDIM (Eds.), *The Asiento and the Transatlantic Trade of Enslaved Africans (circa 1580-1750). Trade Networks and Transnational Connectors* (pp. 316-332). Brill, Leiden/Boston.
- PINCUS, S., (2012). “Rethinking Mercantilism: Political Economy, the British Empire, and the Atlantic World in the Seventeenth and Eighteenth Centuries.” *The William and Mary Quarterly*, N° 69/1, pp. 3-34.
- RIVERO RODRÍGUEZ, M., (2013). “La reconstrucción de la Monarquía Hispánica: La nueva relación con los reinos (1648-1680).” *Revista Escuela de Historia*, N° 12, 1.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, M.E., (2022). “Un espacio de discusión del comercio de Indias: la Junta de Comercio y los proyectos de creación de Compañías (1682-1685).” *Revista complutense de historia de América*, N° 48, pp. 75-102.
- RODRÍGUEZ, A.J. y HERNÁNDEZ, A.J., (2023). “El Consejo de Estado y la defensa de las Indias en los albores del reinado de Carlos II”. En C. BRAVO LOZANO y R. QUIRÓS (Eds.), *Reloj de Indias. Discurso y práctica de la conservación en el Atlántico de los Austrias, 1598-1700* (pp. 137-167). Madrid: Sílex.
- SEMPERE Y GUARINOS, J., (1804). *Biblioteca española económico-política*, Madrid: Imprenta de Sancha.
- STERN, P.J. y WENNERLIND C., (Eds.) (2014). *Mercantilism reimaged. Political economy in early Modern Britain and its Empire*, Oxford: Oxford University Press.
- SUÁREZ ESPINOSA, M., (2001). *Desafíos transatlánticos: mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos.
- SUÁREZ ESPINOSA, M., (2023). “Los peruleros, el consulado de Lima y la transformación del Atlántico ibérico: fiscalidad, asientos comerciales y administraciones en el siglo XVII”. En C. BRAVO LOZANO y R. QUIRÓS (Eds.), *Reloj de Indias. Discurso y práctica de la conservación en el Atlántico de los Austrias, 1598-1700* (pp. 193-225). Madrid: Sílex.
- STORRS, C., (2023). “England and Spain 1600-1700/1713: allies or trade or allies of convenience?” En C. BRAVO LOZANO y R. QUIRÓS (Eds.), *Reloj de Indias. Discurso y práctica de la conservación en el Atlántico de los Austrias, 1598-1700* (pp. 251-297). Madrid: Sílex.
- VALLE PAVÓN, G. del, (2005). *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México: Instituto Mora.
- WELLER, T., (2011). “Las repúblicas mercantiles y el sistema imperial hispánico: Génova, las Provincias Unidas y la Hansa”. En M. HERRERO SÁNCHEZ, Y. R. BEN YESSEF GARFIA, C. BITOSI, D. PUNCUH (Eds.), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)* (pp. 627–656). 2 Vols., Génova: Atti de la Società Ligure di Storia Patria.
- WHEAT, D. y ALTMAN, I., (2023). “The seventeenth-century Spanish Caribbean as global crossroads: transimperial and transregional approaches.” *Colonial Latin American Review*, N° 32/1, pp. 1–10.
- YUN CASALILLA, B., (2023). “Concepts and Viewpoints in Early Modern Iberian Imperial History and the Globalization of Historiographies”: swelling interest in the history of globalization as well as an increasing globalization of historiographies”. En V. HYDEN-

HANSCHO y W. STANGL (Eds.), *Formative Modernities in the Early Modern Atlantic and Beyond. Identities, Politics and Glocal Economies* (pp. 3-25). Singapur: Palgrave Macmillan.

ZAHEDIEH, N., (1986). “Trade, plunder, and economic development in early English Jamaica, 1655-89.” *Economic History Review*, N° 39, pp. 205-222.