

El “libre comercio” español en la conformación del mercado mundial en el Caribe (indicios de la segunda mitad siglo XVIII)

René AGUILAR PIÑA*

La variación geopolítica antillana

Los diferentes rumbos que tomaron las posesiones hispánicas en América y el Caribe —después de los primeros veinte años del siglo XIX— se debieron, entre otros factores, a su distinta distribución geográfica y a la estructura alcanzada por las vías de comunicación, a disposición de las rutas comerciales trazadas por la corona, para los diversos efectos con las colonias de la región.

Años antes (durante la segunda mitad del siglo XVIII), el dominio español sobre el Caribe presentó una serie de variantes sumamente interesantes. De hecho, se puede decir que el Caribe de esa época se había convertido en una zona de intensa actividad de intercambio, a pesar, incluso, de las restricciones que los imperios que dominaban la región imponían a sus posesiones.

Para estos años, Jamaica estaba ya bajo el dominio inglés (1670, Tratado de Madrid), así como La Española había sido fraccionada en dos (1697, Paz de Ryswick): la parte de Saint Domingue (hoy Haití) se convirtió, formalmente, en territorio de Francia (1777, Tratado de Aranjuez) y Santo Domingo (hoy República Dominicana) quedó bajo dominio español. De igual manera, se podía identificar el área de las Antillas Holandesas y el resto de las posesiones españolas.

Como puede verse, era, mínimamente, una región obligada a la diversidad y cercana en distancias que hacía del comercio —cuando menos en términos “prácticos”— una actividad que ocurría determinada, sobre todo por la conveniencia de sus propios pobladores, antes que por los intereses de los imperios a los que pertenecían.¹

Otra cosa muy diferente ocurría con la respectiva correlación de las colonias bajo distintos dominios (territorios distantes, lejanos y, en algunos casos, no obstante su relativa importancia militar, marginales a otro tipo de intereses metropolitanos).

Tomando un caso específico, como el de la isla de Puerto Rico, por ejemplo, se trató de definir sus vínculos políticos con la península; primero, en términos militares, y su abastecimiento corría, sobre todo, por cuenta de los situados novohispanos que eran recursos

* Doctor en economía y maestro en estudios latinoamericanos por la UNAM. Profesor de asignatura en el Colegio de Estudios Latinoamericanos.

¹ La intensa actividad del comercio de esclavos imponía, a la zona, un rasgo singular debido a que la población africana, traída a América para tal efecto, comenzó a integrarse y desarrollar sus propios vínculos, tanto locales como regionales. De modo que puede suponerse que, antes que sentirse identificados con sus amos, los esclavos cultivaron una identidad “sincrética” que abarcaba la posibilidad de distanciarse de los intereses de sus dueños territoriales.

financieros frescos y llegaban a la isla por medio de la distribución directa que hacía Cuba de los mismos (servían, más que nada, para pagar las obras de fortificación y salarios de las autoridades gobernantes y militares, así como para saldar deudas contraídas, por concepto de materias primas, para la construcción de los pasos aduanales marítimos de la corona en la isla); después, en términos comerciales, para la época que aquí retomamos, se había destinado una compañía comercial peninsular con el fin de realizar intercambios comerciales específicos con dicho territorio isleño.²

Un propósito inmediato en esta reflexión consiste en describir algunos elementos que, mediante el ejemplo antillano, pueden expresar, en el ámbito de la política comercial de la corona española, acaso las dificultades o despropósitos en que incurrían las apreciaciones reales sobre la intervención simultánea y contradictoria en esa zona. Esto último, al pretender impulsar su integración al conjunto de los mercados hispanos en el Caribe, sin que dejara de ejecutar sus funciones principales como fortaleza defensiva del reino en las Antillas, por donde atravesaban los circuitos comerciales del dinero americano y los productos de la península que, debido a sus altos precios y poca variedad, la convirtieron en una zona habilitada de la piratería inglesa y francesa.

El condicionamiento político sobre la definición económica de las Antillas

La norma principal del “libre comercio” español, sobre todo a partir de los años comprendidos entre 1762 y 1765, se estableció en torno del proyecto de elaborar los métodos más adecuados para concentrar la mayor cantidad de recursos monetarios para los distintos compromisos financieros y necesidades de rango de la monarquía peninsular.³ A ello obedeció la elaboración de las distintas leyes comerciales y tributarias, así como industriales, que se formularon para articular el engranaje del proyecto reformador con que la corona esperaba obtener resultados, absolutamente positivos, para hacer frente a la competencia inglesa y a la francesa, además de vencerlas, en forma militar, de manera definitiva.

Esto indica, a su vez, que fue la dinámica de la guerra naval lo que imprimió una gran estimulación de la actividad comercial y del ritmo violento de la competencia económica en el espacio americano y del Caribe. Lo cual ocurrió al propio tiempo que, en efecto, forzaba a los distintos actores dirigentes de todos los frentes a motivar sus acciones en función del dominio político de los mercados, en cuya conformación se fundaba toda la estrategia de la forma capitalista en gestación.

En este contexto, se integró al Caribe dentro de la propia modalidad estratégica española en dos sentidos: por un lado, como fortaleza militar frente a los desplazamientos armados y comerciales de los enemigos del reino; y, por otro, como nuevas plazas para el comercio, funcionales a la instauración de nuevas compañías comerciales en distintos puertos de la península.

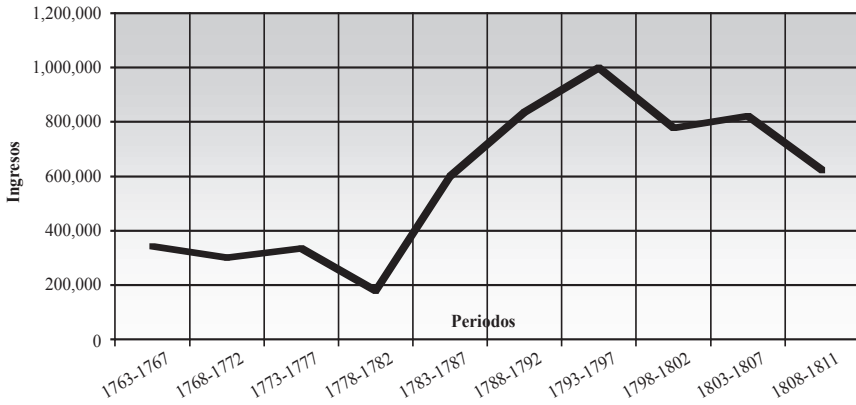
² Antes que considerar a ésta como una iniciativa de la corona para promover el desarrollo económico de la isla, se trataba de una estrategia que intentaba garantizar el estímulo manufacturero de la península, ya que se promovían iniciativas que retomaban el precepto fisiócrata de la productividad de la tierra y el aseguramiento de los mercados para tales intenciones.

³ Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, p. 297.

En un primer momento, se extendió el monopolio de Cádiz⁴ al convertirlo en parte de un metropolitano español para el comercio con sus distintas colonias americanas.⁵ Esto exigió de la corona una serie de iniciativas que extendían los mecanismos de recaudación sobre los aranceles comerciales que, por su ampliación, el monopolio español tendría que asegurarse de concentrar para el Estado.

Los resultados pronto estuvieron a la vista y la estrategia pareció tener un impacto inmediato en los incrementos de los ingresos ordinarios⁶ de la corona entre 1763 y 1797. Lo cual se reflejó en la tendencia al alza que durante ese intervalo de años se registró en la participación de las colonias americanas hacia la metrópoli por este concepto (gráfica I); aunque, como puede constatarse, en 1797 inició su descenso sostenido hasta el comienzo de la segunda década del siglo XIX.

Gráfica I
Participación de la América española hacia la metrópoli en sus ingresos ordinarios
(en miles de reales vellón)*



* Se ha hecho el cálculo para los reales vellón en proporción de 20 reales = 1 peso de plata.

Fuentes: José Patricio Merino, *Las cuentas de la Administración central española*; José Canga Argüelles, *Diccionario de Hacienda* y Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio Español, 1780-1810*, pp. 304-305.

⁴ Con toda seguridad, la idea de “romper el monopolio de Cádiz” se articulaba en relación con otras ciudades portuarias que se encontraban más cerca de resolver los problemas de desplazamiento de mercancías que de verse obligadas a someter a sus productores a las distintas imposiciones tributarias por concepto de traslado desde sus lugares de origen hasta el puerto de la ciudad de Cádiz, que harían ver afectadas sus ganancias. En ese sentido, se puede definir el acondicionamiento de nuevos puertos peninsulares para el comercio fuera de la metrópoli como una *ampliación* de dicho monopolio que, de todos modos, la corona siguió ejerciendo —y ya no sólo desde Cádiz— sobre sus posesiones americanas.

⁵ Cuestión que, incluso, puede verse sustentada en la característica de que, aunque se trataba de un proceso reformador, se podía constatar que había “continuidad y uniformismo en los aspectos funcionales y operativos del tráfico: métodos e instrumentos de contratación, la reglamentación e intervencionismo en las cuestiones de fletes, seguros y financiación del comercio así como en la articulación de extranjeros, monopolistas aduanales y criollos”. Cfr. Antonio-Miguel Bernal, *op. cit.*, p. 298.

⁶ Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio Español, 1780-1810*, p. 73.

Estos ingresos sirvieron para dar una impresión equivocada sobre su significado a largo plazo, pues se trataba de un crecimiento financiero de la metrópoli con un efecto depresivo para las colonias que las llevó a un colapso económico. Esto último debido a que concentraban su actividad económica en saldar compromisos de deuda por concepto de transacciones comerciales, así como sus obligaciones tributarias que, en su conjunto, llenaban las arcas de la metrópoli de recursos financieros y vaciaban a las colonias de los mismos.

No obstante, otras consideraciones permiten asegurar que, sin duda, fueron datos que influyeron en el ánimo de los monarcas españoles para plantearse la viabilidad de la apertura comercial de las colonias americanas con las monarquías enemigas; además de terminar cediendo a las presiones militares de Inglaterra, a favor de quien terminó decidiéndose la reyerta por las plazas comerciales en la guerra por abrir o mantener limitados los accesos a los mercados hispanoamericanos.

Sin embargo, el efecto de la presión económica resultante en ese proceso accidentado, de definición de la composición comercial del mundo, recayó sobre las colonias hispanas de forma heterogénea. Aun cuando no cabe duda de que espacios como la Nueva España tuvieron que absorber la densidad del compromiso en el contexto de las reformas borbónicas, aquél no tuvo para la corona la misma premura sobre posesiones más periféricas y marginales como la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico. Aunque sin duda tuvo sus efectos significativos y obligó a la población a ciertas modificaciones que marcaron su idiosincrasia y comportamiento habitual, el impacto de aquéllas tendía a disolverse en el esponjoso entramado de los códigos sociales de la isla.

Diversificación comercial metropolitana en el “libre comercio” antillano

Si bien, efectivamente, desde 1755 se funda la Compañía de Barcelona⁷ que incorpora al sistema comercial español y, con ello, a su regulación por la Real Hacienda, a Santo Domingo, Margarita y Puerto Rico, no es sino con el decreto del 16 de octubre de 1765 que se conceden los permisos conducentes para que ocurra el comercio directo de Barlovento.⁸ En efecto, se trataba de una serie de iniciativas que introducían la legalización del intercambio entre las posesiones españolas en todo el continente americano y el Caribe, que se coronó con los Decretos⁹ de 1778, los cuales promulgaron el Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España y las Indias.

En el sentido positivo que, para la corona, le significaron estas reformas comerciales y que apuntaba más arriba, posteriormente pudo resultarle sugerente la ampliación de las barreras comerciales hacia los intercambios con los territorios extranjeros; en la medida en que el sistema arancelario español se volvió sumamente eficaz y, con ello, se abría la posibilidad de que la corona lograra recaudar importantes remesas financieras si, además, abría sus puertos al comercio foráneo.

En todo caso, dichas *reformas*, aplicadas al interior del reino y sus posesiones, tuvieron, simultáneamente, otro tipo de efectos en los precios de las mercancías españolas en las colo-

⁷ Antonio-Miguel Bernal, *op. cit.*, pp. 298-299.

⁸ *Ibidem*, p. 300.

⁹ *Idem*.

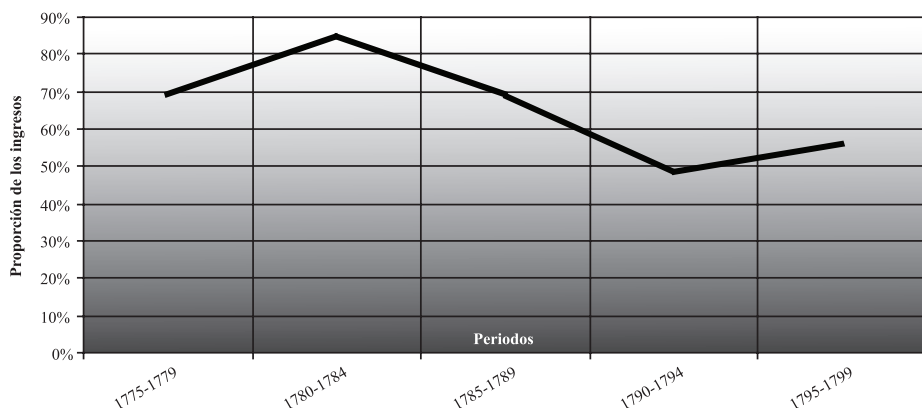
nias, pues mientras los monopolios de los mercados internos obligaban a una pauta inducida de los precios, casi siempre al alza, según los intereses de los consulados o de los gobernadores americanos, la medida introdujo un comportamiento elástico de los mismos que permitía una dinámica más fluida del circulante y su correspondiente distribución entre los poderes locales y los metropolitanos.

Desde el punto de vista de la historiografía española, los resultados cuantificables de la apertura comercial con las posesiones americanas son inciertos e, incluso, imprecisos. Sin embargo, cuando menos en materia fiscal, la historiografía americana deduce un importante crecimiento en la recaudación de recursos, en virtud de un mejoramiento de los mecanismos aplicados para ejecutar esta prerrogativa del Estado monárquico español.¹⁰

En todo caso, los datos oficiales de una de las Sociedades Económicas de Amigos del País (la de Madrid) indicaban que, bajo el rubro de “Efectos” y de “Frutos”, el pago de derechos por tonelada de los que participó el comercio peninsular con destino a Puerto Rico —junto con Santo Domingo y Cumaná— hacia el año de 1776, sumaron 1.087.403 reales totales,¹¹ cifra que, entre otras, le permitían afirmar que los resultados de la liberación comercial no pudieron ser más beneficiosos.

Por otro lado, desde la perspectiva de las colonias, en lo que al aprovisionamiento de recursos financieros en el Gran Caribe se refiere, el recurso de los sistemas de Situados, mediante los que fueron cubiertos los compromisos de la zona y que provenían de la Nueva España, indica periodos (gráfica II) en los que se describía una tendencia a lograr inducir un crecimiento de sus activos monetarios hasta casi 100% en la zona, respecto de la primera mitad del siglo XVIII.

Gráfica II
Situados al Caribe por quinquenio, 1775-1799
(valores en pesos de plata)



Fuente: Tepaske y Klein, *Ingresos y Egresos de la Real Hacienda de Nueva España*, vol. 2.

¹⁰ Es el caso de uno de los principales textos aquí referidos del autor Antonio-Miguel Bernal, así como en lo que concierne a las ideas contrastantes expuestas por Carlos Marichal.

¹¹ Antonio-Miguel Bernal, *op. cit.*, p. 301.

Funcionalidad antillana en el flujo monetario metropolitano

En su conjunto, los datos de aprovisionamiento de plata mexicana, por un lado, y la intensificación del comercio español en el Caribe, por el otro, esclarecen el incremento general de la actividad económica en el área.

Sin embargo, hablando comparativamente, frente a los logros de la estrategia comercial en la región por parte de Francia e Inglaterra, España se vería superada debido a su poca variedad de mercancías manufacturadas y a la concentración del consumo de los mercados externos hacia productos específicos elaborados en el Caribe. En ese sentido, Francia pudo importar hasta 36 veces más que España en lo que se refiere a azúcar, tabaco y algodón (productos que dominaba Inglaterra).¹²

De ello, se puede deducir que España propició una estrategia que permitió intensificar el flujo de mercancías e incrementar la abundancia del mercado monetario en el Caribe y que debido a estos aspectos —señalados arriba— convirtió esas fortificaciones en plazas comerciales, sumamente atractivas para los mercados externos, propios del dominio imperial inglés.

Para el Caribe, la competencia debía centrarse entre Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad que debían, a su vez, coparticipar del comercio proveniente de los puertos metropolitanos de Cádiz, Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante, Coruña, Gijón, Barcelona y Santander.¹³

A esta especie de circuito comercial debemos añadir que un buen número de compañías comerciales inglesas y francesas se ocuparon de realizar operaciones desde Cádiz para coparticipar del retorno metálico desde América. Sin embargo, es difícil cuantificar la relación directa, aunque se puede ensayar un cuadro comparativo (gráfica III) entre los 60 millones de pesos en metales preciosos que las colonias americanas inyectaron a la economía europea entre 1701 y 1705, y los 157 millones de pesos que, según los datos manejados por M. Morineau, constituyeron los ingresos de la metrópoli por concepto de su comercio con las Américas entre 1791 y 1795. Aunque de los datos ofrecidos por García Baquero se establece que, entre 1715 y 1789, los retornos metálicos ascendieron a 55.5 millones de pesos; de los cuales surgieron los beneficios que, para 1761, le reportaron a los ingleses 1,250,000 libras esterlinas y 1,090,000 a los franceses. Además de las más de 8,000,000 de libras que, entre 1784 y 1785 se adjudicaron los británicos como ingresos de plata americana para conformar, con ella, un tercio del valor total de su comercio y hacerse con un quinto de la producción americana de metales para sus mercados.

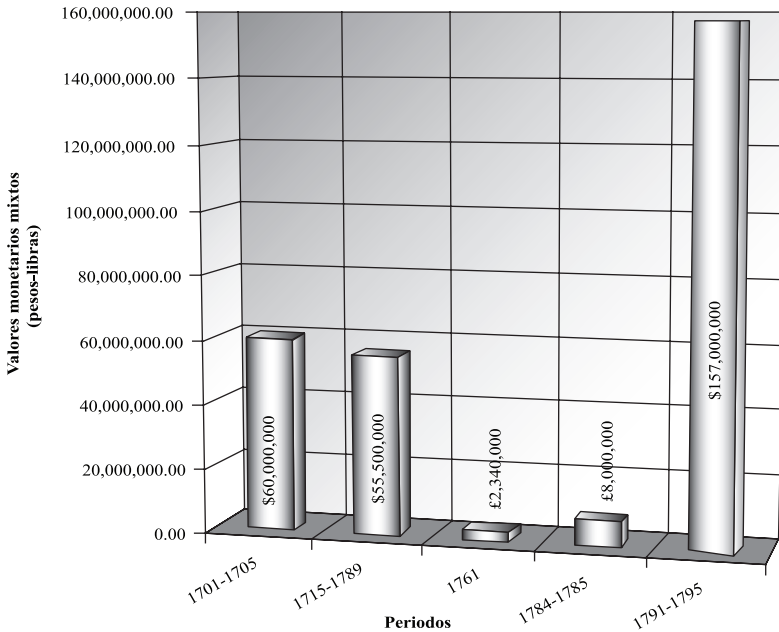
Ampliación de las garantías comerciales en el Caribe

Tal vez lo más singular del carácter de las reformas citadas fue la sofisticación que alcanzaron los préstamos por actividades comerciales en función de la relevante difusión del crédito para las operaciones de este tipo con América.

¹² Antonio-Miguel Bernal, *op. cit.*, p. 314.

¹³ *Ibidem*, p. 300.

Gráfica III
Valores monetarios europeos a partir de la producción de oro y plata en las colonias españolas (1701-1795)



Fuente: Antonio-Miguel Bernal, *La Financiación de la Carrera de indias (1492-1824). Dinero y Crédito en el comercio colonial español con América*, p. 316.

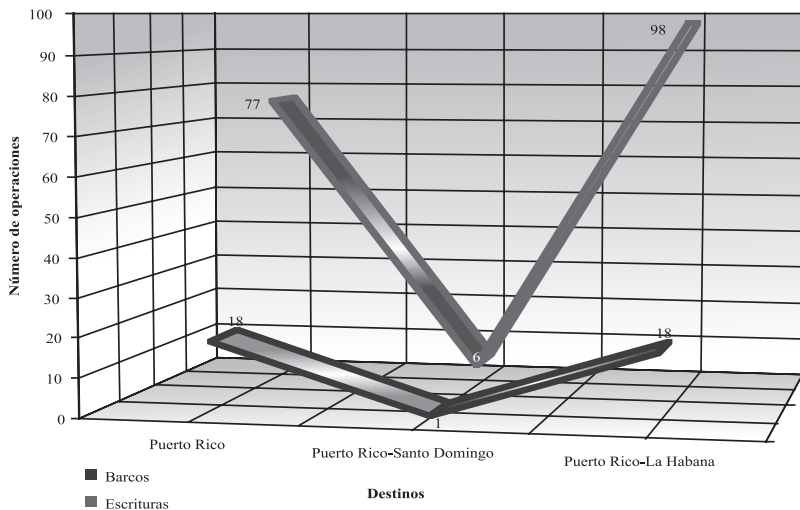
La hipoteca naval fue uno de los instrumentos más difundidos para el intercambio intercontinental del comercio español y, en ella, se disponía de las naves como garantía en los viajes marítimos que, una vez cumplida su larga jornada, tendrían que ofrecer rendimientos garantizados a quienes se aventuraban a invertir en dichas empresas.

En el caso específico de la isla de Puerto Rico, se tienen registros (gráfica IV) que indican su participación, desde el Puerto de Cádiz, en dichas operaciones durante el siglo XVIII, con alrededor de 18 barcos que amparaban créditos a la gruesa aventura, 77 escrituras de riesgo suscritas, así como 215,392 pesos invertidos por ese sistema en la expedición. Tomando en cuenta, adicionalmente, su intervención regulada en el comercio circuncaribe.

Lo que en términos de valores monetarios, precisamente, en esa misma correlación, se puede observar (gráfica V) es que mientras las cotizaciones sobre los barcos se encontraban consistentemente estables, la especulación sobre los valores escriturales de los mismos permitía generar una expectativa mucho más lucrativa. De igual modo, no obstante las ventajas de tales negocios, lo cierto es que la gráfica también muestra un comportamiento a la baja, derivado de la declinación del ciclo financiero que llegaba a su fin con el siglo XVIII.

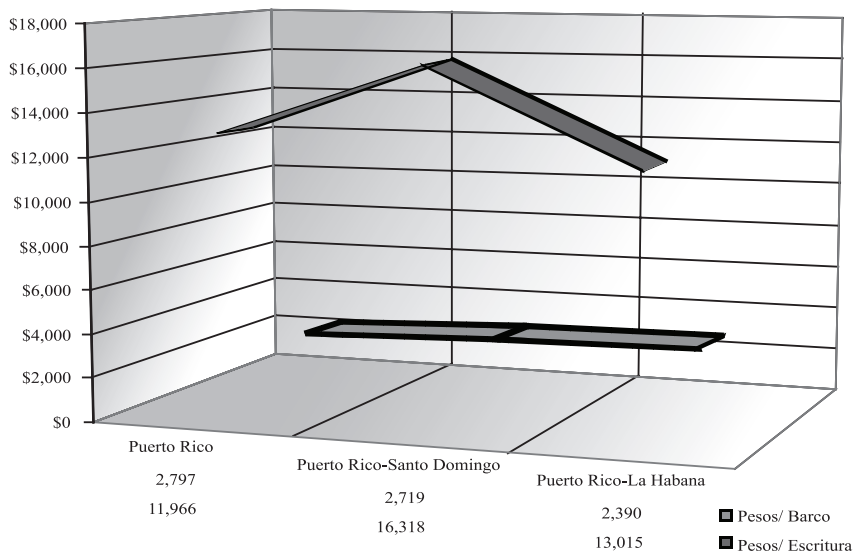
Mientras que para los primeros 20 años del XIX Puerto Rico mantuvo un contacto —más o menos— constante que continuó a la baja por el número de operaciones de este tipo de

Gráfica IV
Correlación entre el número de barcos y escrituras en los cambios y préstamos con destino a Puerto Rico (siglo XVIII)



Fuente: Antonio-Miguel Bernal, *La Financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y Crédito en el comercio colonial español con América* (extracto), p. 391.

Gráfica V
Valores monetarios de los cambios y préstamos con destino a Puerto Rico (siglo XVIII)



Fuente: Antonio-Miguel Bernal, *La Financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y Crédito en el comercio colonial español con América* (extracto), p. 391.

comercio de las escrituras de riesgo. Lo cual se deduce de los datos¹⁴ de 1803 con 11 barcos, 1819 con cinco y 1820 con dos.

En su conjunto, la aplicación de todas y cada una de estas medidas obedeció a la exigencia de aplicar una serie de regulaciones para determinadas actividades que, de todas formas, ya ocurrían con anterioridad, tanto en esta isla en particular como, de manera común, para toda el área del Caribe.¹⁵

Primeros apuntes conclusivos

Aun cuando, en efecto, la habilitación de las plazas comerciales que diversificaron los flujos de intercambio en la región pudo ofrecer atractivos beneficios a la corona española y a la población privilegiada local, lo cierto es que esas mismas medidas indujeron una mayor participación —incuantificable hasta ahora— del comercio al margen de esos intereses dominantes y circunscritos a la legalidad de la época. Por ello, paradójicamente, es imposible hacerse una idea precisa de la significativa ambivalencia que tuvieron los circuitos de intercambio “ilícito” en la conformación y ampliación de los trayectos comerciales que sirvieron para incorporar a la dinámica del comercio internacional y, con ello, en el funcionamiento del mercado mundial, a la región del circuncaribe.

De ese modo, al mismo tiempo que se fortalecía la adhesión de las islas a la dinámica del comercio imperial del reino, la tensión de los mercados internos, ejercida por la intervención sistemática del “comercio enemigo”, convirtió a la región en un bastión empírico del “comercio libre”; más allá de la versión española, pues incluyó siempre la participación activa del comercio galo y sajón e incluso del holandés, a pesar de las restricciones formuladas por el rey español. Incluso las prohibiciones oficiales en las islas no estancaron las costumbres regionales de disposición y apertura de los insulares al intercambio con los barcos mercantes de contrabando, además de que tampoco sirvieron para proteger, eficazmente, a todas las plazas del continuo asedio de la piratería.

Este fenómeno influyó de manera diferenciada en la población del Caribe a propósito de los sentimientos anti-españoles que se comenzaron a generalizar, y que se nutrieron del flujo de las ideas políticas que saturaron la modalidad de la naciente modernidad de la vida social de las islas; las cuales experimentaron un efecto que no implicó, necesariamente, procesos posteriores de insurrección armada contra la corona. En realidad, entre la población de la región se registraron adaptaciones diferenciadas que van de los movimientos independentistas a principios del siglo XIX, hasta aquellos que, por el contrario, se enfrascaron en una militancia a favor de profundizar y elevar sus vínculos políticos y sociales con la corona, sin conseguir nunca un reconocimiento equitativo por parte de ésta.

Igualmente, el gobierno monárquico metropolitano dejó sentir un enfriamiento de las relaciones con América (no sólo con aquellos territorios que dejaban de ser sus colonias,

¹⁴ *Ibidem*, p. 423.

¹⁵ Sin duda, en el proceso de aplicación de la versión americana de las reformas administrativas de los Borbones, estas iniciativas de regulación comercial fueron, al principio, medidas que tenían la finalidad de tapan el paso de la piratería o el contrabando; aunque, después, se convirtieron en la estrategia que buscaba normar esas mismas actividades económicas a favor de la Real Hacienda de la corona española.

sino incluso con aquellas posesiones que permanecieron bajo su dominio hasta el final del siglo XIX también). Todo ello sin descuidar, y más bien profundizando, el trato de segundo orden que desde su apreciación política se les asignó, por ejemplo, tanto a Puerto Rico como a Cuba.

En su conjunto, la paulatina contracción que fue mostrando el comercio peninsular hacia sus destinos americanos al acercarse el inicio del siglo XIX, de todos modos dejó condiciones de operación, por mínimas que fueran, que los emplazamientos locales estimularon e incorporaron al mercado mundial, en el sentido en que éste se orientaba en las naciones metropolitanas (convirtiendo de continuo el flujo de la riqueza bajo el dominio de la acumulación en forma de *capital*). Cuestión que, por otro lado, influiría en la subsecuente diferenciación de las sociedades de la época moderna, en rangos de progreso y atraso (que omitían engañosamente la capacidad de distinguir la conformación de maneras híbridas, andróginas, antediluvianas o divergentes de las dominantes), pero que desembocaron en la geopolítica del mundo global en que cada una de sus fases se cristalizó en la moderna evolución del comercio mundial y en la que, necesariamente, debió incrustarse el Caribe.

Bibliografía

- Anes Álvarez, Gonzalo, *Economía e Ilustración en la España del siglo XVIII*, 3ª ed. revisada. Barcelona, Ariel, 1981 [1ª ed. 1969].
- Antúñez y Acevedo, R., *Memorias históricas sobre legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las indias occidentales*, Madrid, 1797, ed. de A. García Baquero, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1981.
- Aracil, Rafael, y M. García Bonafé (eds.), *Lecturas de historia económica de España [Siglos XVIII-XX]*, 2 vols., Vilassar de Mar, Oikos-Tau, 1976-1977.
- Arciniegas, Germán, *Bibliografía del Caribe*, México, Diana, 1947.
- Bernal, Antonio-Miguel, *La Financiación de la Carrera de indias (1492-1824). Dinero y Crédito en el comercio colonial español con América*, Edit. Fundación El Monte, Sevilla, 1992.
- Bernal, Antonio, y Antonio García Baquero, *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla, Sevilla, 1973.
- Bernard, Gildas, *Le secrétariat d'Etat et le conseil espagnol des Indes (1700-1808)*, Genève-París, 1972.
- Charpentier, Genevieve, *Les relations économiques entre Bordeaux et les Antilles au XVIII^e siècle*, 1937.
- Chemin Dupontes, P., *Les Petites Antilles*, París, Désormeaux L'Harmattan, 1979.
- Defourneaux, Marcelin, *La contrabande roussillonnaise et les accords commerciaux franco-espagnols après le Pacte de Famille [1761-1786]*, 94 Congrès National de Sociétés Savantes, Paris, 1971.
- Dembicz, Andrzej, “Definición geográfica de la región del Caribe”, en Theudis Iraeta, *Premisas geográficas de la integración socioeconómica del Caribe*, La Habana, Instituto de Geografía de la Academia de Ciencias de Cuba, 1979.

Fernández Méndez, Eugenio, *Crónicas del Puerto Rico. Desde la conquista hasta nuestros días (1493-1955)*, Ed. "EL CEMI", San Juan de Puerto Rico, 1995.

Marichal, Carlos, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio Español, 1780-1810*, México, El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1999.