



José María Oliva Melgar

EL MONOPOLIO DE INDIAS EN EL  
SIGLO XVII Y LA ECONOMÍA ANDALUZA

Lección Inaugural  
Curso 2004-2005

EL MONOPOLIO DE INDIAS EN EL SIGLO XVII  
Y LA ECONOMÍA ANDALUZA  
LA OPORTUNIDAD QUE NUNCA EXISTIÓ



JOSÉ MARÍA OLIVA MELGAR  
CATEDRÁTICO DE HISTORIA MODERNA  
UNIVERSIDAD DE HUELVA

EL MONOPOLIO DE INDIAS EN EL SIGLO XVII  
Y LA ECONOMÍA ANDALUZA  
LA OPORTUNIDAD QUE NUNCA EXISTIÓ

LECCIÓN INAUGURAL  
CURSO ACADÉMICO  
2004-2005



Universidad  
de Huelva

DATOS EDICIÓN

PRIMERA EDICIÓN EN FORMATO EBOOK: DICIEMBRE 2015

PRIMERA EDICIÓN EN FORMATO PAPEL: SEPTIEMBRE 2004

© Servicio de Publicaciones   
Universidad de Huelva 

© José M<sup>a</sup> Oliva Melgar 

I.S.B.N.: 978-84-95699-05-2

Depósito legal: H 189-04

PAPEL

*Papel*

Offset industrial ahuesado de 90 g/m<sup>2</sup>  
Impreso en papel de bosque certificado

*Encuadernación*

Rústica, cosido con hilo vegetal


Printed in Spain. Impreso en España.

*Imprime*

Imprenta Beltrán S.L.

Publicaciones de la Univesidad de Huelva es miembro de UNE 

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutivo de delito contra la propiedad intelectual.

 [Clique para mayor información](#)



EL EBOOK LE PERMITE



Citar el libro



Navegar por  
marcadores e  
hipervínculos



Realizar notas  
y búsquedas  
internas



Volver al  
índice  
pulsando el pie  
de la página



Comparte  
#LibrosUHU



Únete y  
comenta



Novedades a  
golpe de clik



Nuestras  
publicaciones en  
movimiento



Suscríbete a  
nuestras  
novedades

Excmo. Sr. Rector Magco.  
Excmas. e Ilmas. Autoridades  
Compañeros y Amigos

Soy muy afortunado.

Hasta ahora, junto a las inevitables tristezas, la vida me ha proporcionado muchas y muy especiales alegrías. Y también la vida académica sido muy generosa conmigo. Sin más mérito que la edad, después de muchas otras satisfacciones, ahora me brinda la muy singular ocasión de, en cierta manera, representar la docencia de nuestra Universidad. Temo mucho que no estaré a la altura de circunstancia tan elevada y solemne; pero, ya es tarde para privarme del privilegio de dirigir la palabra a ustedes en esta inauguración de curso. Vaya pues, inmediatamente, mi agradecimiento. Mi agradecimiento a nuestra Universidad por llamarme a ocupar este lugar de tanto honor y, en nombre de toda ella, al señor Rector, que, además, me ha cedido el turno que a él correspondía de disfrutar de esta oportunidad, única en la vida académica y limitada a muy pocos afortunados, de ser escuchado por toda nuestra Universidad de Huelva.

Al recibir este muy extraordinario honor de exponer la lección inaugural de este curso 2004-2005, lo primero tuvo que ser decidir sobre qué materia yo les podría hablar y decir algo que les pudiera interesar... ¿Qué puede interesar a todos los presentes, es decir, a quienes trabajamos y vivimos al servicio de la Universidad de Huelva? Se me hacía obvio que habría de ser una materia histórica de entre las que componen mi especialización en la Edad Moderna y que esa materia fuera además concerniente a Andalucía. Pero, para concretarla, pregunté a mis maestros. Consulté a quienes me han ense-

ñado que la Historia ha de servir para ayudar a hacer progresar la Humanidad. Evoqué a don Antonio Domínguez Ortiz, fallecido en enero del año pasado, cuya generosa sabiduría se vestía de la más elegante modestia; recordé conversaciones rebosantes de esperanza en la Humanidad del Profesor Pierre Vilar, que también nos dejó hace ahora poco más de un año, después de habernos enseñado tanto desde su mirada francesa. Y me respondió don Antonio, con palabras llenas preocupación y amor por la Historia y por Andalucía escritas hace casi 30 años, en 1976, en su intervención en el primero de los Congresos de Historia de Andalucía. Entonces sugirió don Antonio un amplio catálogo de líneas de investigación poco o nada atendidas hasta aquel momento por la historiografía moderna en Andalucía. Entre ellas, al referirse al comercio de Indias y a los sectores sociales articulados en torno a él, afirmó que el estudio de la economía andaluza en la Edad Moderna es inseparable de la americana y, entre las preguntas con las que concretaba su contenido general, proponía investigar sobre las industrias andaluzas que trabajaban para la exportación a América y sobre las comarcas agrícolas que tenían como salida importante de su producción la carga de sus productos en las naos de Indias. Ahí estaba la respuesta a mi pregunta y la materia elegida para esta, como en este caso, no siempre bien llamada lección:

EL MONOPOLIO DE INDIAS EN EL SIGLO XVII Y LA ECONOMÍA ANDALUZA  
LA OPORTUNIDAD QUE NUNCA EXISTIÓ



## 1. INTRODUCCIÓN

Cuentan que cuando, apenas iniciado el verano de 1808, el ejército napoleónico destinado a ocupar Andalucía traspasó Despeñaperros, el General Dupont ordenó a sus tropas hacer una salva en honor de la tierra en la que iban a entrar. Aquellos soldados tenían ante sí una tierra de la que habían oído hablar mucho por su proverbial riqueza. En efecto, eso es lo que acompañaba siempre a la mención del nombre de Andalucía en todo el mundo, aunque nuestra tierra escondía en su interior terribles dramas. Todavía por entonces, a ella, a sus pueblos y ciudades, como había venido ocurriendo a lo largo de prolongados períodos de su historia, seguían acudiendo gentes de variada procedencia en busca de las esperanzas que en sus lugares de origen no encontraban. Después llegaron las visiones románticas, la fijación de tópicos costumbristas y la resignada ensoñación. Y no mucho más tarde, con alguna década por delante para completar el siglo XIX y con una persistencia que ha llegado hasta tiempos que todavía son recientes, en durísimo contraste con su propia historia, han sido muchos los hombres y mujeres de Andalucía que tuvieron que emigrar para sobrevivir al mismo ritmo que la mecanización de la agricultura expulsaba de su tierra a todos aquellos trabajadores que desde entonces resultaban innecesarios en un sector agrario que completaba su transformación en empresa capitalista.

He simplificado con lo resumido una trayectoria mucho más compleja; pero, ¿qué había ocurrido para que una tierra que fue paradigma de riqueza pasara a ser incapaz de dar sustento y condiciones de vida aceptables a gran parte de su propia población? Esta es una de las preguntas que con más insistencia se han planteado, y deben seguir planteándose, los historiadores andaluces. Reconozco que responderla va mucho más allá de mis posibilidades; tan más allá que ni lo puedo intentar. Lo que está a mi alcance es mucho más corto en el tiempo, los siglos de la Edad Moderna, y mucho más limitado en la materia ya que, de lo mucho que mi trabajo en la Universidad de Huelva me ha permitido aprender, sólo me sentiría autorizado a hablar de una parte de esa época y sólo de algunos de sus contenidos.



Desde hace unos años vengo trabajando sobre el famoso Monopolio de Indias y el riquísimo comercio que bajo él se llevó a cabo durante tres siglos. Esta era una de las riquezas universalmente más envidiada de Andalucía. Pero, cuando todavía los ecos de aquella salva de honor francesa habrían seguido rodando por los montes de la Sierra Morena de no haber sido callados poco después por el estruendo de los cañonazos de Bailén y la descompuesta huida de aquellos mismos soldados, al otro lado del Atlántico, en aquel verano de 1808, las élites criollas de aquellos *otros reinos y otras provincias* comenzaban a crear juntas revolucionarias que, materializadas dos años después, encabezarían la Independencia del continente americano. Con ello se iniciaba el precipitado fin del Monopolio de Indias. Y, mientras tanto, durante los tres siglos largos que van de 1503 a 1824, ¿qué había pasado con la economía andaluza, especialmente con la de aquella geografía y aquellos sectores más estrechamente vinculados a la Carrera de Indias?

Este es, a todas luces, uno de los problemas históricos más importantes y de obligada reflexión, no sólo para los estudiosos del propio Monopolio de Indias, sino para toda la historiografía modernista andaluza. Pero la cuestión es más que difícil. Carentes aun de muchas investigaciones que han de proporcionar materiales y luz sobre los muchos aspectos que permanecen a oscuras, por mi parte no puedo pretender proponer al cabo de estas páginas respuestas definitivas, ni siquiera provisionales. Lo que puedo ofrecer son más bien las reflexiones que las informaciones disponibles permiten hacer. Esas reflexiones llevan inevitablemente a una pregunta central: ¿porqué la presencia del Monopolio de Indias en la Andalucía Bética no dio lugar a ningún tipo de modernización económica, y menos aun a su industrialización, sino que más bien, lo que propició fue su tardía incorporación a la economía capitalista y, además, cuando se modernizó, fue sobre una base esencialmente agraria y con acusadísimos desequilibrios sociales?

A esta pregunta, formulada así o de maneras parecidas, cuando se ha respondido, las más de las veces se ha hecho mediante vaguedades –el Monopolio ahogó a Andalucía–, recurriendo a culpabilidades externas –los extranjeros se aprovecharon por medios



ilícitos- y desviando la atención con mitificaciones y sueños de la razón que, como nos dejó bien grabado Francisco de Goya, produce monstruos –la indolencia andaluza para el trabajo y la gestión económica-. Lo cierto es, aunque mucho se ha escrito sobre ello, que pocas veces se ha abordado con seriedad y rigor histórico materia tan decisiva. Para intentarlo, seguramente, el mejor camino comienza por confrontar los beneficios teóricos del Monopolio, los beneficios que habría debido proporcionar, con lo conseguido al cabo de tantos años de su vigencia, con los resultados reales que del Monopolio han quedado en Andalucía.

Sin necesidad de reseñar aquí el catálogo completo, y por resumirlo en lo más básico, entre los primeros, cabe pensar que el Monopolio habría representado una oportunidad muy importante para el crecimiento agrario, singularmente en la Andalucía del Valle del Guadalquivir, gracias a la privilegiada posibilidad de exportar a Indias grandes cantidades de los productos de sus feraces tierras. Esto a su vez, habría debido suponer una importante revalorización de la tierra como medio de producción y, consiguientemente, habría debido agilizar su mercado de forma que incluso hubiera debido debilitar las bases de la posesión señorial de la tierra. La industria andaluza también habría debido tener una inmejorable oportunidad. Teóricamente, la industria de la geografía cercana al Monopolio era la llamada, antes que ninguna otra, a proporcionar los productos manufacturados que demandasen las Indias al contar con la innegable ventaja de producirlos casi a la vista de las naos que las habrían de llevar al mercado colonial. También, si así habrían debido resultar beneficiados los sectores productivos, lo lógico habría sido que catalizaran el desarrollo de un sistema financiero que estuviese encabezado por una red bancaria propia, estable y firmemente consolidada, que así habría tenido también su oportunidad. A partir de todo lo anterior, y como resultado general, con capitales ágiles y dispuestos para su inversión, la Andalucía del Monopolio, que también habría debido ser capaz de irradiar a otras tierras su fortuna, habría debido quedar en una posición idónea para llevar a cabo una importante acumulación de capital, en todas sus formas básicas -agrario, industrial, mercantil y



financiero- y esta acumulación, siguiendo con la misma lógica, habría debido convertirse en verdadera acumulación originaria y, por tanto, finalmente, el Monopolio de Indias habría debido servir para poner las bases necesarias en la formación de un temprano y eficientemente desarrollado capitalismo industrial moderno.

Pero nada de eso ocurrió. Sólo constan algunos crecimientos, localizados sectorialmente y durante poco tiempo, algunas décadas del siglo XVI. Por tanto, la realidad, al final, fue muy distinta. Uno de los especialistas mejor situado para hacer un balance general, A.García-Baquero, escribió que el Monopolio fue «motor innegable de prosperidad y *pudo* serlo de reconversión económica definitiva para la región»; pero los siglos XIX y XX han demostrado que el Monopolio no fue motor ni de prosperidad general ni de reconversión económica. De ahí que, en palabras del mismo investigador, donde tanta riqueza hubo, de América no quedara más que «el mito y la añoranza». Lo más lamentable era que, «ninguna otra región de ningún otro país se ha visto incluida en un fenómeno de tales proporciones con tan escasos resultados prácticos» de forma que el único resultado según A.García-Baquero fue «un rumor doloroso de fracaso por la ocasión perdida»<sup>1</sup>. Con una sensación parecida y con similar reconocimiento del nulo resultado positivo a largo plazo, otro especialista, A.M.Bernal, se preguntaba –diciendo mucho con pocas palabras- si lo que hubo fue un monopolio realmente sevillano y gaditano para, a continuación -aunque en la propia pregunta estaba implícito un rotundo sí como respuesta-, preguntarse también si la Andalucía del Monopolio había sido sólo un lugar de mero tránsito de mercaderías de otros orígenes y de remesas de metales preciosos hacia otros destinos<sup>2</sup>.

Así pues, expresado de una u otra manera, las voces son unánimes a la hora de juzgar negativamente las repercusiones a largo plazo de la ubicación del Monopolio de Indias sobre el territorio económico y social en el que fue asentado. Pero, cuando no se recurre al silencio o a tópicos y lugares comunes, parece haber menos unanimidad a la hora de definir los mecanismos a través de los cuáles esas repercusiones se tornaron tan negativas. En consecuencia, las incógnitas sin resolver de forma suficientemente cum-



plida son mucho más numerosas que las respuestas convincentes. El balance historiográfico es decepcionante y pobre. Y el balance histórico no puede ser más descorazonador y mísero ante la evidencia del desaprovechamiento de las posibilidades excepcionales ofrecidas por el Monopolio de Indias a lo largo de tres siglos. Una gloria pasada, una fabulosa aventura sin final feliz, unas frases para las guías turísticas.

El período en que, según se reconoce por todos, todo se torció y el Monopolio de Indias emprendió el camino que condujo hacia aquel triste resultado final, fue el siglo XVII. La cronología encaja, puesto que este siglo fue el de la profunda crisis, tan extendida por España. Es más, en su seno, la Andalucía del Seiscientos parecía, junto con tierras del interior de Castilla, el mejor ejemplo y la más irrefutable demostración de la decadencia económica y social española. Por eso conviene observar, para empezar, aunque no será necesario hacerlo con detenimiento, cómo estaban organizados el Monopolio y la Carrera de Indias. A partir de ahí será cuando pueda plantearse cómo funcionaban realmente uno y otra en el siglo XVII para, con ese bagaje, poner los medios para intentar, finalmente, responder a las preguntas más importantes en materia que tanto importa en la historia de la Andalucía moderna y que, por sus consecuencias a largo plazo, también importa mucho en nuestros días.



## 2. UNA BREVE MIRADA AL TIEMPO DE LAS ILUSIONES

No mucho después de que los europeos descubrieran que había unas ricas tierras al otro lado de la Mar Océana, el humanista cordobés Hernán Pérez de Oliva justificaba en 1524 la necesidad de que el Guadalquivir fuese navegable hasta Córdoba para hacerla partícipe de los beneficios que ya se evidenciaban,

*«... porque antes ocupábamos el fin del mundo, y ahora estamos en el medio, con una mudanza de fortuna cual nunca antes se vido... y por donde venga a vuestras casas gran prosperidad... De estas Islas han de venir tantos navíos cargados de riquezas, y tantos yrán, que pienso que señal han de dejar en las aguas del mar...»<sup>3</sup>*

Unas décadas más tarde, en 1569, el dominico sevillano fray Tomás de Mercado, gran conocedor de las Indias y de los negocios que daban tanto brillo a su ciudad natal, explicó que,

*«...la Casa de la Contratación de Sevilla y el trato de ella es uno de los más célebres y ricos que hay el día de hoy, o se sabe en todo el orbe universal. Es como el centro de todos los mercaderes del mundo, porque, a la verdad, soliendo antes Andalucía y Lusitania ser el extremo y fin de toda la tierra, descubiertas las Indias, es ya como medio...»<sup>4</sup>.*

En ambos observadores la conclusión es la misma: gracias a la posesión de las Indias y a la forma en que fueron concretadas las relaciones comerciales con ellas, Andalucía había pasado en pocas décadas a ocupar un lugar central en la expansión mercantil del mundo occidental. Eran los tiempos del asombro y del optimismo. Y no hace falta decir que todas estas mutaciones se debieron a las particularidades que adquirió el Monopolio de Indias. Un Monopolio articulado sobre un sistema administrativo, técnico y de control que durante tres siglos canalizó todo contacto legal con las Indias y cuyos caracteres esenciales, para empezar, conviene recordar sumariamente.



## 2.1. LA ORGANIZACIÓN DEL MONOPOLIO Y DE LA CARRERA DE INDIAS

No parece necesario volver a discutir las razones que a fines del siglo XV avalaban la legitimidad de la posesión de aquellas tierras a favor de quien las descubriera, conquistara e incorporara a la Cristiandad. De hecho, nadie discutió, salvo, según se dice, Francisco I, rey de Francia, las razones políticas, administrativas, y hasta religiosas —es decir, de control social y seguridad política— en las que se fundamentaba la posesión exclusiva de las Indias. En aquel momento, y todavía mucho después, el *exclusivismo* era entendido como consustancial a la noción de Colonia. Todavía en 1797, Rafael Antúnez, el historiador y jurista gaditano, explicaba en sus *Memorias Históricas* que,

*«Es propio de la naturaleza de toda colonia... no tener otro [fin] que el de la matriz que la fundó; y el derecho privativo en esta para comerciar exclusivamente con aquella, ha sido mirado siempre como nacido del derecho de gentes. Por un tácito consentimiento de todas las naciones civilizadas se ha creído en todos tiempos, que pues la fundadora de la colonia había dado el ser a esta, enviando a ella personas, y manteniéndolas de todo en su establecimiento, era justo que aquella gozase el privilegio exclusivo de sus frutos, y de su comercio activo y pasivo» .*

Incluso Adam Smith, el más reputado de los padres del liberalismo económico, no condenó la posesión monopolística de las Indias. Se limitó a criticar el poco aprovechamiento que de su Monopolio venía logrando la Metrópoli<sup>6</sup>. Y lo cierto es que la noción y el derecho a disfrutar del ejercicio del Monopolio de Indias por los reyes de España y sus súbditos no fueron discutidos; otra cosa distinta es que fuera respetado en esa larga guerra mercantilista por apoderarse a toda costa del comercio del que disfrutaba el rival político y económico.

Interesa más recordar los caracteres que tuvo el Monopolio hispano. El modelo con el que se contaba era el monopolio estatal de la Casa da India portuguesa; pero la temprana constatación de que



las Indias iban a constituir mucho más que una serie de factorías costeras como las portuguesas, hizo que los Reyes Católicos cedieran, mediante capitulaciones, el protagonismo a sus súbditos y dejaran paso a la iniciativa particular. Por tanto, hubo que configurar el Monopolio y concretarlo de forma que, sin abandonar el concepto de exclusividad de la Corona en última instancia, la gestión directa fuese cosa de los particulares. De ahí el carácter más sobresaliente del Monopolio hispano, esto es, la suma de dos restricciones: una, la limitación de su ejercicio a un sólo lugar, a un sólo puerto, concentrando en él todos los organismos encargados de llevarlo a la práctica y excluyendo a todos los demás, y, la otra, la reserva del derecho a comerciar y a *pasar a Indias* -lo cual era tenido como un privilegio concedido por la Corona a sus súbditos naturales-, vedando la presencia de extranjeros y de disidentes étnico-religiosos. Desde luego, el sistema de puerto único facilitaba notablemente el control de las nuevas posesiones en todas sus vertientes así como el del tráfico y la recaudación fiscal. Y, si esto era lo que se pretendía, no hay duda de que en aquel momento la fórmula escogida era la más aconsejable. Tampoco parece necesario detenerse en debatir las razones de la designación de Sevilla como ese puerto único. Baste decir que las decisiones reales fijando en Sevilla la organización de nuevas expediciones, más que crear el derecho, se limitaron a reforzar una situación que de hecho ya se daba como resultado de una amplia serie de circunstancias históricas, geográficas y económicas favorables a la designación sevillana<sup>7</sup>.

De esa forma, en cuanto el incremento de las expediciones descubridoras, conquistadoras y comerciales hizo urgente su creación, los Reyes ordenaron mediante la Real Pragmática de 14 de enero de 1503 «...*hacer en la muy noble ciudad de Sevilla una Casa de Contratación...*» que, diseñada como un organismo especial o delegación de la Corona, se encargase de administrar todo lo que directa o indirectamente tuviera que ver con las Indias<sup>8</sup>. Nació así este instrumento esencial del Monopolio. Un instrumento diseñado pensando sobre todo en el control mercantil y fiscal, como demuestran la denominación de sus tres cargos principales y la profesión de los elegidos: el negociante de origen genovés Francisco de



Pinelo, *factor*; el burgalés Sancho de Matienzo, *contador*, y como *tesorero* Juan de Briviesca, también mercader. Más tarde fueron creados otros cargos: en 1508 el de *piloto mayor* -cuyo primer responsable fue el florentino Américo Vesputio, a quien sucedió en 1518 Sebastián Caboto-, poco después, los de *cartógrafo*, *cosmógrafo*, además de los *visitadores de naos* y, como responsables de los asuntos judiciales, los *oidores y fiscales*, inicialmente competentes incluso en asuntos mercantiles y criminales<sup>9</sup>, organigrama que fue completado en 1557 con el cargo de *Presidente de la Contratación*, nombrado directamente por el rey y, como era norma en cargos de alto nivel, reservado a miembros de la alta nobleza.

Las sucesivas reales ordenanzas de la Contratación, desde las de 1510 hasta las de 1552, mientras completaban su proceso de institucionalización, asignaron a la Casa múltiples atribuciones y variadas competencias. Por una parte, sus responsabilidades científico-técnicas -confección de cartas navegación, preparación de pilotos, recopilación de todo tipo de informaciones geográficas, antropológicas, botánicas, mineralógicas, etc.- prestigiaron grandemente a la Casa y la convirtieron en el principal centro científico de la Europa del siglo XVI. Por otra, la Contratación hubo de adoptar rígidos perfiles al ser competencia suya todo lo relativo al comercio y la navegación. Estas funciones aduaneras y de control del tráfico incluían, entre otras, la autorización para el despacho de navíos -tras superar las tres *visitas*-, la inspección de las mercancías -mediante los famosos *registros* de Contratación, fuente fundamental para el análisis del comercio colonial<sup>10</sup>-, el cobro de los derechos -el *almojarifazgo de Indias* de extracción y de introducción y otros- y la severa vigilancia del oro y la plata y su acuñación en la Casa de la Moneda de Sevilla. Así pues, a diferencia del Monopolio portugués, la Corona renuncia a participar directamente en el comercio y, en general, en la explotación colonial de las Indias, limitando su participación a la explotación fiscal de la Colonia y del comercio con ella. De todas formas, todo lo anterior requería una reglamentación detallada y una engorrosa burocracia. Tanta reglamentación y burocracia como para acrecer la actitud celómana que caracterizó a la Contratación durante tres siglos y como para que ella misma originase una de las cruces del Monopolio.



Mientras tanto, se fue acrecentando el comercio y los mercaderes interesados en lo que ya se denominaba la *Carrera de Indias* se fueron especializando. De esa especialización, y de la solidaridad resultante de enfrentar problemas comunes —como el acoso de la piratería a las embarcaciones, para cuya defensa desde 1521-25 se recaudaba la *avería*, y el no menos insistente acoso del Emperador, que una y otra vez les reclamaba parte de sus beneficios—nacerá la *Universidad de los Cargadores a Indias*, reconocida oficialmente gracias a la Real Provisión de 23 de agosto de 1543. Esta institución, el *Consulado de Indias*, seguía las pautas tradicionales de los consulados mediterráneos y contó con el modelo directo del de Burgos, partiendo del clásico doble carácter de corporación mercantil y de tribunal de comercio. Regido por un Prior y dos Cónsules, elegidos anualmente por los cargadores entre ellos mismos, el Consulado era competente en los pleitos entre mercaderes y en sus quiebras, aplicando un procedimiento rápido y, sobre todo, privativo<sup>11</sup>. Sus funciones, reforzadas por las ordenanzas de 1556, que fueron las definitivas hasta su extinción en 1790, permitían al Consulado intervenir en la constitución de compañías, en la contratación de seguros y créditos, en el precio de los fletes y en todo lo que pudiera afectar al comercio. Contó además con ingresos propios. La Real Provisión le autorizaba a percibir el 1 por mil de las mercancías cargadas a Indias; poco después adquirió *juros*, añadió los derechos *de escribanía* y *de Lonja*, este destinado a la construcción, iniciada en 1583, del magnífico edificio que hoy alberga el Archivo General de Indias. Dirigido por expertos, siempre mostró tal solvencia que con reiteración se encargó del *Asiento de la Avería*, y ocasionalmente de los del almojarifazgo mayor de Sevilla, el de Indias y del *Asiento de Negros*, y administró diversos ingresos de la Real Hacienda. Incluso, mediante donativos, préstamos y anticipos, llegó a convertirse en financiero de la Corona, lo que le permitió, como contrapartida, hacerse poco a poco con mayores competencias y privilegios. Entre otras cosas, acabó determinando el volumen de las flotas, los precios de las mercancías en Indias, disponía el envío de navíos *de aviso* y de *azogues* e incluso condicionaba la naturalización de extranjeros para participar en la



Carrera<sup>12</sup>. En definitiva, el Consulado, que no es una institución de la Corona sino la poderosa corporación de los cargadores de Indias, es decir, una corporación privada, acabó por ser, al menos desde mediados del siglo XVII<sup>13</sup>, el organismo que en la práctica se ha hecho con el control del comercio y de la Carrera de Indias y, con ello, con la gestión del Monopolio y sus beneficios<sup>14</sup>.

No puede dejar de decirse algo, aunque sólo sea una palabra, sobre la Universidad de Mareantes, el gremio de los hombres de mar, los responsables de la navegación, desde armadores y propietarios de navíos hasta marineros, grumetes y pajes, pasando por capitanes, pilotos y maestros. Esta Universidad de Mareantes se puede considerar fundada en 1561, cuando nuevas ordenanzas ponen al día el antiguo Colegio de Cómities de Triana y la responsabilizan, entre otras cosas, de la enseñanza de los futuros pilotos de la Carrera de Indias. Establecida en la Casa de Las Columnas, en la orilla trianera del Guadalquivir, en 1687 tenía solvencia como para iniciar la construcción de mayor y mejor sede, el actual Palacio de San Telmo.

Paralelamente a esta configuración institucional, el Monopolio, como es muy sabido, también contó con una peculiar organización técnica del tráfico, el famoso sistema de flotas y galeones. La búsqueda de mayor seguridad, regularidad y eficacia en la travesía atlántica llevó a la necesidad de organizar e institucionalizar también el tráfico<sup>15</sup>. Durante las primeras décadas el comercio se valía de embarcaciones que partían sueltas o en improvisados convoyes que pocas veces llevaban escolta armada. Esta fórmula, aunque la Casa de la Contratación proporcionaba alguna protección militar, que era costeada mediante la *avería*, no garantizaba un tráfico seguro y regular, especialmente cuando los primeros impulsos en las llegadas de metales preciosos americanos atrajeron también a la piratería inglesa y cuando, reanudada la guerra con Francia en 1543, aumentó la agresividad del corsarismo. Ya no bastaban las reales cédulas que obligaban a la Casa de la Contratación a no autorizar el despacho de las embarcaciones que no alcanzaran el tonelaje establecido, que no contasen con la artillería suficiente o que no demostrasen la solidez requerida, de lo que se derivó la prohibición de emplear naos de construcción andaluza a causa de la escasa



calidad de la madera utilizada. Así, al tiempo que iba quedando atrás la fase de conquista y simple depredación de las Indias, el incremento del comercio y de la emigración hizo forzoso regular las comunicaciones y organizar su defensa. Las experiencias acumuladas, que determinaron las mejores derrotas y fechas, completaron el diseño del sistema. Una Real Cédula de 16 de julio de 1561 prohibía expresamente el despacho de navíos sueltos y ordenaba que,

*«...cada un año se hagan y formen en el Río de la ciudad de Sevilla, y puertos de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, dos Flotas y una Real Armada que vayan a las Indias: la una Flota a la Nueva España, y la otra a Tierra Firme... la una por enero, la otra por agosto...»*<sup>16</sup>.

En su virtud, aunque con notorio retraso, en abril de 1564, fue despachada la primera *Flota de Indias* como tal. Convoyada por ocho galeones armados, embrión de la futura *Armada de la Mar Océano*, en realidad compuso una flota doble, con naves destinadas, unas, a Veracruz y Las Antillas y, otras, a Nombre de Dios, Cartagena y otros puertos de la costa caribeña de América del Sur. Con la siguiente flota, la de 1566, quedó consolidado el método, que incluía el regreso conjunto de ambos convoyes por el norte de Bermudas, tras agruparse en La Habana<sup>17</sup>. Y pronto se acuñó la distinción entre *Flotas* y *Galeones*, fundada en que las naos destinadas a Tierra Firme -que traían la ya abundante plata peruana- eran protegidas por seis u ocho galeones de guerra, a veces más, mientras que las flotas de Nueva España, menos ricas, solían contar sólo con dos, la Capitana y la Almiranta.

Quedó así fijado definitivamente el sistema de navegación a Indias. Un sistema que durará casi tanto como la propia Carrera y que será la fórmula casi exclusiva del tráfico durante más de dos siglos. La última flota oficial fue la despachada de Nueva España, en 1776 al mando de don Antonio de Ulloa. Y no está de más añadir que, si este sistema se mantuvo vigente durante tanto tiempo, lo fue, no tanto por el empeño de la Corona como por el interés de los cargadores integrados en el Consulado: a fin de cuentas, era más fácil controlar y regular un comercio concentrado en estos grandes y casi invencibles convoyes<sup>18</sup>. Si, al menos teórica-



mente, de ellos dependían los suministros al mercado americano, como cabía esperar, el ritmo del comercio oficial, es decir, el de la frecuencia en la salida de flotas y galeones, vino marcado por el indisimulado interés de los cargadores por dilatar los intervalos entre ellas para forzar al alza los precios de las mercancías en Indias y a la baja el de la plata y los coloniales que compraban.

El Monopolio de Indias, pues, se sustentaba sobre un conjunto institucional integrado por organismos de la Corona y por corporaciones de los particulares interesados en el comercio colonial; pero organismos y corporaciones tan estrechamente vinculadas que el resultado supuso un rígido sistema organizativo, técnico y de control del comercio y del mercado americano, defendido, además, por una prolija y detallada reglamentación creada para lograr el imposible sueño del exclusivismo. Un Monopolio jurídicamente hispano, pero geográficamente andaluz, asentado en el triángulo Sevilla-Sanlúcar-Cádiz, y regido desde la Casa de la Contratación de Sevilla cuyo funcionamiento legal puede representarse de la manera que se hace en la Figura 1.

El funcionamiento previsto del Monopolio, como se ve, era tan sencillo como cerrado en sí mismo: por el embudo representado en la figura por Sevilla, Casa de la Contratación y Monopolio, tenía que discurrir todo lo que legalmente fuera o viniera de las Indias. Un diseño legal muy simple con el que se trataba de conseguir el sueño mercantilista del momento: el aprovechamiento exclusivo de toda la riqueza colonial mediante la conversión de las Indias en mercado reservado para los productos metropolitanos, tanto de productos agrarios, es decir, los *frutos de la tierra*, como las manufacturas producidas por los gremios de las ciudades de la Corona de Castilla. Y lo había de hacer bajo la atenta mirada de la Casa de la Contratación y por medio de aquellos pocos mercaderes legalmente capaces de participar en la Carrera de Indias, los *cargadores* integrados en el Consulado, convertidos por ello en usufructuarios en la práctica del Monopolio español de Indias<sup>19</sup>.

No todos los cargadores son iguales. En un extremo, con la reserva del llamado *tercio de frutos* a su favor, están los *hacendados*, dueños de grandes viñedos u olivares que sólo ocasionalmente ex-

Figura 1: El funcionamiento del Monopolio según su diseño legal



fuentes: elaboración propia.



portaban a Indias, y los *cosecheros*, dueños de extensos dominios agrarios dedicados prioritariamente a la exportación a Indias, muchos de ellos nobles o camino de serlo, sin faltar entre ellos Ponces de León, Guzmanes y Riberas-; en el otro extremo, los cargadores propiamente dichos, comerciantes al por mayor de mercaderías variadas, cuya profesión y ocupación principal consiste en comprar para cargar y vender en Indias con el máximo beneficio<sup>20</sup>. Ni unos ni otros escaparon a la perspicacia de fray Tomás de Mercado:

*«...Estos señores de Gradas están tan pagados y contentos de su estado y sucédeles tan prósperamente... que los más de ellos han ya mercado y hecho en ese Aljarafe y Sierra Morena grandes heredades y haciendas de toda suerte... Háse ennoblecido y mejorado su estado, que hay muchos entre ellos personas de reputación y honra...»<sup>21</sup>*

La observación es propia de tan agudo analista como era el dominico sevillano. Y, además de tener presente que las líneas anteriores fueron escritas hacia 1569, conviene retener lo que expresan como una de las claves de los problemas con los que se tropezará más adelante. Pero también hay que tener presente que en otro lugar, no necesariamente discreto, están quienes necesitaban disputarse un hueco en las bodegas de los galeones de las flotas, fuera para sí o, más aun, prestando su nombre a mercaderes extranjeros. El caso es que todos, grandes y chicos, naturales y extranjeros, querían participar, como aquel *«necio de Gradas»*, al que Tomás de Mercado vio hacer subir tanto en quince días el precio de los terciopelos en su afán por hacerse con una buena partida para cargar<sup>22</sup>.

## 2.2. LAS ESPECTACULARES CIFRAS DEL SIGLO XVI

Aquellos comportamientos no debían ser nada extraños en unas décadas en las que la llegada de las naos de Indias con sus cargamentos enriquecía a quienes habían logrado cargar a la ida. Tampoco podía dejar de admirar a quienes contemplaban lo que venía en sus bodegas. Pedro de Medina, a la vista del botín de Cajamarca, escribió que,

*«...ha venido nao con pastas de oro redondas de a cuatro palmos... y hubo nao que trujo quinientas arrobas de plata...»*



*y otras riquezas, que se han traído y traen no se pueden numerar...»<sup>23</sup>* .

En 1595, otro testigo directo, el cronista sevillano Francisco de Ariño, refiere asombrado que,

*«En 8 de mayo de 1595 sacaron de la capitana ciento tres carretadas de plata y oro, y en veinte y tres de mayo del dicho trujeron por tierra de Portugal quinientas ochenta y tres cargas de plata y oro y perlas, que sacaron de la almirante, que dio sobre Lisboa... que fue muy de ver, que en seis días no cesaron de pasar cargas de la dicha almiranta por la puente de Triana, y este año hubo el mayor tesoro que jamás los nacidos han visto en la Contratación, porque llegaron plata de tres flotas y estuvo detenida por el rey más de cuatro meses y no cabían [en] las salas porque fuera en el patio hubo muchas barras y cajones...»<sup>24</sup>* .

Desde luego, no carecen de alguna exageración los testimonios coetáneos; pero los cálculos modernos, aunque sujetos a discusión, también expresan resultados asombrosos y se ha de reconocer que todo demuestra que, en efecto, se estaba logrando aquel prioritario objetivo español y europeo en América: el enorme beneficio mercantil expresado sobre todo en forma de metales preciosos, desde el oro de los tesoros y *rescates* hasta la explotación sistemática de la minería colonial. Los cálculos de P.Chauu, con gran aparato estadístico y mucho *galic flavour*, determinaron el volumen y la coyuntura del tráfico entre 1504 y 1650. Durante esos años navegaron a Indias 10.635 navíos con un total de 2.112.853 toneladas de arqueo, y regresaron 7.332 navíos con 1.605.500 toneladas. Los primeros cincuenta años vieron un estimulante asentamiento del tráfico; de ahí a 1562, una vez alcanzados los límites territoriales de la Colonia, una breve recesión dio paso a la intensificación del tráfico resultante de la explotación sistemática de los recursos americanos. Tomando como base 100 el período 1503-1510, el índice que mide el número de embarcaciones, tras el salto decisivo de los años sesenta, se multiplica por cinco y el de sus tonelajes por más 15 hacia 1610-20. Será en este momento cuando, después de décadas de crecimiento espectacular, se inicia según P.Chauu el declive de la Carrera.

Bien medido el tráfico, los datos sobre la composición del comercio no son nada precisos. De todas formas, puede decirse que en el siglo XVI

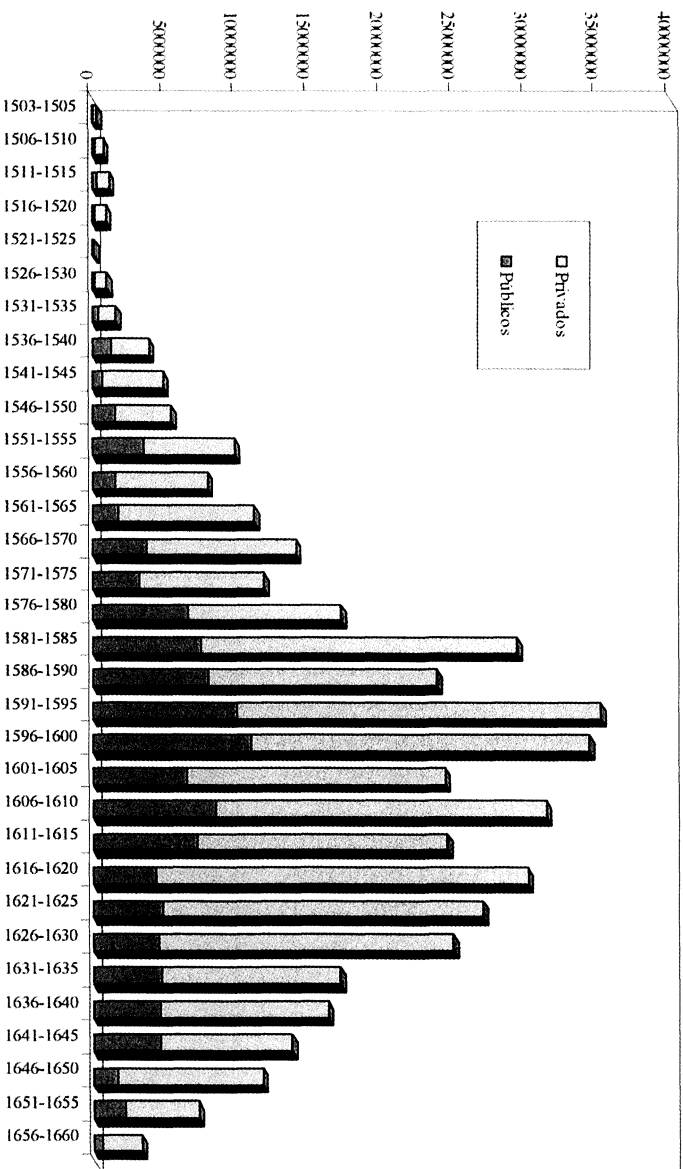


el comercio en su vertiente de ida suponía una variada procesión de mercancías que incluía desde productos de la agricultura andaluza hasta diversas manufacturas, pasando por todo cuanto demandaban unas sociedades a las que se pretendía especializar en la minería y se limitaba el desarrollo de su capacidad productiva autónoma. A la vuelta, los metales preciosos, en moneda o en barras, tejos y joyas, así como perlas y piedras preciosas, todo ello bajo la denominación genérica de *plata*<sup>25</sup>, eran la principal, pero no la única, contrapartida del comercio de ida. Nuevas materias primas –tintes, como la cochinilla, el índigo y el campeche, y maderas preciosas, además de los cueros cimarrones-, plantas medicinales y alimentos –tan estimados que son adquiridos como medicamentos, como el azúcar- completan las ricas cargazonas de regreso<sup>26</sup>.

Pero es comprensible que, de todo lo obtenido de las Indias, tanto la Corona como los particulares quedaran cegados por el brillo del oro y de la plata. También es natural que esa codiciada «...*poca de tierra congelada*...»<sup>27</sup> haya movido la codicia investigadora de los historiadores especializados. Uno de los más precoces, E.J.Hamilton, publicó en 1934 sus resultados, según los cuales desde 1503 hasta 1660 la Contratación registró oficialmente casi 448 millones de pesos de 450 maravedís, equivalentes a 17.068 toneladas de metales preciosos. De ellas, sólo el 1% –en peso– era de oro que, aunque nunca supuso menos del 10% en valor, se vio avasallado por la plata a partir de los años treinta.

Puede comprobarse que las remesas de metales preciosos ya son significativas desde la década de 1530; pero el ritmo se incrementó desde los sesenta, para aumentar aun más desde 1579, año en que se inicia la explotación sistemática de Potosí, el *cerro rico* descubierto en 1544, y alcanzar su cenit en 1591-1600. Las últimas décadas del siglo XVI vieron registrar cantidades ingentes de plata como fruto de una eficaz conjunción de factores productivos: el mercurio de Huancavelica, el procedimiento de la amalgama para el tratamiento del mineral y la aplicación de las Ordenanzas del Virrey Toledo que incluían la reglamentación y encuadramiento del trabajo indio forzado mediante la *mita*. Posteriormente, tras la prolongada meseta de las dos primeras décadas del siglo XVII, durante las cuales se mantuvieron niveles cercanos a los máximos de finales del siglo XVI e inicios del XVII, todo comenzará a derrumbarse según E.J.Hamilton.

Gráfico n° 1: Remesas de metales preciosos americanos según E.J.Hamilton, 1503-1650 (en pesos de 450 mrs.)



frente: E.J.Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975 (ed. or., Nueva York, 1934), p.47, tabla 1.



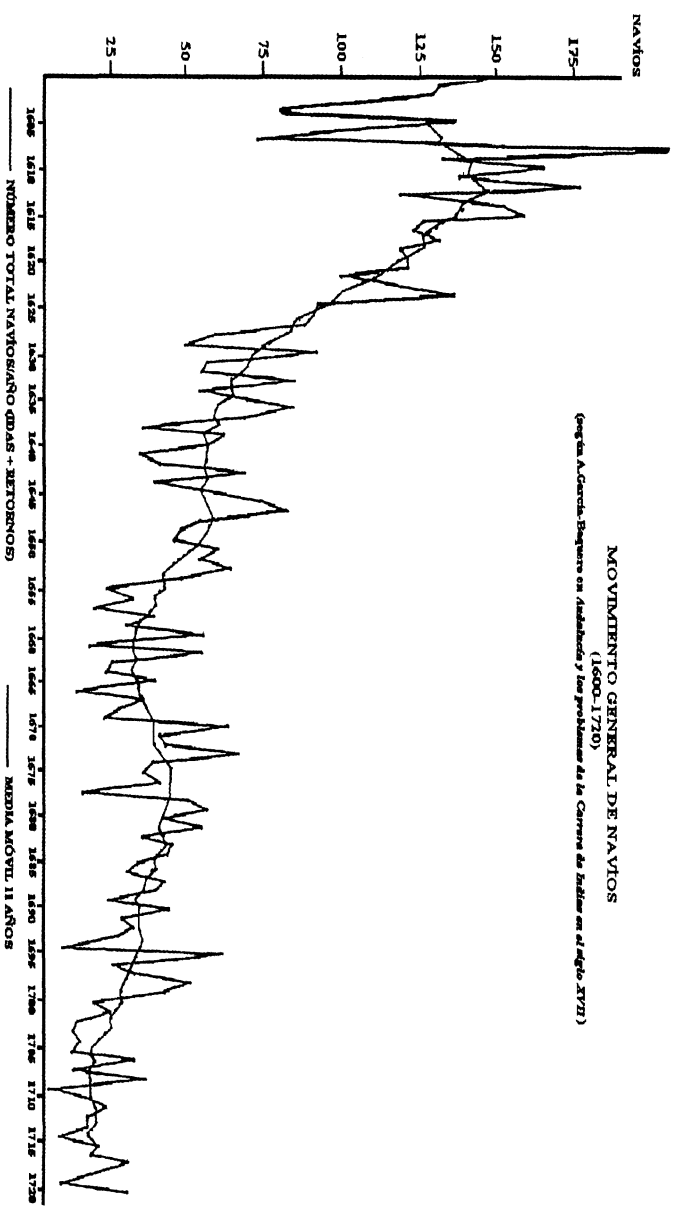
### 3. DEL ESPLENDOR DEL SIGLO XVI A LA PRESUNTA DECA DENCIA DEL MONOPOLIO EN EL SIGLO XVII

Si sobre la coyuntura del tráfico y sobre las cantidades de metales preciosos llegados desde América en el siglo XVI –en realidad, lo único investigado en cuanto a este siglo- las informaciones disponibles son suficientemente coincidentes<sup>28</sup>, lo que conocemos sobre el Monopolio de Indias en el siglo XVII, a pesar de las importantes investigaciones realizadas y de las informaciones acumuladas, sigue presentando más disparidades que coincidencias, más incertidumbres que certezas. No hay muchas dudas sobre los volúmenes del tráfico y su ritmo, lo menos importante; sí las hay, en cambio, sobre la entidad del comercio y su expresión en mercancías, tanto en su vertiente de ida como en la de regreso. Por ejemplo, la contrapartida de las exportaciones desde la Metrópoli en productos coloniales permanece en el terreno del debate y la discusión, sobre todo, como se verá después, en el caso de las remesas de metales preciosos americanos. Por tanto, parece necesario repasar las cifras con las que se cuenta.

#### 3.1. LAS CONTROVERTIDAS Y SOSPECHOSAS CIFRAS DEL SIGLO XVII

En primer lugar, las del tráfico, medido mediante el número de navíos y sus tonelajes. Para la primera mitad del siglo XVII, como continuación de las del siglo precedente, se cuenta con las series de P.Chaunu y, para la segunda, con las de L.García Fuentes<sup>29</sup>. Hay que advertir que el encaje entre ambas series es imprudente, por no decir algo impertinente, a causa de las diferencias de carácter metodológico e informativo entre ambas elaboraciones<sup>30</sup>. De todas formas, la conexión entre las dos series llevada cabo por A.García-Baquero y reproducida en el Gráfico nº 2, demuestra una perfecta continuidad y ambas coinciden en afirmar la paulatina disminución del tráfico, escalón a escalón, a partir de los años veinte del siglo XVII, afirmación apoyada sobre todo en la comprobación, ya bien conocida<sup>31</sup>, de que las flotas dejaron de tener la regularidad y el número de galeones habituales a fines del siglo XVI.

Gráfico nº 2: Evolución del tráfico de Indias en el siglo XVII



fuente: A García-Baquero, "Las mudanzas del condicionamiento americano", en A. Domínguez Ortiz, dir., *Historia de Andalucía*, Barcelona, 1981, p. 245.



Esta observación no parece discutible y, según los cálculos de A.García-Baquero, la caída habría sido del 76% desde 1611-15 a 1656-60 y de ahí a 1706-10 caída de otro 53%, lo que le hace argumentar que el descenso del tráfico no puede ser ignorado y que la tendencia negativa iniciada en 1620 continuó y mantuvo el comercio indiano en constante depresión hasta llegar a la *simá de 1709*<sup>32</sup>. En otras palabras, el tráfico de Indias a fines del siglo XVII y principios del XVIII habría llegado a ser tan escaso que en esas fechas sólo suponía, poco más o menos, lo mismo que a los 10 ó 15 años del inicio de la Carrera. Unos resultados que han permitido a la mayoría de la historiografía especializada sostener, tras considerar demostrada una *continuada y grave tendencia negativa* en el tráfico y, con el tráfico en el comercio, que el Monopolio había caído a lo largo del siglo XVII en una profunda e *irremediable decadencia* que culminó con la *desaparición virtual de la Carrera de Indias*, decadencia de la que sólo lograría salir de la mano del reformismo borbónico<sup>33</sup>. Este punto de vista sigue presidiendo, de forma pertinaz y con pocas excepciones hasta ahora, toda conclusión sobre el comercio colonial a lo largo del reinado de Felipe IV y todavía más durante el de Carlos II<sup>34</sup>. El Monopolio, por tanto, habría fracasado rotundamente en el siglo XVII. Los esfuerzos que dieron lugar en el siglo XVIII a su recuperación habrían sido insuficientes o tan tardíos que no lograron recuperar el terreno perdido en el siglo XVII. Quedaría así explicada, sin necesidad de más análisis ni explicación, su nula utilidad como motor que propiciara el crecimiento económico en España en general y en Andalucía en particular.

Pero, entonces, ¿por qué siguieron saliendo las flotas a lo largo de todo el siglo XVII, aunque sea cierto que lo hagan ahora con menos regularidad y con menor número de galeones? ¿Porqué y cómo siguió funcionando un sistema monopolístico que, de hecho, se mantuvo en vigor, sin modificaciones verdaderamente profundas, hasta la segunda década del siglo XIX, es decir, mientras España mantuvo la posesión de sus colonias continentales americanas? O de otra forma, ¿porqué la participación en el Monopolio hispano seguía siendo algo tan codiciado como para que incluso en sus momentos más críticos siguieran afluyendo hacia él hombres, capitales y mercancías desde toda Europa?

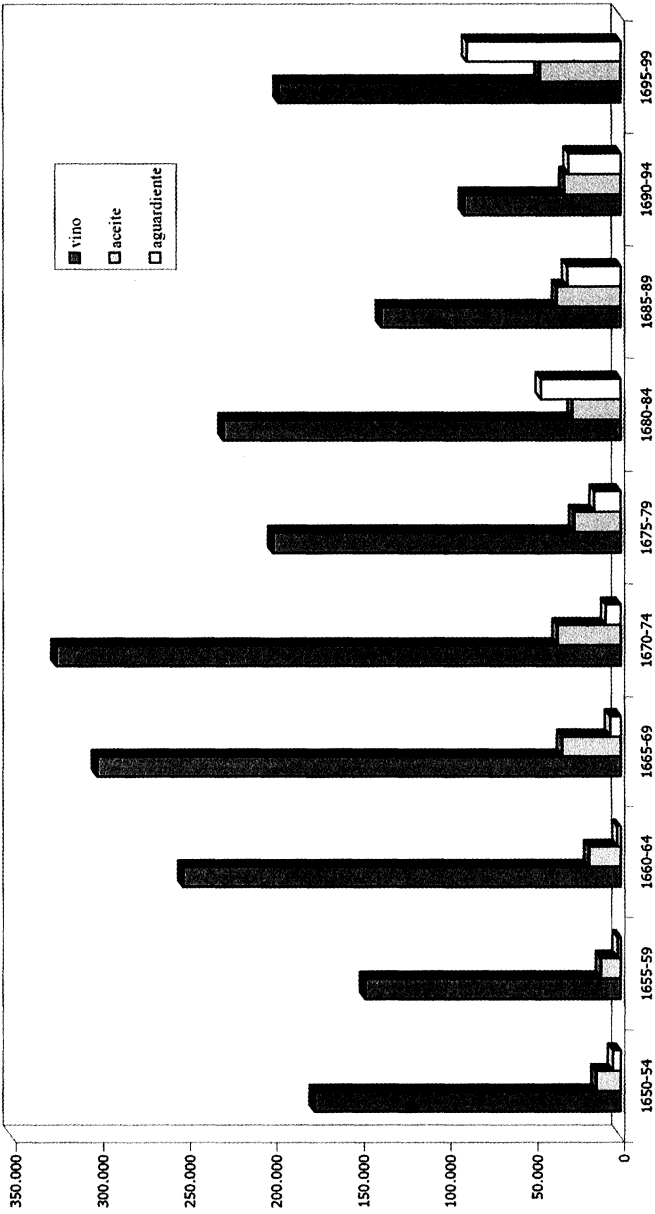


Es necesario, pues, dado que el número de navíos y su tonelaje, si bien permite medir el tráfico, resulta una medida muy grosera si se quiere conocer lo que más importa, esto es, la composición y valor del comercio, tratar de medirlo a través de las mercancías traficadas, tanto en el sentido de ida como en el de vuelta. En cuanto a la primera mitad del siglo XVII, las indicaciones de P. Chaunu, muy detalladas sobre el tráfico, se limitan en cambio a meras prospecciones sobre la estructura del comercio. Por lo que hace a la segunda mitad del siglo sí se cuenta con suficientes informaciones, las obtenidas por L. García Fuentes mediante el uso de los registros oficiales de la Casa de la Contratación aunque, desgraciadamente, por razones que más adelante se comprenderán, con ellos es imposible expresar este comercio según el valor de las mercancías. Con esa insuperable limitación, de todas ellas aquí bastará observar la evolución de las exportaciones más significativas: por una parte, los frutos de la tierra, de los que sólo se considerarán los principales, es decir, el vino, el aceite y el aguardiente, y, por otra, las manufacturas, que aunque son muy variadas, mayoritariamente consisten en elaboraciones textiles y recibían la denominación genérica de *ropas*<sup>35</sup>.

La exportación de frutos a Indias de 1650 a 1699, incluyendo las 215.000 arrobas registradas en Canarias bajo el control de la Casa de la Contratación -consistente en vinos y algunos aguardientes y que suponen el no despreciable porcentaje del 8'4%-, se expresa en el gráfico nº 3 en quinquenios con la intención de atenuar la violencia de sus fluctuaciones anuales ocasionada tanto por la irregularidad en las fechas de salida de las flotas como por la diferencia en los rendimientos de unas y otras cosechas.

Como se ve, a pesar de no conseguir resultados brillantes, la evolución de las exportaciones de frutos, regida por fuertes oscilaciones, no testimonia ninguna caída equiparable a la del tráfico; más bien lo contrario. Tanto en el caso del aceite como en el del aguardiente, aunque a partir de cantidades iniciales ciertamente modestas, sus envíos a Indias muestran una tendencia claramente ascendente hasta adquirir importancia al finalizar el siglo XVII. En el caso de la exportación de vino, capítulo tradicional en las cargas, hay que tener en cuenta que su despacho a Indias se enfrenta a dificultades crecientes en la segunda mitad del siglo XVII.

Gráfico nº 3: Exportación a Indias de vino, aceite y aguardiente, 1650-1699 (en arrobas)



fente: elaborado a partir de L. García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980, Apéndice, tabla 3.



En el propio mercado colonial le espera la competencia representada por los vinos chilenos, tradicionalmente autorizados, si bien con restricciones a su comercialización, como en caso del aceite, a pesar de las quejas andaluzas<sup>36</sup>. Pero, ya antes de partir hacia allá, el vino tropieza con la carestía de su flete en comparación con otras mercancías de más precio y menor volumen<sup>37</sup> y con la resistencia de los maestros de naos a cargar vinos porque del valor de la carga dependía la cuantía de los créditos que necesitaban pedir para el armamento naval<sup>38</sup>, a todo lo cual se suma la sobrecarga fiscal a la que estaban sometidos, tanto a la salida –el mayor porcentaje a pagar por almojarifazgo– como a su llegada a Indias, a cuyos derechos de introducción se añadían en Veracruz 25 ducados por pipa<sup>39</sup>. Pero, incluso con tantas dificultades en su contra, la exportación de vinos se mantuvo al alza durante los primeros quinquenios del período. Después, desde los años setenta muestra una tendencia más indecisa, aunque en general sostenida, tras ver frenado su aumento más como consecuencia del ciclo de las malas cosechas de los años ochenta y, según parece reflejarse directamente en el Gráfico n° 3, de que los 25 pesos por pipa desde 1675 debía pagar a su descarga, que por la decisión tomada en 1679 de que a partir de entonces las flotas fueran despachadas oficialmente desde Cádiz. Esta decisión, a excepción del llamado *tercio de frutos*, reservado desde entonces a los cargadores sevillanos, obligaba a sus tradicionales exportadores a transportarlos hasta la Bahía para aprovechar que allí no solía completarse su tercio de frutos.

El otro capítulo básico de las exportaciones, el de las manufacturas, contradice aun más la caída casi en vertical del volumen del tráfico en el siglo XVII. Esta observación resulta especialmente determinante por tratarse de las mercancías más apreciadas en el comercio de ida. Las manufacturas son las mercancías de más alto valor y precio y al mismo tiempo las que ocupan menos volumen en las bodegas de los galeones. Pero también son las más desconocidas, ya que se cargaban embaladas en cajones u otros envoltorios cerrados. Más adelante será necesario abordar el problema representado por la larga marcha hacia la ocultación del contenido exacto de estos fardos, tercios, cajones, frangotes y otros embalajes en

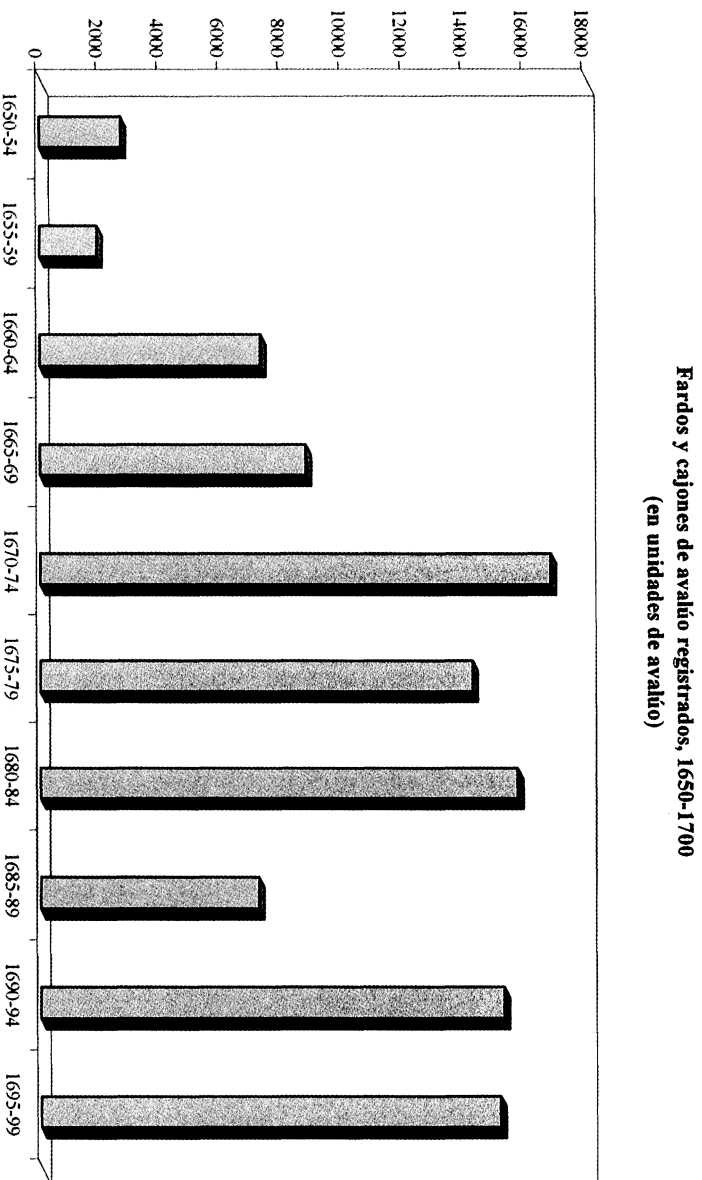


los que eran cargadas estas ropas así como las razones que llevaron a no consignar esta información fundamental en los registros de Contratación. Por lo dicho, la única manera de cuantificarlos es mediante las unidades fiscales resultantes de su *avalúo* tal como se hace en el gráfico n° 4.

El caso es que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, y sin olvidar que todas estos resultados han sido obtenidos mediante los registros oficiales de la Contratación, la exportación a Indias de estas manufacturas experimenta un incremento mucho más que notable. Ya en 1670-74 la cantidad de ropas remitidas había multiplicado por más de cinco los envíos de los años cincuenta para, desde entonces, mantenerse en cotas tan altas como para que en el último quinquenio del siglo se registraran cuatro veces y media más ropas que en el primero. A partir de aquí, algunos historiadores, como A.García-Baquero, observaron la tendencia a centrar el comercio en las mercancías más caras y de menos volumen, lo que permitiría hacer compatible el aumento de su exportación con la disminución del número de navíos y su tonelaje. Se habría producido, pues, un cambio cualitativo en la composición del comercio según el cual, en el siglo XVII las manufacturas suplantarían a los voluminosos y menos valiosos frutos de la tierra<sup>40</sup>. Esta concentración del comercio en torno a las mercancías de más valor es un hecho innegable; pero, ¿es suficiente para explicar las contradicciones que comenzamos a observar? ¿Es eso todo lo que ocurre en el Monopolio de Indias en el siglo XVII?

Parece que ahora, dado que el objetivo principal del Monopolio era la obtención de recursos coloniales en provecho exclusivo de la Metrópoli o, en otro plano, simplemente el mayor beneficio mercantil posible por todo aquel que de una u otra manera pudiera participar en él, hay que mirar hacia las remesas de plata americana, su expresión más notoria y ambicionada y, por tanto, el mejor indicador del funcionamiento del Monopolio. En el Cuadro n° 1 han sido resumidas las cifras relativas al siglo XVII propuestas por unos y otros investigadores, agrupadas en períodos quinquenales, redondeadas y trasladadas todas a la misma unidad monetaria.

Gráfico nº 4: Exportación a Indias de ropas, 1650-1699 (en unidades de *avahío*)



fuentes: elaborado a partir de I. García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980, Apéndice, tabla 22.



Tabla nº 1: Remesas de plata americana, 1601-1700, según varios investigadores (en pesos de 272 mrs.).

<i>Quinquientos</i>	<i>Hamilton</i>	<i>Domínguez Ortiz</i>	<i>García Fuentes</i>	<i>Morineau</i>	<i>Pérez Sindreu</i>
1601-1605	40.400.000			40.300.000	94.000.000
1606-1610	52.000.000			51.900.000	63.800.000
1611-1615	40.600.000			43.100.000	66.900.000
1616-1620	49.800.000			49.800.000	110.700.000
1621-1625	44.700.000	56.400.000		46.100.000	45.900.000
1626-1630	41.300.000	38.300.000		52.500.000	43.100.000
1631-1635	28.300.000	33.400.000		46.200.000	51.600.000
1636-1640	27.000.000	41.600.000		46.000.000	16.400.000
1641-1645	22.800.000	23.800.000		46.900.000	16.300.000
1646-1650	19.500.000	21.100.000		22.700.000	22.400.000
1651-1655	12.100.000	16.600.000	11.700.000	21.400.000	32.700.000
1656-1660	5.600.000	9.200.000	5.500.000	50.100.000	28.200.000
1661-1665		7.500.000	6.800.000	86.900.000	50.200.000
1666-1670			4.300.000	70.000.000	33.500.000
1671-1675			4.200.000	56.300.000	37.700.000
1676-1680			3.900.000	84.500.000	33.500.000
1681-1685			1.900.000	67.000.000	58.300.000
1686-1690			2.200.000	75.500.000	62.200.000
1691-1695			700.000	69.800.000	34.300.000
1696-1700			1.900.000	66.000.000	5.000.000

fuentes: E.J.Hamilton, *El Tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975 (ed. or. Nueva York, 1934), p. 47, tabla 1; A.Domínguez Ortiz, "Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665", *Anuario de Historia Económica y Social*, vol. 2 (1969), pp. 161-185; L.García Fuentes, *El Comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, 1980, Apéndice, tablas 47 y 48; M.Morineau, *Incroiables Gazettes et fabuleux métaux*, París-Cambridge, 1984-85, pp. 72-75, pp. 61, 68 y 78, pp. 105-106, pp. 109-110 y pp. 232-237; F.P.Pérez Sindreu, *La Casa de la Moneda de Sevilla. Su historia*, Sevilla, 1992, pp. 256-258.



Según los resultados propuestos por E.J.Hamilton, autor de la primera investigación llevada a cabo sobre estas remesas de plata americana con la que cubrió el período 1503-1660 utilizando los registros y la contabilidad oficiales de la Contratación, las importaciones de metales preciosos americanos, tras el cenit alcanzado en 1591-1600, continuaron en niveles máximos a principios del siglo XVII para dar paso a un período de estabilidad que se prolongó hasta 1626-30 con remesas por encima de los 40 millones de pesos por quinquenio. Pero, a partir de esos años, refrendando la coyuntura del tráfico trazada por P.Chauu, se inició según E.J.Hamilton una caída vertiginosa que hizo disminuir las llegadas de plata americana hasta poco más de su octava parte en el quinquenio 1656-60, el último de su serie. De esta forma, a mediados del Seiscientos las anteriormente cuantiosas remesas de plata americana ya no serían más que un añorado recuerdo y ya entonces la Carrera se hallaba en una irremediable crisis de la que sólo saldrá, siempre según E.J.Hamilton, cuando el reformismo borbónico logre recomponer el comercio colonial y se recojan los frutos de la reorganización del sistema monetario castellano<sup>41</sup>.

Después de algunas objeciones a los cálculos de E.J.Hamilton, A.Domínguez Ortiz, con una investigación basada también en documentación de la Casa de la Contratación y limitada a los 45 años del reinado de Felipe IV, propuso unos resultados que, aunque en casi todos los quinquenios sean algo superiores, corroboran la tendencia descendente y apenas aminoran la impresión del dramatismo de la crisis en la Carrera. Ahora bien, ya entonces el propio A.Domínguez Ortiz advirtió que a partir 1660, momento en que cambió la fiscalidad en la Carrera de Indias, los registros oficiales de la Contratación resultan inútiles para conocer las verdaderas cantidades de plata llegadas<sup>42</sup>.

L.García Fuentes, como parte de la investigación con la que desentrañó las particularidades de la Carrera de Indias durante la segunda mitad del siglo XVII, hasta entonces casi inexplorada, cubrió el extenso período que permanecía sin datos al elaborar su serie de importaciones de caudales hasta 1700. Utilizando también los registros y contabilidad oficiales de la Contratación, sus resultados insisten en la impresionante caída de las remesas de plata, hasta



disminuir en un 84% a lo largo de la segunda mitad del siglo y suponer en sus dos últimos quinquenios 40 veces menos de lo que según E.J.Hamilton habían llegado a alcanzar un siglo antes. O, expresado de otra manera, tras tan vertiginoso descenso, en la última década del siglo XVII las remesas de plata consignadas a la Real Hacienda son sólo poco más que testimoniales y las registradas para particulares no suponen prácticamente nada. Pero, también L.García Fuentes expresó algunas reservas y cuestionó la validez de las fuentes oficiales y, con ello, la conclusión que se deriva de sus propias cifras. De hecho, acaba su investigación planteando la posibilidad de que las cantidades de plata llegadas en la segunda mitad del siglo XVII fueran muy superiores a las registradas oficialmente<sup>43</sup>.

Frente a los anteriores, ya hace años que M.Morineau presentó unos resultados radicalmente distintos. En primer lugar, tras negar la validez de las informaciones procedentes de la Casa de la Contratación, recurrió a fuentes no oficiales y de origen muy distinto. Se trata de los *Informes de los cónsules* extranjeros en Cádiz y de las famosas, gracias a su investigación, *gacetas* publicadas periódicamente en Ámsterdam y en otros centros financieros europeos, fuentes que han recibido algunas críticas fundadas en la posibilidad de la inclusión en las cuentas de algunas flotas del valor de otros productos coloniales y en la sospecha de falta de veracidad en las afirmaciones de negociantes que, aunque expertos, no dejaban de estar interesados en ofrecer buenos resultados. Empleando estas informaciones, M.Morineau no detecta diferencias de importancia con respecto a la serie de E.J.Hamilton en cuanto a los primeros quinquenios del siglo; pero, si hasta 1626-1630 las diferencias son poco relevantes, a partir de entonces la distancia entre la serie de M.Morineau y las de las investigaciones precedentes se hace cada vez mayor. Entre 1630 y 1645 sus cifras, en vez de descender, muestran que no disminuye la cuantía de las remesas de metales preciosos americanos. Las vacilaciones producidas entre 1646 y 1655 son consideradas por M.Morineau como un bache pasajero debido simplemente a las interrupciones del tráfico atlántico motivadas por la primera guerra anglo-holandesa y la presión sobre las flotas españolas al final de la guerra de los Treinta Años y durante su prolongación hispano-francesa. Pero, tras recuperarse de inmediato del ba-



che sufrido, M.Morineau enfatiza la vigorosa recuperación de las remesas de plata y su espectacular incremento desde 1656-60 en adelante, con cantidades que suman 70 y 80 millones de pesos en varios de los quinquenios del último tercio del siglo. Por tanto, según M.Morineau, al avanzar la segunda mitad del siglo XVII el aluvión de plata americana no solamente no disminuye en absoluto sino que en muchos momentos llega casi a duplicar las cotas logradas a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, es decir, las cotas que venían siendo consideradas máximas. La conclusión propuesta por M.Morineau tenía que ser contundente: a lo largo del siglo XVII, y sobre todo a su final, llega más plata que nunca hasta entonces. Ni las ricas minas de América se había agotado, como se afirmaba rutinariamente hasta hace poco, sino que continúan dando altos rendimientos, ni se puede hablar de crisis de la Carrera de Indias en el siglo XVII. Por el contrario, se ha de reconocer que los negocios en torno al Monopolio no habían conocido hasta entonces momentos tan fructíferos<sup>44</sup>.

Finalmente, las cifras más recientes se deben a F.P.Pérez Sindreu, aportadas como complemento a su meritoria investigación sobre la Casa de la Moneda de Sevilla. Con informaciones de diverso origen, sus resultados no parecen sintonizar con ninguno de los anteriores. Una vez homogeneizada toda su serie en quinquenios, las cifras de F.P.Pérez Sindreu expresan en muchos de ellos la llegada de grandes cantidades, a veces ingentes, de plata americana: hasta 1620 duplican en algunos lustros las cifras de E.J.Hamilton para de inmediato superarlas sólo en poco; a partir del quinquenio 1636-40 emprenden una trayectoria irregular, aunque tendiendo a quedar entre el 40 y el 60% de las de M.Morineau, para en los años ochenta volver a aproximarse y, finalmente, caer de forma abrupta en los noventa<sup>45</sup>. Unos resultados que, más bien, han venido a añadir más incertidumbres a las ya existentes.

Hay que recordar, además, que J.Everaert sacó hace años a la luz informaciones oficiosas que indican que normalmente en Portobelo y Cartagena los Galeones totalizaban ventas por encima de los veinte millones de pesos y de que las remesas mexicanas, tradicionalmente menos cuantiosas que las peruanas, crecieron de forma espectacular, sobre todo a partir de 1685, en que pasaron de



los 10 millones de pesos hasta los 30 de la Flota de Nueva España de 1697<sup>46</sup>. También a partir de los informes remitidos por los cónsules franceses en Cádiz, E.Fernández de Pinedo ha reafirmado la tendencia propuesta por M.Morineau. Aunque sus cifras se desenvuelven en un nivel sustancialmente más bajo, ya que las informaciones obtenidas hacen referencia sólo a 13 de las 21 Flotas y Galeones despachados entre 1670 y 1698, la impresión de que en esas fechas llegaban grandes cantidades de plata, superando a las llegadas a principios del siglo XVII, queda bien corroborada<sup>47</sup>.

El panorama que dibujan resultados tan divergentes es ciertamente confuso. ¿De las cifras anteriores, cuáles son más verosímiles? ¿Verdaderamente ha entrado en crisis la Carrera en el siglo XVII o, por el contrario, cifras como las de M.Morineau demuestran una eficacia no conocida hasta entonces en el Monopolio? De las distintas cifras disponibles, ¿a cuáles se ha de otorgar mayor credibilidad? No es casual la formulación de la pregunta en términos de credibilidad, porque hasta ahora, ante unas y otras cifras, algunos se han decantado como ante una cuestión de fe y es que, en gran medida, el problema nace en la propia elección de las fuentes más idóneas para conocer la verdadera entidad de las remesas de plata americana. ¿Los registros oficiales que de dichas remesas elaboraba meticulosamente la Contratación son fiables en cuanto al siglo XVII?

Las aportaciones recientes no resuelven definitivamente la cuestión. En un caso, A.García-Baquero, tras la exposición de las cifras, no parece tomar postura ante las diferencias, remitiendo a la mayor o menor consideración merecida por el contrabando como explicación de la distancia entre unas y otras<sup>48</sup>. En otro caso, en el de la decisiva investigación de A.M.Bernal sobre los mecanismos financieros en la Carrera de Indias, porque sus reflexiones, movidas por otros objetivos, no abordan la llegada de las remesas americanas de manera específica, si bien no dejan lugar a dudas sobre el grave «deterioro informativo» en las fuentes disponibles para el siglo XVII, deterioro que hay que achacar directamente al control logrado por el Consulado sobre los mecanismos mercantiles y financieros del Monopolio. Consiguientemente, A.M.Bernal se decanta por la mayor veracidad de las informaciones oficiosas<sup>49</sup>. Por último, la inda-



gación más reciente sobre estas materias, la de S.J. y B.J.Stein, se limita a la obviedad de diferenciar, sin analizar en detalle las cifras, entre el descenso de las importaciones *registradas* oficialmente en el siglo XVII y el constante aumento de las cantidades de plata que mientras tanto, según informaciones de diverso valor, llegaban hasta Europa a través del contrabando<sup>50</sup>.

Ya se ve que las diferencias entre unas y otras series, enormes en cuanto a las de la segunda mitad del siglo XVII, dependen del empleo de fuentes de distinta naturaleza, oficiales unas, extraoficiales otras. El problema es, pues, la inexistencia de información fiable, precisa e indiscutible sobre la cuantía de las remesas de plata americana, lo que plantea la necesidad de verificar unas y otras propuestas. En el intento de llevar a cabo esta verificación podría resultar útil, aunque con carácter meramente indicativo, la comparación de unas y otras series con la propia producción de metales preciosos en las minas americanas, a pesar de las serias dificultades metodológicas y de que, en el mejor de los casos, no cabe esperar más que algún paralelismo tendencial y a largo plazo entre producción y remesas. Entre otras cosas, porque no se debe dar por supuesto que exista idéntica sincronía entre el ritmo de la economía minera colonial y el del comercio metropolitano, aunque sea este el que motive una de las demandas de numerario en Indias<sup>51</sup>. Naturalmente, tampoco se debe dar por supuesto que toda la producción, ni siempre en la misma proporción, fuese remitida a Europa, sino que hay que tener en cuenta los destinos no metropolitanos de la mayor parte de la plata colonial, como la que queda en Indias<sup>52</sup>, la que escapa directamente a Oriente a bordo del *Galeón de Manila*<sup>53</sup> y la que pasa mediante el contrabando a las colonias extranjeras y al noroeste de Europa, destinos que incrementan, en proporción imposible de establecer, la diferencia entre producción minera y remesas de plata hacia la Metrópoli por la vía del Monopolio.

Pues bien, las principales informaciones sobre la producción minera se pueden resumir de la manera que sigue. En primer lugar, D.Brading y H.Cross, analizando la cantidad de mercurio consumido en la amalgama de la plata, constataron que el altísimo nivel de producción minera de finales del siglo XVI y principios del XVII se mantuvo al



menos hasta los años posteriores a 1630, nivel que, además, no descendió apreciablemente en las décadas siguientes. Entre 1660 y 1700 sí consideran admisible que la producción de plata fuese inferior a la de 1591-1600; pero D.Brading y H.Cross también comprobaron que desde 1660 la mayor parte del mineral mejicano era fundido y no beneficiado mediante su amalgama con mercurio, por lo que también advierten que la producción total pudo haber estado por encima de sus propios cálculos<sup>54</sup>. Más tarde, P.Bakewell demostró que las minas de Zacatecas, las más productivas de Nueva España, incrementaron su producción entre 1630 y 1635, descendió algo hasta 1660, y, tras dos quinquenios con las cifras máximas de todo el período, estabilizó su producción en niveles tan altos como los de 1580-1600<sup>55</sup>. Finalmente, J.Te Paske y H.Klein, analizando los ingresos en las Cajas Reales de Nueva España, las tesorerías de la Real Hacienda colonial, nutridas principalmente por el *quinto real* retenido a los dueños de minas – que en Nueva España era el 10%-, demostraron que tales ingresos fueron más elevados en el siglo XVII incluso que a finales del XVI, período de gran crecimiento relativo gracias al apogeo de la minería peruana y al rendimiento fiscal de procedimientos como las *composiciones* de tierras. Tomando como base el período 1580-1599, el índice pasó a 102 en 1600-19, a 125 en 1620-39, a 110 en 1640-59, a 137 en 1660-79 y a 119 en 1680-99<sup>56</sup>. Aunque fluctuante, el índice siempre se mantuvo por encima de cien.

Agregando ahora, una vez armonizados y homogeneizados, los datos disponibles sobre todas las minas novohispanas y peruanas<sup>57</sup> el resultado lleva a pensar que a lo largo del siglo XVII los máximos de producción minera tuvieron lugar en las décadas iniciales del siglo, para ser seguidos por una tendencia ligeramente decreciente que continúa, no sin altibajos, hasta 1660-64 a causa del descenso en Potosí y en Oruro, las principales minas peruanas. Desde entonces en adelante, gracias al importante incremento de la producción en las minas de Nueva España y una vez frenado el descenso en las peruanas, cuya estabilidad se prolongó al menos hasta 1690, siguieron algunas décadas de recuperación, haciendo que la producción total se mantuviera estable a lo largo del resto del siglo en niveles que suponían el 70 o el 80% de los máximos de principios del Seiscientos.



Si este resultado es correcto, y no sin insistir en el limitado significado de la comparación, se puede conjeturar que la producción de plata americana, siendo cierto que decreció desde los años veinte o treinta, lo hizo en tan moderada proporción que ese descenso no justifica por sí mismo ninguna disminución sustancial de las remesas de plata hacia Europa, ni ninguna crisis de la Carrera de Indias, ni ninguna quiebra del Monopolio. De momento, al concordar con menos dificultad con propuestas como la presentada por M. Morineau prescindiendo de los registros de la Contratación, este resultado refuerza la conclusión de que las remesas de plata, como mínimo, mantuvieron en el siglo XVII niveles al menos tan altos como en el XVI. Es más, mirando hacia el otro extremo de los caminos de la plata, el fuerte incremento de los pesos *peruleros* y *macuquinos* y de reales de a ocho sevillanos que a lo largo del siglo XVII por medio de holandeses e ingleses son enviados desde Europa, a donde en parte llegaron en las flotas del Monopolio, hasta Oriente, cuyo índice anual pasó de 100 en 1600 a 216'6 en 1700,<sup>58</sup> obliga a considerar que los suministros de plata americana para el comercio y los negocios no disminuyen a lo largo del siglo XVII sino todo lo contrario. El propio éxito del comercio inglés y del holandés con Extremo Oriente no podría explicarse sin el incremento de la plata americana como mejor medio de pago.

### 3.2. NUESTRAS CONTRADICTORIAS INFORMACIONES

Pero, regresando desde tan lejos, también en el interior de la propia Carrera de Indias se cuenta con perspectiva y datos suficientes como para poner en cuestión las conclusiones obtenidas mediante el empleo de los registros de Contratación. Al lector atento no le habrá pasado desapercibida la contradicción entre el comercio de ida y el de vuelta a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII evidenciada por las cifras aportadas por L. García Fuentes, utilizando precisamente los registros oficiales<sup>59</sup>. Para hacer más notoria esa contradicción han sido seleccionados los principales capítulos de los cargamentos de ida y, de las remesas de plata, sólo han sido consideradas las consignadas para particulares, ya que estas,



en torno a su 80%, son producto de la venta en el mercado colonial de las mercancías llevadas en flotas y galeones<sup>60</sup>. Pues bien, una vez agregados por quinquenios y trasladados a los índices correspondientes cada uno de estos componentes del comercio, el sorprendente resultado es el que queda recogido en la Tabla n° 2.

Y si la expresión numérica no es suficiente, con más claridad aun pueden apreciarse los caminos tan divergentes que siguen las exportaciones principales en el comercio de ida y las importaciones de caudales de particulares a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII mediante la representación gráfica de los mismos datos. En el Gráfico n° 5, en el que se ha utilizado la escala logarítmica para evidenciar más contundentemente los respectivos crecimientos relativos –positivos y negativos-, se aprecian bien las tendencias tan opuestas entre las exportaciones más significativas y las importaciones de caudales de Indias.

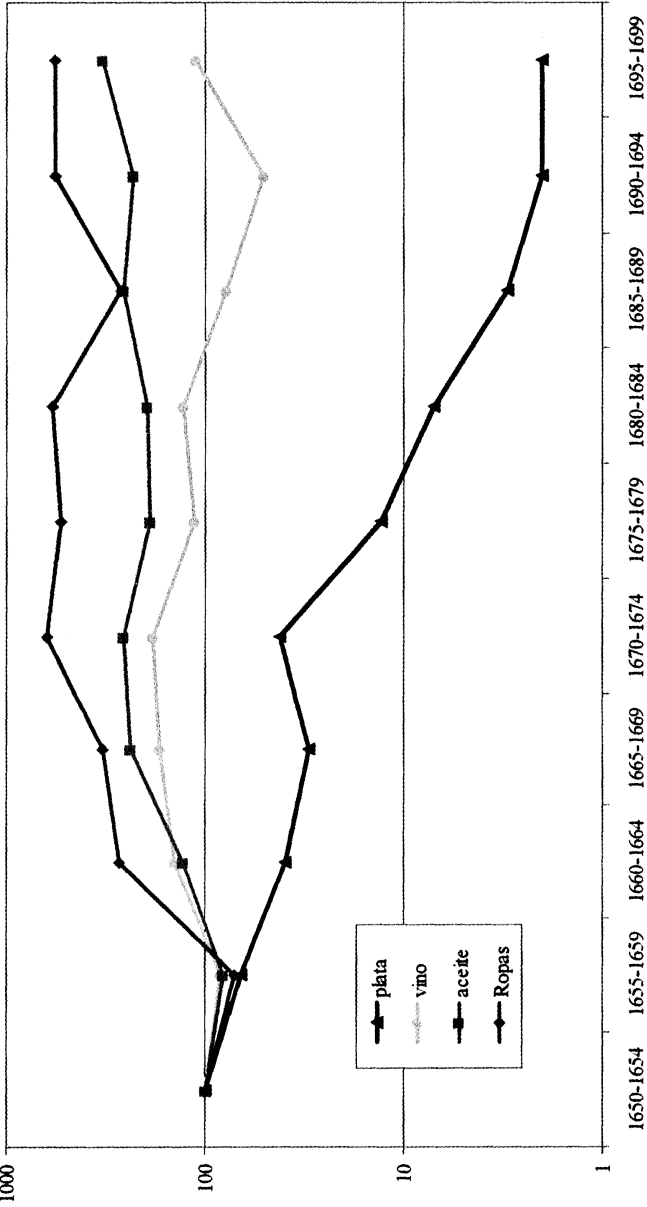


Tabla n° 2: Exportación de vino, aceite y ropas e importación de plata de particulares, 1650-1699, en quinquenios (índice 100: 1650-54)

<i>Quinquenios</i>	<i>Plata</i>	<i>Vino</i>	<i>Aceite</i>	<i>Ropas</i>
1650-1654	100	100	100	100
1655-1659	66	84	81	71
1660-1664	39	143	130	272
1665-1669	30	171	239	327
1670-1674	42	185	258	628
1675-1679	13	114	190	532
1680-1684	7	130	197	587
1685-1689	3	78	260	268
1690-1694	1'5	51	230	570
1695-1699	2	112	328	565

fuelle: L.García Fuentes, *El comercio español...*, Apéndice, tablas 5, 7, 22, 47 y 48.

Gráfico nº 5: Comparación entre la exportación de vino, aceite y ropas y la importación de plata de particulares entre 1650 y 1699 (índice 100: 1650-54, en escala logarítmica)



fuelle: elaborado a partir de L.García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980, Apéndice, tablas 3, 22 y 48.



Como ya se vio más arriba, entre los quinquenios 1650-54 y 1695-1699 la exportación de vinos sigue una marcha insegura pero a la postre sostenida, la de aceite aumenta en un 228% y la exportación de *ropas*, las manufacturas cargadas en cajones u otros envoltorios cerrados, se incrementa nada menos que en un 465%. Mientras tanto, según los registros oficiales, las remesas de plata de los particulares descienden en tal medida que entre el primer y el último quinquenio caen hasta suponer casi 52 veces menos. Ante este resultado es imposible no preguntarse cómo es que se importa cada vez menos plata, hasta niveles ínfimos, mientras aumenta en tanta proporción la exportación de las mercancías que tienen en aquella su principal contrapartida. Como es obvio, es imposible conciliar la caída en vertical de los retornos en plata con el fuerte incremento de la exportación de las mercancías de más valor en la Carrera, las manufacturas. Incluso con menor desproporción menor de la que resulta habría que imaginar tan brutales caídas de precios en América de los productos europeos<sup>61</sup> que, en ese caso, sí que habría desaparecido la Carrera de Indias ya que ningún cargador habría estado dispuesto a remitir ni una pieza de paño ni media docena de sombreros. En realidad, los precios, en este marco de intercambios muy asimétricos a favor de la metrópoli, se formaban en la feria de Portobelo o en Veracruz a la llegada de los galeones en relación con la cantidad de plata enviada por los grandes comerciantes de Lima o de México para adquirir las mercancías europeas<sup>62</sup>, que en gran parte eran compradas *a barrisco*<sup>63</sup>. Además, como es bien sabido, los cargadores habían conseguido someter los mercados coloniales a un régimen de escasez y, por tanto, de altos precios mediante el intermitente y calculado ritmo de despacho de las flotas. Naturalmente, la citada relación entre plata y mercancías no siempre resultaba tan desigualmente favorable como hubieran querido los nunca satisfechos cargadores<sup>64</sup>; pero lo habitual era que hubiese *buena feria* y que la abundante plata obtenida por la venta de los cargamentos de ida garantizase la continuidad y salud de la Carrera.

¿Déficit en el Monopolio de Indias? No, evidentemente, por muy cierto que sea que la aplicación del llamado *Pacto Colonial* no encontrara en el caso de España su mejor modelo a seguir. Dadas



la naturaleza y función de la Carrera de Indias, y en general del Monopolio, los resultados generales entre sus extremos a ambos lados del Atlántico necesariamente habían de tender a generar en la Metrópoli un superávit en plata y materias primas equivalente al déficit forzoso de la Colonia. Entonces, ¿cómo se puede entender que un sistema mercantil, con Monopolio o sin él, mantenga, ni siquiera por mucho menos tiempo de estos 50 años, un saldo tan negativo? Tampoco se entendería porqué el Monopolio de Indias sigue concentrando tantas energías económicas en el eje Sevilla-Cádiz y porqué sigue interesando en el XVII tanto o más que en el XVI, no sólo en Andalucía o Castilla, sino en toda Europa.

La comparación anterior, cuyo resultado lleva al absurdo, lo que evidencia es que el déficit no podía estar en los términos de intercambio en el sistema comercial hispano sino en las informaciones oficiales de la Contratación. En realidad, hay sobrados medios para comprobar que el saldo no sólo no era negativo, sino que era extraordinariamente positivo. Lo sorprendente es que, contándose con datos ya de mucha edad, pero cada día más rejuvenecidos, sobre importantes remesas de plata en la segunda mitad del siglo XVII, haya habido que esperar hasta la aparición de los trabajos de M.Morineau para poner en cuestión los resultados obtenidos mediante los registros oficiales de la Contratación. Ya en 1932, al mismo tiempo que E.J.Hamilton ultimaba su investigación, A.Girard, pionero en el uso de los informes consulares, había dado a conocer el valor de los cargamentos traídos por siete de las Armadas de Galeones de Tierra Firme despachadas en el último tercio del siglo XVII según los informes remitidos por Pierre Catalán, cónsul de la *Nación Francesa* en Cádiz. El contraste de estas informaciones -no apreciadas por los especialistas, deslumbrados por el rutilante brillo de la obra de P.Chaunu- con las que han sido publicadas muy posteriormente a partir de los registros de la Contratación es tan espectacular como esclarecedor. Unas y otras figuran a continuación en la Tabla nº 3.



Tabla nº 3: Valor de los cargamentos de siete flotas según los informes consulares y según los registros de Contratación, 1665-1698 (en pesos de 272 mrs.)

<i>Galeones</i>	<i>Informe consular (A)</i>	<i>registro oficial (B)</i>	<i>% B/A</i>
1665	17.400.000 <sup>(a)</sup>	675.104	3,88
1670	20.000.000	1.022.115	5'11
1673	19.000.000	1.106.173	5'82
1679	25.000.000	1.251.812 <sup>(b)</sup>	5'00
1682	18.806.977 <sup>(c)</sup>	660.046 <sup>(d)</sup>	3'51
1686 <sup>(e)</sup>	32.000.000	785.352 <sup>(f)</sup>	2'45
1698	36.000.000	1.032.025	2'87

(a) sólo para particulares; (b) nada registrado para particulares; (c) según C.H.Haring, *Comercio y navegación...*, p. 130, estos Galeones trajeron 22.809.000 pesos; (d) nada registrado para particulares; (e) estos Galeones de 1686 no constan ni en R.Antúnez, *Memorias Históricas...*, ni en L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp.165-166; (f) nada registrado para particulares.

fuentes: elaborado a partir de A.Girard, *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, Burdeos, 1932, pp.446-453 y pp.549 y sigs., y de L.García Fuentes, *El comercio español con América*, Sevilla, 1980, Apéndice, tabla 48.



Apenas merece la pena insistir en los contrastes que la tabla anterior muestra. La primera de estas flotas, los Galeones llegados en 1665, según el cónsul francés trajo mercancías por valor de 17.400.000 pesos, de los que la mayoría abrumadora estaba constituida por plata, mientras que los registros de Contratación correspondientes consignan sólo 675.000 pesos, es decir, menos del 4%, unas 25 veces menos. Diferencias de este grueso calibre se repiten en las siguientes flotas hasta el final de siglo, la mayor de las cuales se produjo en los Galeones de 1686, ocasión en que la información de Pierre Catalán multiplica por más de 40 a la obtenida mediante los registros de Contratación. En el mejor de los casos, los registros no llegan a reflejar ni el 6% del valor declarado por el cónsul francés, declaraciones que, cuando menos, en 1670 y 1673, multiplican por algo menos de 20 los valores registrados oficialmente.

Paralelamente, la documentación también ha ofrecido las cuentas detalladas de algunas otras flotas de la segunda mitad del siglo XVII, cuentas que demuestran diferencias de entidad parecida. Bastará el ejemplo de una de las flotas sobre las que no informó el cónsul Pierre Catalán. En 1683, al cerrarse en Veracruz el registro de regreso de la flota de Nueva España del General don Diego Fernández de Zaldívar, se consignaron 834.991 pesos; a su llegada a Cádiz, en los registros de Contratación ya no constan más que 306.757, y en las relaciones sumarias de la Casa sólo se contabilizan 226.489 pesos. Pero se dio el caso de que, mientras tanto, el Consulado de Indias, ante la amenaza de que los galeones serían inspeccionados porque habían sido cargadas, en guerra con Francia, mercancías francesas contraviniendo la *declaración de represalia*, logró indultar el flagrante delito mediante 500.000 pesos sobre lo llegado en la flota. Como la cantidad fue acordada *de sueldo a libra*, esto es, de 1 a 20, la operación se hizo bajo el supuesto -un supuesto, en realidad, también pactado entre el Consulado y la Casa de la Contratación- de que estos galeones trajeron 10.000.000 pesos, cantidad que, quedando sin duda muy por debajo de la realidad, multiplicaba nada menos que por 32'6 lo consignado en el registro oficial<sup>65</sup>.

Otro ejemplo viene dado por la petición que en octubre de 1698 la Hacienda Real, mediante el marqués de Narros, Presidente de la Contratación, ante la inminencia de la llegada de los Galeones



de Tierra Firme y de la Flota de Nueva España, hizo al Consulado de que aprontase 520.000 pesos para diversas urgencias de la Monarquía. El Presidente, que tiene bajo su jurisdicción el registro oficial, trató de facilitar las cosas explicando que,

*«... 220.000 pessos pueden sacarse de los caudales que bienen de la Almiranta de Galeones conçiderando su importe de 11 millones, y los 300.000 de los caudales de la flota de Nueva España y Naos de Honduras en la intelixencia de estimar su valor en 10 millones...»*

No parece, a tenor de las cantidades mencionadas en los informes consulares, que el Presidente exagerase estas que llegaban casi al mismo tiempo en los Galeones y en la Flota, aunque el Consulado, minusvalorando sin duda en interés de los cargadores el tesoro traído por ambos convoyes, replicó que,

*«...ni a la mitad del caudal que suma las dos porçiones de 11 y 10 millones referidos llega el monto de lo que bienen de la Almiranta de Galeones y trae la flota de Nueva España...»*

Fuesen 21 millones o la mitad, la cantidad de plata llegada según la suma de lo que consta en los registros oficiales de ambas flotas se limita a 1.443.867<sup>5</sup> pesos<sup>66</sup>. Un último ejemplo demuestra que los propios caudales de la Corona tampoco son recogidos con exactitud en los registros de la Contratación. El Rey ordenó en enero de 1662 a don Juan de Góngora, Presidente entonces del Consejo de Hacienda, que pusiera en marcha la aplicación de los 637.592.766 maravedís de plata que, además de otros 72.052.429 asignados al Consejo de Indias, llegaron de cuenta de la Real Hacienda según la relación remitida al Consejo en los galeones que acababan de arribar de Tierra Firme. Las dos partidas suman 2.608.990 pesos; sin embargo, los registros de Contratación sólo consignan para esos galeones 632.544 pesos de cuenta de la Real Hacienda, además de 1.043.926 para particulares<sup>67</sup>.

Todo lo anterior, más allá de las dificultades para conocer la cuantía verdadera y exacta de las remesas de plata americana en el siglo XVII, obliga a reconocer, en llamativo contraste con las cantidades remitidas para la Real Hacienda, de cuya fuerte disminución no hay la menor duda<sup>68</sup>, que las remesas para particulares, registradas legalmente o no, fueron al menos tan abundantes como en los



mejores momentos de finales del siglo XVI y principios del XVII. Es más, la que se acaba de hacer es una afirmación que sin duda peca de excesiva prudencia. Todo parece demostrar que, en realidad, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII las altas cotas alcanzadas por las remesas de plata a finales del XVI fueron superadas una y otra vez y que cifras como las propuestas por M.Morineau concuerdan mucho mejor que las de los restantes investigadores, tanto con las informaciones sobre la producción minera americana como con lo que evidencia la contradicción entre la evolución al alza del comercio de ida y la caída del de regreso.

No parece, por otra parte, que el hundimiento de las cifras oficiales se refleje en forma de serios problemas y dificultades generales para los más directamente implicados en la Carrera de Indias. A.M.Bernal y A.García-Baquero, en una investigación ya veterana, mostraban su extrañeza ante el hecho de que la distribución de las quiebras de mercaderes en el siglo XVII no coincidiera con el ritmo de la presunta crisis, crisis que entonces era axioma indiscutido y no era puesta en cuestión por nadie. De 1600 a 1648 se registraron 38 quiebras de casas mercantiles; de 1649 a 1670, ninguna, y durante los cuarenta años que van de 1670 a 1709 sólo se produjeron ocho quiebras. En consecuencia, hubieron de afirmar que «las cuantías de las quiebras no se corresponden con las que podríamos suponer en una época de mala coyuntura económica persistente y de larga duración»<sup>69</sup>. Más recientemente, J.Aguado, mediante su espléndido análisis de la estructura y la evolución de una extensa serie de fortunas inventariadas en Sevilla a lo largo del siglo XVII, puso especialmente de relieve el importante aumento de las fortunas de negociantes y mercaderes. Fue entonces, una vez sobrepasadas las primeras décadas del siglo, en perfecto paralelismo con el hundimiento de todas las cifras oficiales del tráfico y de las remesas de plata, cuando el grupo mercantil se colocó como la categoría con mayor capital medio en la ciudad, superando a los capitales nobiliarios, todo lo cual, como enfatizó J.Aguado, «contradice el perfil sombrío de crisis que domina la visión tradicional de esta época»<sup>70</sup>.

En definitiva, sin necesidad de insistir más en la escasa calidad como fuente de los registros de Contratación, sobre los que a veces parece necesario recordar que eran elaborados principalmente para



practicar la exacción fiscal según lo establecido en cada momento, de los confeccionados en el siglo XVII no puede esperarse informaciones que tengan mucho que ver con la realidad. Si antes de 1660, por la razón que más adelante se expondrá, alguien quisiera concederles algún valor, desde luego ha de ser relativizado por la importancia creciente del fraude y el contrabando. Y, después de dicha fecha, su utilidad es completamente nula<sup>71</sup>. Por lo dicho, todo análisis del funcionamiento de la Carrera de Indias y, más en general del Monopolio debe partir del reconocimiento de la abismal diferencia entre las cifras oficiales y las verdaderas cifras del comercio de Indias, al menos en cuanto al siglo XVII. Sin la menor duda en cuanto a la plata; presumiblemente también en cuanto a los coloniales más valiosos, como la grana, el añil y otros que, como el tabaco y el cacao, inician ahora su estimulante trayectoria futura. En consecuencia, quedan sin el menor fundamento tantas rotundas afirmaciones sobre el hundimiento de la Carrera de Indias y del Monopolio en el siglo XVII<sup>72</sup>, afirmaciones que tratan de seguir sosteniendo artificialmente una conclusión que debe quedar definitivamente relegada a la categoría de viejo tópico desacreditado por el avance de la investigación.



#### 4. ¿CÓMO FUNCIONABA EL MONOPOLIO DE INDIAS EN EL SIGLO XVII?

Después de lo anterior, resulta necesario, como ya fue demandado por J.Fontana<sup>73</sup>, revisar el viejo modelo que señalaba el final de la época de esplendor de la Carrera y del Monopolio de Indias a partir del primer tercio del Seiscientos, seguido por setenta años de colapso. De momento, mientras se ponen a punto los instrumentos adecuados para una precisa revisión<sup>74</sup> -en los dos sentidos de la palabra-, quizá se logre una aproximación más verosímil al verdadero funcionamiento del Monopolio de Indias repensando los principales mecanismos que movían su compleja maquinaria. De todos estos mecanismos, aunque otros no dejen de tener importancia en la comprensión cabal del funcionamiento del Monopolio de Indias en el siglo XVII -como el papel central del Consulado y su control del sistema de flotas y de las vertientes laterales del tráfico<sup>75</sup>-, el análisis que aquí se propone se centrará sólo en los que se demuestran más decisivos en función de la hipótesis general planteada. Así, en las páginas siguientes serán revisados nuestros conocimientos sobre la importancia del fraude en la Carrera de Indias, sobre la participación de los extranjeros en un comercio supuestamente reservado a los naturales -aunque estas sean materias ya muy debatidas- y, en tercer lugar, la financiación del tráfico y del comercio, aspecto que, además de ser fundamental por sí mismo, se revela más determinante aun al traer consigo, por la modalidad crediticia empleada, el aplastante predominio de las manufacturas de origen exterior en los cargamentos de Indias, lo que a su vez, llevará a reflexionar sobre algunas de las consecuencias en el interior del complejo monopolístico andaluz. Conociendo estos mecanismos seguramente se podrá responder mejor a la pregunta principal: ¿cómo funcionaba realmente el Monopolio de Indias en el siglo XVII?



#### 4.1. UN SISTEMA BASADO EN EL FRAUDE Y EL CONTRABANDO

Parece que poco nuevo se puede decir sobre materias tan repetidas por los especialistas como la importancia del fraude y del contrabando en el Monopolio de Indias y en la Carrera. Pero, sin olvidar que el empleo de estos caminos marginales a la legalidad para hacer discurrir por ellos gran parte de las mercancías y, sobre todo, la plata y otros coloniales de alto valor, han de ser mirados más como consecuencia que como causa, importa observar lo que llegaron a significar en el funcionamiento del Monopolio en el siglo XVII. Para empezar, hay que reconocer que significaron muchísimo, que en el interior de la Carrera existía un altísimo nivel de fraude y que, al mismo tiempo, en torno al teóricamente cerrado sistema hispano y más allá de sus márgenes, el Monopolio oficial era burlado en proporciones ingentes mediante múltiples formas de contrabando. La imposibilidad de impedir tanto uno como otro se convirtió en el problema más visible del Monopolio -siendo estas actividades las más subrepticias- a cuya solución, como los especialistas repiten una y otra vez, no solían acudir puntuales las autoridades, ni a una ni a otra orilla del Atlántico. De este hecho, y, obviamente, de la naturaleza de estas actividades, se derivan los problemas metodológicos<sup>76</sup> para determinar en qué medida esos caminos eran mucho más frecuentados que las vías legales, cuestión más ardua y en la que, aunque mencionada por muchos, pocos se han atrevido a entrar<sup>77</sup>.

Sin contar con el corsarismo, erosión militar y económica colateral a todas las guerras, declaradas o no, y la piratería, sangrías que exigían aún mayor rigidez y carestía en el sistema de flotas y, por tanto, daban pie a más incentivos para actuar al margen de la legalidad, lo importante es que era imposible erradicar el fraude y el contrabando mientras que numerosos factores se aunaran a favor de todo tipo de ilegalidades. Pero el contrabando y el fraude no son exactamente lo mismo, aunque habitualmente las fuentes no hagan distinción entre uno y otro y la bibliografía pocas veces se haya ocupado de trazar con exactitud la frontera entre ambos. Todos aquellos comercios declarados ilícitos por protagonizarlo



agentes o mercancías cuya presencia en los mercados indianos estaba expresamente prohibida componían las múltiples variedades del contrabando en el exterior, en el entorno y hasta en el interior del Monopolio. En cambio, el fraude propiamente dicho se limita a eludir en lo posible la fiscalidad vigente en la Carrera y, por tanto, es el delito cometido por quienes disfrutaban el privilegio de participar legalmente en el Monopolio, sin que ni sus protagonistas ni sus mercancías tengan legalmente cerrado el camino hacia los mercados coloniales.

El contrabando adoptaba múltiples formas, aunque todas ellas buscaban directamente la plata y otros coloniales valiosos a cambio de mercancías europeas, más baratas al margen de la legalidad del sistema. Incluía modalidades como el llamado *comercio directo*<sup>78</sup>, el comercio que, eludiendo por completo el Monopolio, se llevaba a cabo desde Europa aprovechando los muchos flancos que, abiertos a lo largo de la dilatada periferia colonial, estaban poco o nada integrados en el sistema comercial hispano. Paralelamente, hay que contar con el comercio *intercolonial*, el practicado desde las estratégicas colonias extranjeras, como las del Caribe y del Río de La Plata, así como con el comercio entre unas y otras colonias españolas, el *interprovincial*, tantas veces prohibido a instancias del Consulado sevillano. Este comercio tenía su principal expresión en el abuso de la vía pacífica, a la espalda del Monopolio, mediante el sobrecargado Galeón de Manila<sup>79</sup>, que desde Acapulco hacía escapar hasta Extremo Oriente buena parte de la plata peruana. También debe ser considerado contrabando el uso de las propias flotas del Monopolio para cargar en ellas mercancías prohibidas por la naturaleza —la nacionalidad— de sus dueños<sup>80</sup>, así como el empleo ilícito de la vía canaria mediante la multiplicación y la cesión a comerciantes extranjeros del tonelaje autorizado a los mercaderes isleños<sup>81</sup>. También se habría de considerar el papel que los comerciantes criollos jugaron en la propia cabecera de la Carrera, como los *peruleros*, sobre todo tras la creación del Consulado de Lima en 1613. José de Veitia los descubrió en Cádiz, con mucha plata fresca en sus manos, negociando directamente con los proveedores de mercancías extranjeras<sup>82</sup>. Los cargadores andalu-



ces encontraban así una dura competencia paralegal en el negocio de intermediación que en el siglo XVII era ya lo principal y casi lo único que seguía en manos autóctonas en el funcionamiento del Monopolio.

Todos estos comercios intérlopes encontraban su principal catalizador en el fuerte desnivel de precios entre las manufacturas españolas y las europeas, desnivel aumentado por la dura y desincentivadora fiscalidad interior castellana sobre la producción industrial y, en su viaje hacia América, por la intermediación monopolística en la que el control del volumen y de la frecuencia de las flotas logrado por los grandes cargadores del Consulado estrechaba aun más los caminos legales, incluso para las mercancías extranjeras adquiridas para ser reexportadas a Indias. Hasta tal punto aquellos estímulos eran poderosos que puede decirse que el contrabando no sólo se había convertido en la única forma de acceso a las mercancías europeas en todos aquellos puntos poco o nada abastecidos a través del Monopolio sino que también competía ventajosamente en el interior de las propias fronteras legales del sistema. Es más, el contrabando llegó a ser también la mejor forma de acceder a productos coloniales, no sólo para sus compradores europeos, sino también para los consumidores de los propios mercados peninsulares, incluso en aquellos que estaban directamente conectados con el Monopolio<sup>83</sup>.

Pero, al mismo tiempo, el empleo de estas vías alternativas, que sin duda en el siglo XVII eran más utilizadas que las legales, expresa el fracaso metropolitano en controlar la economía americana y en canalizar el excedente colonial, en plata y otros productos valiosos, exclusivamente hacia los puntos de contacto con el comercio legal, es decir, principalmente los puertos de destino de las flotas y galeones escapando de esta forma al control del Monopolio oficial. Un fracaso que tenía sus raíces en la propia evolución interna de la economía colonial que llegó a generar en el Seiscientos un modelo específico y bien articulado de división económica regional<sup>84</sup>.

Ahora bien, dado el alcance casi planetario del contrabando, centraré la atención en el fraude propiamente dicho, el delito en el interior del sistema. Habitualmente se afirma que la tendencia a defraudar —es decir, a disminuir los costos fiscales— se veía estimu-



lada por la rigidez y complejidad administrativa con que fueron reglamentados el tráfico y el comercio, por la dureza y escasa racionalidad del sistema fiscal establecido en la Carrera –cosa que no debería afirmarse sin la comparación previa con la fiscalidad soportada coetáneamente por otros comercios de reconocido éxito, como el holandés- y, además de otros incentivos, por las frecuentes incautaciones de la plata de particulares, lo que llevaba a los cargadores a ocultar la verdadera entidad de sus cargamentos<sup>85</sup>. Ahora bien, sin negar frontalmente las razones anteriores más que en cuanto a la afirmación de la dureza de la fiscalidad en la Carrera, sino tratando de situarlas en su verdadero contexto, para observar correctamente el delito fiscal en el interior del Monopolio de Indias es necesario, aunque la reflexión haya de ser algo prolija, aplicar la óptica adecuada<sup>86</sup>.

Para ello, en primer lugar, se ha de tener en cuenta que la fiscalidad en el Antiguo Régimen, al estar justificada a partir del derecho natural del soberano a extraer rentas de sus súbditos, no constituía un sistema de contribución, sino de simple exacción, y se encaminaba a obtener el nivel de ingresos considerado óptimo mediante formas de extracción poco o nada relacionadas con la riqueza disponible<sup>87</sup>. En segundo lugar, la fragmentación de las competencias jurisdiccionales hacía inevitable la interferencia en el terreno fiscal de diversas instancias privilegiadas -concejos municipales, señores de vasallos, instituciones eclesiásticas y corporaciones de diverso tipo- que se instituían en entidades intermediarias entre el obligado a tributar y la Real Hacienda. Esta intermediación, explicable también por la fragilidad del Estado –expresada en este terreno por su incapacidad para materializar la recaudación mediante su propia gestión-, no sólo se traducía en obstáculos para el aumento de los ingresos de la Real Hacienda y en impedimentos para el funcionamiento autónomo del sistema fiscal<sup>88</sup>, sino que limitaba el acceso directo y exclusivo del monarca al producto fiscal ya que la recaudación discurría en su mayor parte en vehículos particulares y por caminos no estatales. En consecuencia, al no conducir todos aquellos caminos hacia las arcas reales, la fiscalidad en el Antiguo Régimen era, sencillamente, uno de los terrenos donde competían la Corona y los privilegiados por sus respectivas



cuotas de participación en el producto social<sup>89</sup>. De esta forma, la exacción realizada en nombre del rey se convertía en lucrativo negocio para diferentes oligarquías y constituía una maquinaria de redistribución del excedente a favor de los sectores sociales jurídica y económicamente privilegiados<sup>90</sup>.

Desde esta perspectiva no es extraño que, mirando ahora hacia la cara oscura -pero apenas oculta- del sistema fiscal, en ella resalte el hecho de que el fraude y el contrabando no alcancen plenamente la consideración de delito *público*<sup>91</sup>, y menos aun cuando era practicado en la Colonia o desde el extranjero<sup>92</sup>. Es más, el incumplimiento de la normativa fiscal, cuyo efecto se limitaba a disminuir la recaudación para la Hacienda del Rey sin que incluyera la noción de daño para la colectividad, con frecuencia era llevado a cabo desde situaciones de privilegio, lo que dificultaba, cuando no impedía, su represión y, en estos casos, defraudadores, contrabandistas y funcionarios corrompidos no estaban por ello marginados de la sociedad sino que, por el contrario, gracias a su posición en ella contaban con recursos para actuar con impunidad<sup>93</sup>. Por tanto, una parte considerable del delito fiscal, este delito privilegiado, necesitaba poco de ocultación y clandestinidad ya que era sobre todo expresión de la rivalidad con la que se encuentra el soberano a la hora de hacerse con su parte del excedente generado por la actividad económica de sus súbditos. Pero, al mismo tiempo, singularmente en el caso de los colectivos particulares privilegiados, otro de los resultados de aquella interferencia fiscal fue su éxito a la hora de eludir la mecánica tributaria establecida para, en vez de someterse a ella, sustituirla por aportaciones voluntarias o pactadas, como los préstamos y los donativos, fórmula que añadía la ventaja de que la ayuda financiera facilitada al monarca podía ser utilizada, y de hecho lo era directa o indirectamente, para obtener más privilegios y mayores contrapartidas políticas y económicas, que a veces consistían, precisamente, en la disminución de la carga fiscal específica a soportar<sup>94</sup>.

Pues bien, al aplicar estas reflexiones a la fiscalidad sobre la Carrera de Indias no hay ningún motivo para encontrar en ella la excepción; por el contrario, todo testimonia que constituye una de las mejores comprobaciones de lo que acaba de argumentarse. En



el interior del Monopolio oficial, una vez sobrepasados los años centrales del siglo XVI, se fue constituyendo el poderoso grupo mercantil y financiero que, nucleado por el Consulado, en el siglo XVII ocupa ya el lugar central en el funcionamiento real del Monopolio gracias a su progresivo control sobre la Carrera de Indias. Así, merced a la posición de privilegio que de hecho ha conseguido en el territorio del que era señor, es decir, en el comercio colonial, el Consulado ha logrado instituirse en la corporación particular que en este terreno está en condiciones de rivalizar con la Corona y de convertirse en intermediario fiscal entre la Real Hacienda y los cargadores, dueños de navíos y demás obligados a tributar. De esta forma, mientras el fraude se generaliza en el interior del Monopolio, los delitos fiscales en la Carrera encuentran cobertura y los defraudadores pueden actuar cobijados bajo el privilegio colectivo de la Corporación. Al mismo tiempo, mediante sus tentadores préstamos, anticipos y donativos voluntarios, que recuerdan el antiguo *auxilium* al monarca, la Universidad de los Cargadores, con independencia de la legalidad o ilegalidad en la manera de obtener los recursos con los que proporcionar tales aportaciones a la Real Hacienda, impone una y otra vez criterios transaccionales a la Corona, logrando así mayores privilegios y competencias, las más de las veces incluso con plena formalidad y reconocimiento oficial, al tiempo que aumentaba su control sobre los recursos generados por la Carrera. Mientras tanto, las dependencias de la Casa de Contratación, por más que sus funcionarios continuen cumplimentando cuidadosamente todo tipo de registros administrativos y fiscales, ya no almacenan montañas de plata sino montañas de reales cédulas apiladas como papel mojado.

Planteado así el carácter que llegó a tener el fraude en la Carrera de Indias, más que reseñar las tan reiteradas como incumplidas reales cédulas que desde el principio amenazaban con severas penas a quienes defraudasen los reales derechos<sup>95</sup>, o más que intentar la inacabable enumeración de las mil maneras de lograrlo sin castigo<sup>96</sup>, la intención de las páginas que siguen es la de hacer ver que la aplicación de la legislación fiscal vigente en el siglo XVII, de condescender con el fraude pasó a su sistemático consentimiento para, finalmente, como río sin retorno, desembocar en la propia



legalización del delito<sup>97</sup>. De esa forma podrá decirse que, si el contrabando llegó a ser, como se ha escrito muchas veces, un hecho estructural en la economía colonial, el fraude se convirtió en el siglo XVII en uno de los hechos estructuradores del Monopolio hasta hacer que el comercio legal y el ilegal, el oficial y el oculto, el que consta en los registros de la Contratación y el que en ellos no se hacía figurar, acabasen vinculados funcionalmente en el sistema monopolístico hispano.

Los primeros pasos en el camino anunciado ya se dieron a mediados del siglo XVI, cuando los cargadores lograron ir imponiendo que los cajones o fardos cerrados en los que se embalaban las *ropas*, las valiosas manufacturas, no fueran abiertos ni inspeccionados, sino que se aceptase la declaración jurada que de su valor hiciera el propio cargador<sup>98</sup>. Con este procedimiento fiscal, el porcentaje correspondiente a la *avería* y el teórico 15% en valor del *almojarifazgo de Indias*, el principal impuesto entonces, se aplicaban sobre una base imponible mucho menor de la real<sup>99</sup>. Según algunas noticias, en 1609 las declaraciones juradas fueron sustituidas por valoraciones fiscales fijas que, de todas formas, daban lugar a un rendimiento fiscal muy por debajo de lo esperado<sup>100</sup>. Aun más lejos de la realidad se llegó en 1629 cuando, mediante un donativo de 200.000 pesos, el Comercio logró que la tasación fiscal pasara a hacerse mediante un *avalúo* oficial de los cajones y fardos que contenían las *ropas*. Ahora bien, este *avalúo* se hacía según el peso, con independencia del valor de las mercancías<sup>101</sup>. Para la Real Hacienda, sobradamente comprobadas tanto la escasez de los rendimientos fiscales como la general mala fe de los cargadores, el *avalúo* era un mal menor; pero, esta fórmula, si por una parte lograba que la recaudación no dependiera de las farisaicas declaraciones de los cargadores, por otra reafirmaba y asumía la enorme diferencia entre tasación fiscal oficial y valor real de las mercancías, dando gran ventaja, además, a las de mayor precio y menor peso y, en general, a las manufacturas sobre los pesados y poco valiosos frutos. En definitiva, si uno de los objetivos principales del sistema monopolístico diseñado a partir de 1503 era el beneficio fiscal para la Real Hacienda mediante el control del comercio realizado por los súbditos, se habrá de estar de acuerdo en que en este aspecto



el sistema ha fracasado en la medida en que la Corona aceptaba oficialmente un alto porcentaje de fraude al asumir la ocultación del valor del objeto imponible.


Pero, como era de prever, tampoco esta renuncia puso fin al camino emprendido y a lo largo del siglo XVII, antes y después de la implantación del avalúo, se fue produciendo una alarmante espiral ascendente: al incremento del fraude, los administradores y, en su caso, los arrendadores del almojarifazgo de Indias, respondían elevando el porcentaje exigido sobre el avalúo de las mercancías, hasta el 50, el 70 y en algún caso hasta el 100%, lo que no bastó para que la recaudación dejara de caer, porque, naturalmente, siguiendo la más elemental lógica mercantil de la Carrera, la respuesta de los cargadores era defraudar aun más, *pasando por alto* los frangotes, cajones y tercios cada vez en mayor cuantía<sup>102</sup>. De esta forma, el registro oficial de los cargamentos, que en cuanto a las manufacturas reproduce el irreal avalúo de las ropas, paulatinamente incluye un porcentaje menor de lo verdaderamente cargado en ellas. Y, naturalmente, a la vuelta, en la que se sumaba el hecho de que la mucha plata ganada con la venta de las mercancías cargadas sin registrar había que hacerla llegar subrepticamente como beneficio del fraude a la ida, la distancia con respecto a las verdaderas cifras tenía que alcanzar proporciones aun mayores. A. Domínguez Ortiz puso de manifiesto que en 1649 se reconoció que hacía años que no constaba la menor cantidad de plata en los registros de regreso<sup>103</sup>. El propio José de Veitia, siempre tan legalista y bienpensante, dejó escrito que durante los muchos años que permaneció en la Casa de la Contratación —desde 1646, como Contador del Almojarifazgo, hasta 1677 en que, tras haber sido su Tesorero desde 1659, pasó al Consejo de Indias— lo habitual era consentir que la plata no registrada acabara en manos de los defraudadores con poco o ningún castigo y, citando un precedente de 1614, anotó que,

*«...sin embargo que llegó noticia a Su Majestad que muchas barras de particulares eran de mayor cantidad de la que contenía el registro... mandó que de ninguna manera se pesasen, sino que corriese con el peso que tuviesen en los registros»*<sup>104</sup>.



Ahora bien, en este trayecto que ha convertido el fraude en técnica mercantil necesaria para no perder posiciones en la Carrera, importa mucho insistir en que los defraudadores, como se argumentó más arriba, se encontraban amparados por la poderosa cobertura de la Universidad de Cargadores a Indias. No otra cosa se ha de pensar ante el hecho de que, al regreso de los galeones, las dirigentes del Consulado, sin encubrir el delito, suelen ocuparse de negociar con la Corona la *composición* por el fraude ya cometido o por el que se piensa cometer. Para ello, como explica Veitia<sup>105</sup>, bastaba proponer una *manifestación* de la plata y las restantes mercancías no registradas, manifestación muy inferior a su cuantía real, naturalmente. El prior y los cónsules, conocedores en detalle de todo lo realmente consignado a cada cargador, elaboran el correspondiente *repartimiento* de la composición entre ellos, recaudan la cantidad pactada, la hacen llegar en la forma y bajo las condiciones acordadas a la Contratación o a la Real Hacienda y, por último, bajo su supervisión, los *compradores de oro y plata* recogen en la Casa de la Moneda, una vez acuñada, la plata no registrada haciendo el correspondiente abono en cuenta a cada uno de sus clientes defraudadores. Un buen ejemplo de este proceder, y del papel del Consulado en proteger el fraude, tuvo lugar en septiembre de 1653, ante la noticia del regreso de los Galeones de Tierra Firme del General Carlos Martín de Mencos. Los galeones se esperaban para septiembre; pero cinco meses antes, en abril, más previsor que encubridor, el Consulado ya se ocupó de recordar al Rey que,

*«...repetidamente de algunos años a esta parte a suplicado a Vuestra Magestad fuesse servido de mandar se despachase zédula de manifestaciones, assí de plata como de otras mercaderías que suelen venir fuera de rexistro, y Vuestra Magestad, con su real clemencia, le a concedido esta merced de que a resultado conocido aumento de la Real Hazienda por las creçes del rexistro y conservazi3n de la de los particulares... Y porque estas razones y motivos concurren en el thessoro que tan de próximo se espera, humilmente supplica el Consulado a Vuestra Magestad se sirva de concederle la misma merced mandando se despache zédula de manifesta-*



*ciones para que baziéndose notoria en este Comercio de Sevilla y en el de Cádiz y San Lúcar se dispongan los ánimos a goçar de este benefificio...»<sup>106</sup>.*

Como dice la propia carta del Consulado a Su Majestad, ni que la plata y otras mercaderías vinieran sin registrar ni que las cédulas de *manifestaciones* sustituyeran a los derechos prescritos —con lo que la Real Hacienda al menos recibía algo en compensación— eran algo fuera de lo habitual. De nuevo, antes del regreso de la siguiente flota, en abril de 1655, 150.000 pesos fueron suficientes para que la Real Hacienda aceptara que «...*entrase libremente toda la plata y géneros que vinieran sin registrar...*»<sup>107</sup>. Así, si ya fue utilizado ocasionalmente este procedimiento en el siglo XVI<sup>108</sup> y si era cada vez más frecuente en la primera mitad del XVII, en sus años cincuenta se repetía a la llegada de cada flota con la rutina de un acto administrativo más. Como se ve, la distancia que separaba el consentimiento del fraude de su legalización ha venido disminuyendo hasta casi desaparecer, y lo ha hecho en virtud de la práctica recaudatoria impuesta por los propios contribuyentes agrupados en el Consulado. En estas circunstancias, la mejor opción —o seguramente la única— que la Corona tenía para seguir beneficiándose de su autoridad nominal sobre el Monopolio pasaba por aceptar la sustitución definitiva de la fiscalidad ordinaria de la Carrera por otras formas de contribución del Comercio que, junto con el recurso a los diversos procedimientos parafiscales, vinieron a suponer la legalización definitiva del fraude.

Esta legalización del fraude queda bien demostrada por la evolución experimentada por la *avería*, la aportación proporcional a lo registrado por cada cargador, incluyendo la Real Hacienda, mediante la que eran costeados los gastos de armamento naval y defensa militar de las flotas<sup>109</sup>. Estable al principio, al ir resultando insuficiente para cubrir la finalidad prevista, el porcentaje exigido en concepto de *avería* fue creciendo desde las décadas finales del siglo XVI para, a mediados del XVII, llegar con alguna frecuencia a suponer el 50% sobre el avalúo de las mercancías registradas<sup>110</sup>. La *avería*, sin ser propiamente un impuesto, se convirtió así en la contribución más gravosa a soportar por el comercio<sup>111</sup>. Más exactamente, a soportar por el escaso comercio legal ya que, y esto es



lo que más importa aquí, como se cargaba un porcentaje sobre el avalúo de las mercancías registradas legalmente, al constar cada vez menos valor en el registro oficial, muchas veces era necesario aumentar el porcentaje incrementando su repercusión porcentual sobre el cada vez menor comercio legal. Incluso, en ocasiones fue necesario hacer *repartimientos* posteriores a la llegada de las flotas –la avería *gruesa*– para cubrir el exceso de los gastos sobre lo presupuestado y, al final, era la Real Hacienda la que las más de las veces se veía obligada a cubrir el déficit. Mostrándose comprensivo, Veitia reconoció que, «...*como los registros hubiesen descaecido mucho, era muy sensible lo crecido del repartimiento de la avería, de que resultaba el buscar nuevas formas de fraude*»<sup>112</sup>. Literalmente, pagaban los pocos justos, si es que quedaba alguno, por los muchos pecadores y, además, en este caso, los que recibían el ciento por uno no eran los pocos llamados a gozar del cielo del Monopolio legal, sino los muchos que acudían al monopolio real llamados por la facilidad para defraudar.

Consiguientemente, al avanzar el siglo XVII, la avería, estuviese en administración directa por la Contratación o en arrendamiento por particulares o por el propio Consulado, se fue convirtiendo en un grave problema que requería alguna solución de urgencia. La solución fue hallada al cabo de las prolongadas negociaciones mantenidas desde 1643 hasta 1660 entre la Corona y el Consulado<sup>113</sup>, negociaciones que, en realidad, se iniciaron al pretender el Consejo de Hacienda que el Comercio de nuevo se hiciera cargo del arrendamiento de la avería. Pero, ya desde 1648 las comisiones desplazadas por el Consulado a la Corte venían proponiendo abolir el registro oficial<sup>114</sup> y sustituir la contribución porcentual por una cantidad fija pactada<sup>115</sup>. El Consulado tuvo éxito frente a la Corona en casi todo lo que se propuso conseguir. Si ésta no pretendía más que cauterizar la sangría que para la Real Hacienda suponía la avería, el Consulado impuso la cirugía más radical y conveniente. Conveniente a los cargadores, claro está. En diciembre de 1659 fueron cerrados los acuerdos y de ellos resultó, como fue entonces impropriamente denominado, el *Nuevo Asiento de la Avería*, denominación a veces abreviada con la equívoca expresión de *Indulto de la Avería*. Todo quedó recogido en la Real Cédula de 31 marzo 1660:



*«...que la plata y oro de particulares de Tierrafirme y Nueva España viniese sin sujecion de registro (sino es quien voluntariamente quisiera registrarla) trayéndola en confiança los maestros de plata o compradores della sin obligación de entrarla en la Casa de la Contratación, ni dezir ni declarar a que dueños pertenece, sino por mayor, que las barras y otras piezas que traxeren en pasta las labraran en las Casas de Moneda destos Reynos y que la plata, oro, frutos y mercaderías fuessen libres de Haberías, Almojarifazgo y todos los demás derechos impuestos sobre la entrada de los géneros de Indias, con calidad que contribuyessen para la dotación de los gastos de las Armadas y Flotas con las porciones siguientes:*

*El comercio de las Provincias del Perú, por ser el más grueso y el de mayores negociaciones, trecientos y cinquenta mil ducados.*

*El de Nueva España, docientos mil ducados.*

*El comercio del Nuevo Reyno de Granada, cinquenta mil ducados. El de la Ciudad de Cartagena y toda su provincia, quarenta mil ducados.*

*La Real Hazienda y bolsas fiscales, ciento y cinquenta mil ducados, por lo que les podía tocar de Haberías de ambos Reynos del Perú y la Nueva España...»<sup>116</sup>*

En efecto, esta Real Cédula, en primer lugar, eliminó la obligatoriedad de consignar la plata en el registro de regreso, con todas sus consecuencias -incluida la relativa a la investigación moderna sobre las remesas de metales preciosos-, y convirtió en ley lo que antes era trampa; en segundo lugar, la Real Hacienda renunció al cobro de varios de los impuestos tradicionales de la Carrera, como el almojarifazgo y los derechos de introducción desde Indias, y, en tercer lugar, conmutó o subrogó la recaudación de la avería según lo registrado a nombre de cada cargador por la aportación conjunta de 790.000 ducados anuales por los diferentes comercios interesados de Andalucía y de Indias y por la Real Hacienda, cantidad que según *«...el cómputo que se hizo, se tuvo por lo bastante para cada apresto de una Armada de Tierrafirme y Capitana y Almiranta de Flota de Nueva España»* que la Corona confiaba que con el nuevo sistema se despacharían cada año a partir de entonces.



Las primeras experiencias demostraron algunas imprecisiones en la forma de recaudar las cantidades previstas en las ferias americanas y, en algún caso, además, un cálculo erróneo de la cantidad asignada, lo que obligó a negociar de nuevo, no para alterar la cuantía total de 790.000 ducados, sino para ajustar y definir mejor la contribución de cada uno de los comercios implicados. La Real Cédula de 4 de julio de 1667 recogió estos reajustes y perfiló algunos aspectos de la aplicación del nuevo sistema<sup>117</sup>. Entre ellos, uno particularmente significativo: a partir de la siguiente flota, la despachada en septiembre de 1668 a Nueva España a cargo de don Enrique Enríquez de Guzmán, no serán los oficiales de la Contratación los encargados de asignar a cada interesado lo que ha de aportar, sino que este reparto de la carga lo decidirán tres *diputados* designados por el Consulado. De esta forma, la Universidad de los Cargadores no sólo ha conseguido reservar para sí el conocimiento de la verdadera entidad de los cargamentos de las flotas y sustraerlo por completo, ahora ya legalmente, a la Casa de la Contratación –y a los historiadores–, sino que, siendo parte interesada, ha asumido definitivamente el papel de agente fiscal y de intermediario entre los cargadores y la Real Hacienda. Es, como se ha podido ver, el punto de llegada de un trayecto a lo largo del cual ha sido desmontado por completo el entramado legal que sostenía la fiscalidad de la Carrera de Indias.

Inicialmente, todos parecían satisfechos con la solución hallada, incluida la Corona, que, al menos, aportando sus 150.000 ducados, esperaba no tener que hacerse cargo de los déficits de la avería tradicional. Además, ha de darse por supuesto que la suma de los derechos suprimidos y la avería tradicional suponía menos que los 640.000 ducados que ahora aportan conjuntamente los comercios. En cualquier caso, no podía haber marcha atrás y, en agosto de 1663, el Presidente del Consejo de Hacienda, don Miguel de Salamanca, envió un despacho real a don Sebastián Infante, Presidente de la Casa de la Contratación, para que no prosiguiera en sus intentos de cobrar los impuestos de la Carrera abolidos ya que los comercios,

*«...deben gozar de la franqueza y libertad de derechos que les está concedida por diferentes órdenes mías para la entrada de su plata y géneros... por lo que toca a los derechos de*



*Almojarifazgo y los demás que administra... para que se cumpla lo que con tanta utilidad de mi Hacienda se ha conseguido...»<sup>118</sup>*

Pero, desde luego, mucho más satisfechos quedaron los cargadores. Sería ingenuo esperar de ellos el menor reconocimiento explícito de lo conseguido; pero, implícitamente, su preferencia por el nuevo sistema se comprueba reiteradamente en el tono de las relaciones entre el Consulado y la Corona a partir de 1660. Entre otras muchas ocasiones que demuestran lo mismo, en abril de 1675, el Consulado respondió afirmativamente a una petición de 100.000 pesos de donativo –destinado a contener la entrada de un ejército de Luis XIV en Cataluña en el seno de la llamada guerra de Holanda-, pero imponiendo como condición que antes de hacerlos efectivos el Rey se comprometiera a,

*«...despachar al Consulado su Real Zédula, ratificando y aprobando de nuevo todos los capítulos del Asiento de Averías, y que en todo y por todo se le guarden y cumplan... sin que se falte en ninguno de ellos...»<sup>119</sup>*

Sin embargo, como era de temer, los 790.000 ducados dejaron de ser suficientes muy pronto<sup>120</sup>, y no sólo en aquellas ocasiones en que fue necesario reforzar la defensa militar de las flotas, como en octubre de 1680 al tenerse noticia de la incursión en Puerto Perico y en la propia Portobelo de corsarios franceses y de las amenazas, que pronto materializaría en Panamá, de Henry Morgan. En consecuencia, la Real Hacienda, que no podía prescindir de sus ingresos en Indias, aunque las cantidades remitidas para ella vinieran disminuyendo a lo largo del siglo, volvía a verse obligada una y otra vez a cubrir el déficit que también presentaba la nueva avería. Para ello solía pedir ayuda al Comercio. En marzo de 1697 el Presidente de la Contratación, el marqués de Narros, trasladó al Consulado la petición de que el Comercio aprontase «...una cosa tan moderada como la de 200.000 ducados...», argumentando que de no haber renunciado la Corona a los antiguos derechos, percibiría un millón y medio estimándolos a 10% del valor de la carga de los Galeones que unos meses después iniciarían su regreso<sup>121</sup>. Justificada con diversas excusas -la poca carga a la ida y haberse compuesto de géneros «...mas voluminosos que preciosos...», la mala feria por los bajos precios de venta, etc.-, y adobada con diversas quejas



—los «...*gastos de arriuada exorvitantes, contribucion en Yndias...*», ¿los siguientes objetivos del Consulado?—, su negativa a colaborar fue tan contundente como cínica: si ahora argumenta la Real Hacienda que deja de percibir un millón y medio de ducados, Su Majestad ha de recordar,

*«...que antes que entre Su Magestad y el Comerçio se celebrasse el contrato recíproco del Asiento de Haberia tubo por conbeniente Su Real Probidencia, por mayor serviçio y aumento de su Real Hazienda y segura dotación de las Flotas, el que se indultassen los derechos de entrada en lo que oy se contriuvie, por haver conocido grave atraso en reduzirlo a la cobranza por menor de lo que pudiesen ymportar los dichos derechos, en que por prevenirlo y mandarlo Su Magestad asintió el Comercio a ello... como por menor se reconoçe en todo el contexto del dicho contrato, de lo qual se deduce ser esto efetto propio de la obediencia y çelo del Comerçio...»<sup>122</sup>*

Con lo dicho parece bastar para reconocer en este siglo XVII, especialmente en sus cuatro últimas décadas, el período en el que los beneficios obtenidos mediante el Monopolio fueron más altos que nunca para los cargadores mientras descendían dramáticamente los de la Real Hacienda. Para aquellos, eliminado el registro obligatorio de regreso, abolidas las contribuciones más gravosas y prefijada con precisión la aportación de los cargadores al funcionamiento y protección del tráfico de entonces en adelante<sup>123</sup> merced a su «...*contrato recíproco...*» con Su Majestad, los costos fiscales han quedado reducidos a niveles mínimos y controlados, a poco más que un apunte en la contabilidad de los cargadores, un gasto asumido y previsible y, además, generalmente absorbido en los precios de venta en América. Y no está de más recordar que, precisamente a partir de 1660 las cifras del comercio de *ida*, incluso las oficiales, experimentaron una notable recuperación<sup>124</sup> que, obviamente, tuvo mucho que ver con la conmutación de la avería y con la supresión del registro de regreso y las exacciones directamente relacionadas con él. Por su parte, la Corona, por fin, vio solucionado el problema del fraude en el registro de regreso; pero, sólo lo consiguió mediante el expeditivo procedimiento de supri-



mirlo como instrumento de control administrativo, legalizando así la llegada clandestina de la plata y demás coloniales.

A partir de 1660, una vez que la conmutación de la avería quitó estímulos al fraude en el registro de ida, el único control obligado y ahora con poca repercusión fiscal, el delito más habitual en la Carrera evolucionó hacia lo que más propiamente se puede considerar contrabando. Aunque no se dejara de defraudar todo lo posible aun bajo las nuevas circunstancias<sup>125</sup>, en el trayecto de ida la principal irregularidad desde entonces pasó a ser la de aprovechar las propias flotas del Monopolio para cargar -sin registrar, desde luego- mercancías expresamente prohibidas por su procedencia o por la nacionalidad de sus dueños. Es decir, ahora, una vez que la abolición del registro de regreso hacía que ya no fuera necesario traer y descargar ocultamente el beneficio del fraude, de lo que se trata sobre todo es de hacer caso omiso a las declaraciones de *represalia*<sup>126</sup>. Estas, frecuentes en la primera mitad del siglo XVII, sobre todo durante la guerra de los Treinta Años, se convierten en norma en la segunda mitad, especialmente durante la persistente conflictividad hispano francesa reanudada a partir de mayo de 1667 con la llamada guerra de Devolución.

Pero también este tipo de contrabando, aunque afectaba tan de lleno a los intereses militares, políticos y patrimoniales de la Corona, obtenía perdón cuando oficiaba el Consulado. Así ocurrió a finales de 1683, en el marco de la represalia decretada contra los súbditos de Luis XIV y sus bienes con motivo de la invasión de Luxemburgo, a la llegada de la flota de Nueva España con la plata perteneciente a comerciantes franceses que, como ya se indicó más arriba, fue indultada por mediación del Consulado en 500.000 pesos. De la debilidad negociadora de la Corona ante el Consulado dice mucho que tal cantidad fue aportada, no en calidad de *donativo* como pretendía el Consejo de Hacienda, sino simplemente como «*préstamo y anticipación*» de las cantidades que en los siguientes años que hubiera flota había de aportar el Comercio<sup>127</sup>. Poco costó semejante delito en tiempo de guerra. Sobre este mismo caso, Raimundo de Lantery, el mercader saboyano establecido en Cádiz desde 1673, testigo en primera línea aunque actor más



bien secundario, al redactar sus *Memorias* anotó entre sus recuerdos del año 1683 que en aquella ocasión se ordenó desde la Corte descargar todas las mercancías de la flota en el castillo de Puntales, «...a efecto de buscar los efectos de los franceses, como represalia por tener ya entonces la guerra con ellos, como llevo dicho. Con que estaba todo el Comercio revuelto, temiéndose de que el Rey no [sic] cargase con todo si llega a abrir los cajones, por las razones que se saben; pero el Consulado tomó mejor expediente antes de llegar a eso, y la indultó en 500.000 pesos, que se repartieron sobre los efectos de los franceses: que así fue la orden del Consulado.»<sup>128</sup>

El papel protagonista de la Universidad de los Cargadores y el sentido de su actuación no ofrece ninguna duda en este tipo de gestiones. Otro ejemplo, aun más ilustrativo sobre ello, tuvo lugar unos meses después, en mayo de 1684, mientras se preparaba el despacho de los siguientes galeones de Tierra Firme, los de don Gonzalo Chacón: el Consulado gestionó por anticipado el indulto de las mercancías francesas destinadas a la carga de dicha flota, ya que seguían sujetas a represalia. En consecuencia, logrado sin mayor problema el objetivo de que la represalia decretada no rigiera para cargar en dichos galeones pudo complacidamente informar al Comercio de que, mediante una compensación a la Real Hacienda de sólo 250.000 pesos,

«...estava ajustado el que se pudiese con libertad cargar la Flota de Tierra Firme... y que con toda seguridad volviese el procedido de las mercaderías en poder de sus dueños, sin que por ningún pretexto ni motivo Su Magestad quisiese valerse de algún caudal del que viniese en dicha Flota y Galeones, y por esta franqueza se había servido por el Comercio con cantidad de 250.000 pesos, los 50.000 pagados al contado y los 200.000 restantes ocho días después de haver dado fondo de buelta de viage los dichos Galeones, viniendo esta cantidad por cuenta de la Real Hacienda, en poder de los diputados que por el Comercio se nombraren para el repartimiento del Yndulto...»<sup>129</sup>

Como se ha visto, la capacidad de las autoridades de la Corona para impedir o, al menos, contener el delito fiscal en cualquiera de sus modalidades parece nula, incluso después de que los delitos



tipificados fueran reducidos al mínimo. Desde tan pronto y a tanto llegó esta incapacidad y eran tan cotidianas las prácticas fraudulentas en la Carrera que generaron sus propios profesionales, los *metedores*<sup>130</sup>, especializados en cargar subrepticamente las mercancías no registradas a la ida y, a la vuelta, en *sacar por alto* -transbordar- la plata y los ricos coloniales directamente de los galeones a los impacientes navíos extranjeros que los esperaban<sup>131</sup>, mediante la módica comisión acostumbrada del 1%. Es más, el propio significado de los términos que definían el delito -*descaminos*, *descaminar*- ha invertido por completo su sentido. Ahora, estos términos, en vez de hacer referencia a las mercancías que eluden la fiscalidad y a la forma de lograrlo, se aplican al decomiso de ellas y a su paso por la Aduana, dando a entender que el camino ilegal es el legítimo y natural y que el camino legal es el ilegítimo e irregular. El citado Raimundo de Lantery empleaba de tal forma estos términos en sus *Memorias* y no tuvo inconveniente en mostrar en ellas la general valoración positiva que en el entorno de la Carrera merecía el delito y sus autores y la despectiva consideración con que era juzgado el respeto a la legalidad. Al consignar sus recuerdos del año 1691, escribió que fue entonces cuando,

*«...sucedió aquel tan memorable descamino que hizo don Francisco [de Velasco, Gobernador de Cádiz]... en las casas del Señor Arcediano... Como fuese Sargento Mayor de este presidio don Melchor de Valcázar, quien tenía ceñido todo esto de la meteduría con su viveza lo bastante, no con el celo de buen servidor del Rey, sino que quería hacerlo todo él... acordaron hablar a dicho don Melchor de Valcázar para que les diese seguro para hacerlo, lo que consiguieron mediante una gruesa suma. Con que teniendo el permiso... fueron juntando todos los talegos y barras en una sala baja que tenía dicho Arcediano... uno de los camaradas de dichos metedores, como no hubiese jamás visto tanto dinero junto, la codicia lo tentó de dar el soplo [ya que al denunciante correspondía la tercera parte]... don Francisco no se quiso valer de nadie, para que el pájaro no se le escapara. Con que llegada la noche... aguardando a ver si bajaba el Arcediano a hablarle sobre el cuento para algún ajuste... Y visto no parecía nadie, hizo*



*llamar las guardas... y envió por carros y cargó con todo lo que se halló: que importó todo ciento sesenta y seis mil y tantos pesos; con que se perdió todo en redondo... Y como luego se supiese quien fue el soplón, andaban haciendo la diligencia los demás compañeros metedores para matarlo por su punto. Y como tuviese noticia de ello, se tuvo escondido hasta que hubo ocasión para las Indias, y se embarcó secretamente para la Nueva España...<sup>132</sup>*

En otra ocasión, nuevamente con el clero como activo colaborador, el propio Raymundo de Lantery, cuyas manos, por la modestia de sus negocios, estaban menos manchadas que las de otros, no tuvo inconveniente en dejar escrito en sus *Memorias* que,

*«...habiéndome valido de fray Angel Alberto... de poner a bordo de un barco de Chiclana unas alforjas llenas de piezas de platillas [telas holandesas de lino], que habría hasta unas ochenta piezas; unas guardas de la Aduana le atisbaron... y las sacaron y llevaron a la Aduana descaminadas, que así que lo supimos, acudió dicho Padre a Eminente, que entonces administraba don Tomás, el hijo mayor de don Francisco. Con que no hubo forma de librarlas, porque las quiso sacar por valentía, aperreándolos de judíos; pero él que se mamó los dichos, que era allá dentro en su corazón... pero las piezas se perdieron. Y habiendo después [fray Ángel] sabido el guarda que las descubrió, lo fue buscando con un palo bajo los hábitos para romperle los brazos... Y para que se sepa el pícaro soplón quien fue, lo pondré aquí para que sea señalado: llamábase Juan Bautista el Valenciano... que después murió miserable como todos los que ejercen dicho oficio...»<sup>133</sup>*

En resumidas cuentas, en el siglo XVII y de forma cada vez más acusada, contravenir la legalidad y prohibiciones vigentes en la Carrera han dejado de ser actividades clandestinas y arriesgadas a las que sólo se atreven unos pocos delincuentes; por el contrario, el fraude es considerado como el necesario ahorro de costos fiscales, como la única forma viable y rentable de comercio, como la fórmula más dinámica de aquella parte del negocio colonial que se canaliza a través del sistema monopolístico hispano<sup>134</sup>, y hasta como una actividad honorable<sup>135</sup>. En consecuencia, nadie podía quedar-



se atrás en esta carrera del fraude y el contrabando si quería prosperar en la Carrera de Indias. Todos, desde la Corona y sus representantes, por una parte, y desde el más grueso cargador hasta el más modesto comisionista por otra, compartían la convicción de que era imposible acabar con el delito fiscal o de disminuirlo. Es cierto que durante la minoridad de Carlos II y, poco después, durante el gobierno de don Juan José de Austria se hicieron esfuerzos por reprimirlo<sup>136</sup>; pero en la Carrera de Indias ya era demasiado tarde. Sólo con galeones cargados de mercancías con la marca del delito podía esperarse que volvieran llenos de plata, que era de lo que se trataba.

La Real Hacienda, y en su nombre la Casa de la Contratación, tuvo que ceder a los verdaderos agentes del Monopolio el control de esta parcela fundamental en su funcionamiento. Derrotada en la guerra contra el fraude y tras renunciar a la cada vez menos eficiente fiscalidad ordinaria sobre la Carrera, a la Corona ya no le quedaba más opción que la de permanecer a la expectativa de la aparente y bien calculada generosidad del Consulado si quería seguir extrayendo algún beneficio de la explotación mercantil de sus Indias. Sólo de esa manera podía ya mendigar algunas migajas de la mucha plata que, sin su control, llegaba a manos de los verdaderos dueños de la Carrera y auténticos beneficiarios del Monopolio. Estos, bien representados por el Consulado, han sometido la carga fiscal a su propio arbitrio mediante diversos procedimientos parafiscales<sup>137</sup>. En otras palabras, en el momento de firmar la Real Cédula de 1660, Felipe IV, y en 1667 su viuda, rubricaba la entrega al Consulado del control de una vertiente tan determinante en la Carrera de Indias como su fiscalidad. Pero este resultado no debería sorprender a nadie. En realidad, no es más que una de las expresiones de la evolución natural del Monopolio de Indias, que a mediados del siglo XVII ya se ha convertido en un sistema internacional de comercio que funciona al margen o, mejor, por encima de toda ley, y en el que desentenderse de la legalidad es la única norma, de cuyo cumplimiento depende la obtención del máximo beneficio.



#### 4.2. LA PROHIBIDA PARTICIPACIÓN DE LOS EXTRANJEROS

Sin necesidad de entrar de lleno en todos los problemas relativos a la tan prohibida participación de los extranjeros en la Carrera de Indias, sobre la que los especialistas, especialmente cuando se hace referencia al siglo XVII, han escrito infinitas páginas<sup>138</sup>, conviene, de todas formas, insistir en algunas de las particularidades de esta presencia extranjera. Al margen del empleo de fórmulas ligadas al contrabando y sin contar ahora con el caso de los hijos de extranjeros ya nacidos aquí, que por ese hecho pasan a ser considerados como naturales –*jenízaros*, como se les llamará sobre todo en el siglo XVIII-, en primer lugar, hay que recordar que la legislación reserva rigurosamente a los súbditos naturales de los reinos españoles la participación en la Carrera de Indias. Pero, entonces, ¿cómo podían participar en ella, como de hecho participaban, quiénes no lo eran? Esta pregunta, planteada en forma de reducción al absurdo, adquiere sentido por la frecuencia con que en la Sevilla y el Cádiz del Monopolio son asimiladas varias figuras jurídicamente distintas en una sola, manteniendo en la condición de extranjeros a los *naturalizados*, frente a los españoles de origen, a pesar de que son iguales legalmente en cuanto a su participación en la Carrera de Indias. Por tanto, la primera cuestión a repasar es la de la *naturalización* para comerciar con Indias.

En el siglo XVII autores como los juristas José Hevia Bolaños y Juan de Solórzano o como el experto por sus cargos en la Contratación y el Consejo de Indias José de Veitia, y a finales del XVIII el historiador y jurista gaditano Rafael Antúnez y todo el que escribiera algo sobre las Indias, trataron más o menos extensamente la cuestión y justificaron el derecho a excluir del comercio de Indias a quienes no fueran naturales de los reinos españoles. Pero, a continuación, unos y otros también añaden la licitud de las excepciones previstas mediante las que la propia legislación otorga «...*una especie de naturaleza fingida a los extranjeros que residiesen en estos reinos por cierto tiempo y con ciertas calidades...*»<sup>139</sup>. Es decir, la puerta siempre estuvo, al menos, entreabierta y los negociantes extranjeros podían franquearla sin dificultad, bien logrando *permisión* o *licencia para cargar* a Indias -dada por la Corona a cambio



un servicio pecuniario, aunque alguna vez lo hiciera como pago por algún mérito o como limosna a instituciones religiosas-, bien mediante la *naturalización*<sup>140</sup>. Ambos procedimientos estaban muy al alcance de los súbditos no españoles de la Monarquía Católica –flamencos, napolitanos, sicilianos y sardos, vasallos del Franco Condado hasta 1678, portugueses de 1580 a 1668- y de los oriundos de estados aliados o feudatarios -genoveses, toscanos, milaneses, venecianos y alemanes de estados católicos-.

Sobre el número de naturalizaciones y la ubicación geográfica de los naturalizados para participar en la Carrera desde hace tiempo tenemos buenas informaciones. Según A.Domínguez Ortiz, a lo largo todo el siglo XVII fueron concedidas 223 naturalizaciones para comerciar con Indias. Su distribución en el tiempo y en la geografía de los espacios del Monopolio es la que figura en la Tabla nº 4.

Como puede comprobarse, desde 1600 hasta 1645, 130 naturalizaciones fueron logradas por extranjeros establecidos en Sevilla (126) o en el último muelle de su complejo portuario, Sanlúcar, (4) y otras 37 por extranjeros instalados en Cádiz; y desde 1645 hasta 1700 las naturalizaciones obtenidas por “sevillanos” sólo fueron 16, incluyendo un “sanluqueño”, frente a otras 37 conseguidas por “gaditanos” y 3 por “portuenses”. El resultado ofrecido por L.García Fuentes en cuanto a las naturalizaciones durante la segunda mitad del siglo<sup>141</sup>, aunque con algunas diferencias, sintoniza bien con el anterior y, además de ratificar el paulatino desplazamiento del comercio desde Sevilla hacia la Bahía de Cádiz, corrobora la impresión de que la naturalización –con la que *legalmente* ya no se es extranjero en la Carrera aunque entonces, y ahora por muchos investigadores, se le siga mirando como tal- da una idea muy parcial de la presencia extranjera en el Monopolio.

Sin duda, mediante su naturalización el mercader extranjero ganaba una mejor posición para participar en el Monopolio -incluso para una mayor integración social que le llevara a fundar mayorazgo-; pero, no adquiriría por ello ningún compromiso con respecto a qué mercancías debía cargar ni con quienes había de negociar haciendo cierto que *jenízaros* y naturalizados compusieron una eficaz punta de lanza empleada por el comercio extranjero para participar en la Carrera. El airado y tantas veces citado fray Juan de Castro escribió en 1669 que,

Tabla nº 4: Naturalizaciones de negociantes extranjeros en el siglo XVII

<i>Años</i>	<i>Sevilla</i>	<i>Sanlúcar</i>	<i>Cádiz</i>	<i>Pto.Sta.María</i>	<i>Totales</i>
1600-1621	33	1	5	-	39
1622-1645	93	3	32	-	128
1646-1665	5	-	6	-	11
1666-1700	10	1	31	3	45
1600-1700	141	5	74	3	223

fuelle: A.Domínguez Ortiz, «La concesión de naturalezas para comerciar con Indias en el siglo XVII», *Revista de Indias*, XIX, nº 76 (1959), pp. 227-239.



*«...Los extranjeros... han procurado con todo cuidado que los de su nación se casen en Cádiz, Puerto de Santa María, Sanlúcar, Sevilla... a estos hijos, siendo muchachos, los envían a criar a Génova, Francia, Holanda... para que se hagan capaces en las lenguas y las mercancías; y el que sale capaz le entran en la Carrera de Indias, y como natural de España navega muy gruesas cargazonas, pero de cuenta de los extranjeros sus deudos y paisanos... [así] el que es español y no tiene deudo o intervención de toda confianza con extranjero, todo su comercio no llega a 20.000 pesos, y si hay alguno que exceda este número es muy raro, o es la carga-<sup>142</sup> zón de extranjero...»*

De forma parecida, aunque décadas después, Jacques Savary des Bruslons, el negociante francés y teórico del perfecto comerciante, utilizó como ejemplo de una de sus reflexiones las importantes familias parisinas que,

*«...comerciaban con España, prescindían de los agentes y enviaban en su lugar a sus hijos, hermanos o parientes... pasaban un tiempo allí [Cádiz] y cuando llegaban a la edad adecuada volvían a casa ricos de experiencia y eran sustituidos por un pariente más joven que, a su vez, también aprendía de comercio...»<sup>143</sup>*

Como se ve, todo ello era perfectamente conocido por todos y en todas partes y no es extraño que los dos centenares largos de negociantes que decidieron naturalizarse a lo largo del siglo, el 75% de ellos en la primera mitad, sólo representen una minoría en comparación con los que, también de origen exterior, sin naturalizarse negocian en los alrededores de la Carrera o, más o menos subrepticamente, en el interior de ella. La mayoría, pues, no se naturalizan, ni lo pretenden, y siguen siendo extranjeros a todos o casi todos los efectos legales. Porque, en realidad, para hacer buenos negocios en Sevilla y, aun más, en Cádiz, no hace ninguna falta ni ser español ni naturalizarse y, por encima de su origen y hasta de su religión –neerlandeses, antes y después de 1648, franceses, ingleses, irlandeses, raguseos y armenios, corsos, etc.-, cualquiera que lograra establecer relaciones comerciales con mercaderes lo-



cales o extranjeros ya afincados veía como, antes o después, se le abrían las puertas del Monopolio sin mayor complicación. Los apuros financieros de la Corona y la necesidad del suministro europeo de manufacturas para mantener niveles altos y rentables de comercio actuaban como llaves que abrían todas las puertas haciendo que para los extranjeros fuese mucho más sencillo y barato valerse de las muchas posibilidades, independientemente de su legalidad, que la práctica del Monopolio ha venido consolidando desde el propio siglo XVI.

Hay que tener muy en cuenta, además, que la participación extranjera en el Monopolio encontró un período especialmente propicio en la segunda mitad del siglo XVII gracias al reconocimiento legal que a su presencia y actividades en los puertos españoles les otorgaban los desiguales tratados que la Monarquía española se vio obligada a rubricar. Las cláusulas comerciales de los tratados con Holanda (1648), Francia (1659) e Inglaterra (1667 y 1670), ratificadas y ampliadas a cada nueva derrota militar, aseguraron a las *Naciones* una especie de extraterritorialidad que no sólo despejó el camino para su participación cada vez más directa en el Monopolio hispano sino que sirvió para tejer una red de legitimación del fraude y del contrabando en la Carrera que, en caso necesario, se veía reforzada por la amenaza de la fuerza contra las flotas y los puertos del sistema monopolístico, incluido Cádiz<sup>144</sup>. El *imperialismo informal* implícito en estos tratados, bien gestionado por los respectivos *cónsules de las naciones* y protegido por sus *jueces conservadores* —generalmente autoridades españolas de gran relevancia— hacía más inútiles aun todas las prohibiciones y restricciones a los extranjeros en el Monopolio y hasta les proporcionaba ventajas por encima de las reservadas a los propios súbditos naturales. Por ejemplo, los súbditos de las Provincias Unidas supieron aprovechar tan bien el tratamiento preferente reconocido en Münster que llegaron a ser la colonia más numerosa a partir de entonces en Cádiz<sup>145</sup>, aumento que, en parte, pudo deberse a que, si antes de 1648 los súbditos de las Provincias Unidas trataban de hacerse pasar por fieles flamencos, ahora son éstos los que intentan hacerse pasar por antiguos rebeldes.



Así, para hacer negocios en torno al Monopolio, incluso en su interior, ni siquiera era necesario desplazarse hasta Sevilla o Cádiz. Y que no se pudiese contar con la garantía de la seguridad ofrecida por el vínculo familiar tampoco era un problema. Gracias a J. Martínez Gijón son bien conocidos los procedimientos que, mediante la colaboración de intermediarios locales, facilitaban desde muy pronto esta participación multinacional en la Carrera<sup>146</sup>. Una primera fórmula sólo requería constituir una compañía con un mercader natural, ocupándose el extranjero de hacer llegar mercancías desde su país de origen y el español de gestionar su registro y carga en las flotas. Este socio, sevillano o gaditano, el único que figura como cargador, formaliza así la participación en la Carrera de Indias de su socio extranjero, el verdadero cargador. La otra fórmula ni siquiera requería comprometer algún capital en la formación de una compañía. Bastaba con emplear testaferros o comisionistas que prestasen su nombre y naturaleza para cargar. Y para ello, a cambio de la acostumbrada comisión, cualquier cargador natural de escasa entidad estaba bien dispuesto a nacionalizar cargamentos de extranjeros simplemente registrándolos a su nombre. Lo único necesario en ambas fórmulas<sup>147</sup>, para mayor garantía de feliz retorno del beneficio, era contar con un agente o factor en Indias o con un comisionado que viaje en la propia flota —*encomendero*— que se ocupe de vender bien la cargazón en la feria americana y de remitir con toda seguridad la buena plata ganada. Finalmente, había que *sacar por alto* la plata —no registrada, naturalmente— a un navío extranjero aprovechando la detención del convoy ante a la Barra de Sanlúcar, para remontar el Guadalquivir, o antes de que la flota llegase a fondear en Cádiz, o por cualquier otro procedimiento. Si no ha sido descargada entonces, había que salvaguardar la plata en manos del socio natural para que, en el momento oportuno, la remita en letras o, simplemente, de contrabando, como hacía aquel «...*caballero genovés, grande amigo del Conde...*», un pariente de Alonso Hurtado, el enamorado de aquella *Gitanilla* a la que encontró en su huida cuando buscaba llegar a Sevilla para aprovechar que el caballero,



«...suele enviar a Génova gran cantidad de plata, y llevo desig-  
nio que me acomode con los que la suelen llevar, como uno de  
ellos, y con esta estratagema seguramente [de forma segura]  
podré pasar hasta Cartagena, y de allí a Italia, porque han de  
venir dos galeras muy presto a embarcar esta plata...»<sup>148</sup>

No es posible un recuento exacto del número de extranjeros que operaban en torno a la Carrera de Indias en el siglo XVII, entre otras cosas porque participar en ella no comportaba dedicación exclusiva al negocio colonial. No obstante, algunos investigadores han demostrado su decisiva importancia y han aportado datos que permiten hacer algunas afirmaciones sobre ello. Mirando sólo hacia el siglo XVII, E.Stols comprobó que hacia 1600 la colonia flamenca de Sevilla se componía de unos 300 comerciantes de diversa entidad, de los que muy pocos decidieron naturalizarse a pesar de que la mayoría eran habituales cargadores a Indias y de que servían como intermediarios en los negocios de los entonces súbditos rebeldes de las Provincias Unidas<sup>149</sup>. A.Girard definió la segunda mitad del siglo como la mejor época de la participación francesa en el Monopolio, especialmente entre 1659, tras la Paz de los Pirineos, y 1667, cuando la Guerra de Devolución dio paso a una conflictividad casi constante entre la Corona española y la francesa. Pero, a pesar de todo, la guerra no suponía un impedimento insuperable y las mutuas declaraciones oficiales de *représalia* no servían para poner coto al predominio en la Carrera de los textiles franceses en la segunda mitad del siglo XVII<sup>150</sup>. En el propio año 1667, la *représalia* contra las mercancías francesas decretada por el gobierno de la Reina Madre como respuesta a la invasión francesa del sur de Flandes, solo sirvió, y probablemente este era el motivo principal, para obtener un donativo de 212.000 ducados aprontados por la colonia francesa a fin de obtener su derogación. J.Everaert, mediante sus investigaciones sobre la colonia flamenca de Cádiz en las últimas décadas del siglo, también llegó a afirmaciones parecidas, aunque señalando la ganancia de posiciones de las telas holandesas y flamencas. Además, también comprobó que los flamencos instalados en la Bahía gaditana hacían compatibles sus negocios propios con el papel de intermediario en la importación de mercancías holandesas, inglesas y francesas, en su reexporta-



ción a Indias y en la redistribución hacia Europa de plata y coloniales, al descubrir que por sus almacenes pasaban muchas mercancías ajenas y, en mayor medida aun, por su contabilidad todo tipo de instrumentos mercantiles y financieros<sup>151</sup>.

Otras informaciones permiten conocer, de forma indirecta, pero no por ello con poco valor demostrativo, la importancia relativa de cada colonia en el Cádiz de la Carrera de Indias en el siglo XVII. A. Domínguez Ortiz dio a conocer la cuantía de las cuotas pagadas anualmente por cada una de las colonias extranjeras durante los años sesenta al Gobernador de Cádiz en su calidad de *Juez Conservador de las Naciones*, responsable por tanto de la defensa de sus intereses ante las autoridades españolas. Dando por supuesta la correspondencia entre la cuota pagada por cada colonia y el número de sus miembros y entidad de sus negocios, de ahí puede resultar una clasificación bien ajustada a la realidad, aunque da la impresión de que algunas de las posiciones pueden haber quedado cristalizadas en el tiempo o penalizadas, como en el caso de la cuota asignada a los portugueses, que en las décadas anteriores a la *guerra con el Rebelde*, en tiempos de Olivares, habían sido más numerosos y gozado de su protección. En cualquier caso, el resultado es el que consta en la Tabla nº 5.

Podrá corroborarse o matizarse el resultado anterior con la información resultante del *Repartimiento* llevado a cabo en 1662 en Cádiz al objeto de ofrecer un donativo a la Real Hacienda destinado a hacer entender mejor en la Corte la postura gaditana en el contencioso con Sevilla por hacerse con la cabecera de la Carrera, es decir, con el puerto oficial de carga y descarga de las flotas. M. Ravina publicó los datos que se hicieron constar en el padrón elaborado con tal motivo. Aunque sólo fueron incluidos los grandes comerciantes mayoristas, se puede deducir, si bien de forma global, la envergadura de los negocios de las naciones principales y, dentro de cada una de ellas, el número de los más destacados de sus miembros, datos con los que ha sido elaborada la Tabla nº 6.

Se habrá notado que la contribución de *La Ciudad*, en la que además de otras aportaciones, como las de sus gremios, está incluida la del resto del comercio gaditano, es decir, el de los españoles, queda en una canti-



Tabla nº 5: Cuota pagada cada año por las Naciones a su Juez Conservador (década de 1660)

<i>Nación</i>	<i>Cantidad anual (en pesos de 272 mrs.)</i>
Genoveses	3.600
Franceses	3.000
Holandeses	3.000
Portugueses	1.300
Flamencos	1.000
Ingleses	900
Hamburgueses	500
Venecianos	400

fuelle: A.Domínguez Ortiz, "Don Antonio Pimentel de Prado, Gobernador de Cádiz", *Archivo Hispalense*, nº 119 (1963), reprod. en *Estudios de Historia Económica y Social de España*, Granada, 1987, pp. 80-81.

Tabla nº 6: Extranjeros según el Padrón de Cádiz de 1662

<i>Nación</i>	<i>Integrantes de cada colonia</i>	<i>Aportación (reales de vellón)</i>
Holandeses	31	11.000
Genoveses	27	11.000
Franceses	27	11.000
Ingleses	14	2.300
Flamencos	10	4.000
Armenios	7	1.700
Hamburgueses	4/5	1.000
Venecianos	4/5	1.000

fuelle: M.Ravina, "Un padrón de contribuyentes de Cádiz a mediados del siglo XVII", *Archivo Hispalense*, nº 181 (1976), Apéndice II.





dad inferior a la suma de la correspondiente a las colonias extranjeras. En total, 125 grandes negociantes extranjeros aportan el 53% de la cuantía del donativo. De manera parecida y con la misma finalidad, dos años después, en 1664, Cádiz hizo un nuevo donativo de 30.000 ducados a la Corona. La cantidad necesaria se obtuvo esta vez mediante un préstamo que los negociantes más acaudalados ofrecieron al 10% de interés sobre los propios y arbitrios de la Ciudad. De los 78 prestamistas, 33 fueron extranjeros, es decir el 42'3%, que, sin embargo, aportaron 17.500 ducados, el 58'3% del anticipo. Además, de entre los que figuraban como naturales hay que señalar la presencia de nueve *jenízaros*. Otro anticipo ofrecido por el Comercio gaditano proporciona otra información más del mismo tipo. En 1693, durante la guerra de la Liga de Augsburgo, el Comercio gaditano fue requerido por la Real Hacienda para aprontar un anticipo de 100.000 pesos-escudos con destino esta vez a combatir la invasión francesa de Cataluña. En total participaron 36 negociantes, de los que 22 eran extranjeros que facilitaron 71.000 pesos-escudos, el 69% del total<sup>152</sup>. También conviene tener en cuenta el panorama relativo a su profesión que Raimundo de Lantery, el ya citado mercader saboyano establecido en 1673 en Cádiz, dibujó en sus *Memorias* de la ciudad en la que acababa de instalarse. Enumera por sus nombres a los 93 comerciantes que considera más influyentes y de mayor solvencia de la plaza. Sin que le parezca nada sobresaliente, sino anotando sencillamente lo que esperaba encontrar al llegar a Cádiz, sólo hace referencia a 12 mercaderes naturales, mientras que destaca a 81 extranjeros. Y de entre estos, menciona a 30 genoveses, 11 franceses, 11 ingleses, 7 hamburgueses y, finalmente, sin diferenciarlos entre sí, a 22 holandeses y flamencos<sup>153</sup>. Por último, el padrón de la ciudad de Cádiz elaborado en 1713, que -además de iniciar las pormenorizadas y ricas informaciones con las que se cuenta para el siglo XVIII- puede considerarse expresión de la situación heredada del siglo XVII, indica que los extranjeros representan el 75% del conjunto del Comercio gaditano<sup>154</sup>. No parece, pues, que faltara razón a don Francisco Núñez de Villavicencio, regidor de la Ciudad, cuando reclamaba que en Madrid se tuviera muy en cuenta que,

*«...La causa de ser [Cádiz] más lucido de lo que corresponde a su riqueza es ser muy largos los ánimos... También conduce al lucimiento de la ciudad la cotidiana asistencia de cuarenta o cincuenta hombres que tienen y manejan suyos y ajenos*



*doscientos o trescientos mil reales de a ocho; pero de estos, diez o doce son ingleses, otros tantos holandeses, y otros venecianos, genoveses y de las demás naciones que con España comercian...<sup>155</sup>*

No menos determinación puede observarse en otro memorial elevado por el Cabildo de Cádiz en el que, interesadamente desde luego, se intenta hacer ver que la opulencia de la ciudad no es la de los naturales, sino sólo la de los extranjeros que en ella residen y negocian y que, además, lo hacen en condiciones ventajosas con respecto a los españoles, ya que,

*«...El entender que esta Ciudad se ha enriquecido y aumentado los caudales con el comercio es presunción que está desvanecida porque los naturales vasallos de Vuestra Majestad de más de cien años a esta parte no tienen aumento en las haciendas... Este comercio, Señora, se compone de extranjeros de diferentes naciones que con permisión, privilegios y excepciones de Vuestra Majestad, muchas más que los vasallos naturales, asisten aquí, disfrutando los útiles del Reino, porque (como más diestros en lo mercantil y con más medios para sus empleos) logran todas las granjerías sin que la Ciudad las solicite por suyas, ni les embarace, por el mayor servicio de Vuestra Majestad, pues es el que más fructifica en sus reales derechos...<sup>156</sup>»*

Estas observaciones pueden completarse con la perspectiva ofrecida por el recuento de las compañías constituidas en Cádiz a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII llevado a cabo por M.G.Carrasco. La apreciación correcta del resultado requiere algunas aclaraciones. En primer lugar, la relación incluye las compañías que se constituyen y escrituran en dicho período en Cádiz; por tanto, las establecidas anteriormente y las escrituradas en otras plazas, españolas o extranjeras, que probablemente eran más, no constan en esta relación. En segundo lugar, que entre las compañías escrituradas figuran algunas cuyo objeto social no tiene nada que ver con el negocio colonial, lo que ocurre singularmente en el caso de las compañías formadas por socios españoles<sup>157</sup>. Y, en tercer lugar, que ya firman como *gaditanos* los descendientes más o menos inmediatos de ilustres extranjeros, como lo hacen varios miem-



bros de las familias Colarte y Conique. Teniendo en cuenta estas matizaciones, el muy indicativo resultado figura a continuación en la Tabla n° 7.



Tabla nº 7: Compañías escrituradas en Cádiz de 1650 a 1700

<i>Nacionalidad de los socios</i>	<i>Número de compañías</i>	<i>Socios de cada nación</i>
Españoles	18	52
Ingleses	16	40
Flamencos	15	39
Genoveses	9	27
Hamburgueses	8	17
Holandeses	7	24
Franceses	5	14
florentinos y milaneses	3	11
Armenios	2	4
Irlandeses	1	2
Mixtas entre extranjeros	6	-
mixtas español y extranjero	11	-
no especificada	7	14
Totales	108	244

fuelle: elaborado a partir de M.G.Carrasco, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, 1997, pp.121-129.



Algunos breves comentarios permitirán subrayar las observaciones de mayor interés que ofrece la tabla anterior. Los socios españoles, no pocos de ellos formando compañía con extranjeros, son la minoría mayor, claro está; pero sólo representan el 21'3% de todos los otorgantes y las compañías entre españoles el 16'6% de todas. De los extranjeros, las compañías constituidas por ingleses alcanzan un número muy sobresaliente, pero se ha de aclarar que casi todas sus compañías se escrituran en las dos últimas décadas del siglo, mientras que la evolución en la constitución de compañías entre franceses es la inversa ya que la mayoría se formaron en la primera década y son muy pocas las escrituradas en los últimos años, evoluciones respectivas que han de ponerse en relación con la tan dispar posición en que quedan unos y otros tras la Paz de Nimega y, sobre todo, al firmarse en 1689 la Liga de Augsburgo. Flamencos y genoveses continúan gozando de sus tradicionales ventajas; los holandeses aparecen por debajo de lo esperado, entre otras razones porque muchos de los de esta nación estantes en Cádiz son, simplemente, el socio instalado en la Bahía de una compañía formada en Ámsterdam, circunstancia también frecuente en el caso de los hamburgueses, denominación que tradicionalmente incluye a oriundos de otras ciudades hanseáticas.

Ahora bien, el conjunto de las anteriores informaciones parece dejar clara la preeminencia de holandeses, flamencos, franceses y genoveses en Cádiz y su Bahía durante la segunda mitad del siglo XVII, manteniendo una primacía ganada tiempo atrás, como en el caso de los genoveses, o aprovechando la ventajosa posición lograda por los antiguos rebeldes una vez que la Corona española reconoció en 1648 la independencia de las Provincias Unidas. Pero, sobre todo, más que el detalle nacional, lo que ha podido comprobarse es que Cádiz, en mucha mayor medida que Sevilla, se ha convertido en el siglo XVII en un enclave dominado por el comercio extranjero, afirmación cuando menos sustentada en la riqueza y destacado papel de las colonias extranjeras en los negocios gaditanos. A la vista de ello no debió resultar difícil a P.Chauu concluir que, a pesar del hundimiento político y económico de la España del siglo XVII y de la propia crisis del tráfico, el complejo monopolístico andaluz no vio discutida seriamente su ubicación ni



la colonización interna de la Carrera por los extranjeros comportó su desaparición<sup>158</sup>. Y, con ello, es forzoso reiterar la afirmación del dominio extranjero del verdadero monopolio, es decir, del control de los mecanismos internos de la Carrera de Indias por estos negociantes que están a caballo entre su origen nacional y la naturalización y asimilación, pero sin que ello signifique que dejen de mantener una estrecha relación entre su actividad mercantil y financiera y su lugar de origen.

En definitiva, el teóricamente cerrado sistema hispano sólo podía funcionar mediante la activa participación de extranjeros, además de *jenízaros*, *naturalizados* y naturales colaboradores, que demostraban ser los verdaderos agentes directos e indirectos del monopolio multinacional que, como se viene argumentando, a lo largo del siglo XVII ha venido sustituyendo al Monopolio oficial. De la misma forma, y por la misma razón, que había tenido que claudicar ante el fraude en la Carrera, la Corona también tuvo que asumir que las actividades de los extranjeros que operaban en el entorno y en el interior del Monopolio, aunque continuaran siendo ilícitas por definición legal, eran imprescindibles para que continuara funcionando con eficiencia la maquinaria monopolística<sup>159</sup>. Desde esta perspectiva, la permisividad de las autoridades, desde el aduanero hasta el rey, con respecto a la presencia extranjera, en hombres, capitales y mercancías, más que corrupción, era ley no escrita de más obligado cumplimiento que las impresas en papel sellado<sup>160</sup>. Esa connivencia era necesaria para que siguiera funcionando a pleno rendimiento el motor de un Monopolio cuyo adjetivo de hispano era desmentido cada vez más por su propio funcionamiento.

Al mismo tiempo, y por razones que se derivan de lo que se acaba de decir y como más adelante se intentará mostrar con argumentos más concretos, el predominio extranjero comportó que los cargadores de frutos, encabezados por los prestigiosos *caballeros viñeros* y los *hacendados* que comerciaban las cosechas de sus propias haciendas y señoríos, en su gran mayoría vecinos de Sevilla y en alta proporción hidalgos, expresión social de la participación española en la Carrera, poco a poco se vieran desplazados en ella y en el seno del Consulado hasta posiciones secundarias mientras los reexportadores de manufacturas europeas, la mayoría radi-



cados en Cádiz y en gran parte de origen extranjero, habían logrado situarse a la cabeza de la Carrera. Ante eso, no es extraño que el Comercio sevillano, a diferencia de lo que hacía el gaditano, una y otra vez argumentase, sin ser atendido, ante la Corona y ante el Consulado, contra las facilidades que la práctica del comercio daba en la Carrera a los extranjeros y a quienes colaboraban con ellos. Mientras callaba el Comercio de la Bahía, desde Sevilla se reclamaba a la Universidad y a la Corte el cumplimiento estricto de la legalidad con el poco eficaz y ya extemporáneo argumento de que,

*«...uno de los maiores y más graves inconvenientes...es el de las naturalezas concedidas a los extranjeros para que estos puedan passar a las Yndias y contratar en ellas con la libertad que los naturales, de que se siguen a todo grandes e irreparables daños, y assimismo que se carguen sus mercaderías en caveza de los que están naturalizados, pues es para los extraños de estos reynos el maior útil y beneficio del tráfico del comercio en Yndias... se a de servir Su Magestad conceder al Comercio su Real Despacho en que con toda amplitud, fuerza y distinción se mande total proibir esta calidad de naturalezas, no sólo para pasar a las Yndias los extranjeros con ellas, sino cerrando totalmente la puerta a que en caveza de ninguno de los naturalizados puedan ir mercaderías...»<sup>161</sup>*

Pero en lo que ahora hay que insistir más es en que en la Carrera de Indias, como en todo comercio, no hay que confundir hombres con mercancías, mercaderes extranjeros con mercancías extranjeras. Como se verá a continuación, y ya se ha venido sugiriendo, la relación de los extranjeros establecidos en torno al Monopolio no se solía limitar a la intermediación mercantil, sino que alcanzaba habitualmente a la propia producción de manufacturas, haciendo de la plaza gaditana un enclave comercial cada vez más centrado en la reexportación de manufacturas europeas. De ahí que lo verdaderamente importante no es el origen del negociante, algunos además naturalizados y pronto integrados, sino el de las mercancías negociadas ya que, para pagarlas, el origen de aquellas habrá de ser el destino de la plata fugitiva. P.Vilar ya insistió en que la plata, como tal mercancía, se cambia por otras mercancías y, naturalmente, de una manera u otra discurre por mediación del



comercio hacia aquellos lugares y sectores donde las mercancías se producen<sup>162</sup>. Y, junto a las mercancías, el origen de los capitales para negociar. Quienes aportasen unas y otros serían quienes podrían hacer funcionar el motor del Monopolio y, por tanto, hacerse imprescindibles en él.

#### 4.3. EL MOTOR DEL MONOPOLIO: LA FINANCIACIÓN DEL TRÁFICO Y DEL COMERCIO

Como en toda actividad comercial, mercancías y capitales fueron el combustible y el lubricante necesarios para que la maquinaria del Monopolio cumpliera su objetivo, que, prioritariamente consistía en producir plata en abundancia. Y, como en otros casos, en el Monopolio de Indias los combustibles de más rendimiento fueron aquellos que incorporaban mayor valor añadido, menores costes de transporte<sup>163</sup>, fiscalidad diferencial más ventajosa y mejor adaptación al mercado colonial, características que garantizaban los más altos márgenes de beneficio. Si las mercancías que demostraban esas características en mayor medida eran las manufacturas de origen exterior, naturalmente, acabarían por desplazar de las cargazones a Indias a las mercancías de producción propia. Y de los lubricantes, los más eficaces tenían que ser los que asegurasen más liquidez y disponibilidad, los que no dependieran tanto de la *estrechez* o *largueza* en la plaza y los que con más elasticidad se movieran y adaptaran a las necesidades del sistema, capitales que, a la postre, como se comprobará a continuación, eran en su mayoría también de origen exterior.

Se cuenta desde hace años con el importante sondeo llevado a cabo por M.Ravina sobre la actividad crediticia desarrollada en el Cádiz del siglo XVIII, gracias al cual ya quedaron apuntadas las principales características que, al menos en dicho siglo, presentaba la financiación del comercio colonial<sup>164</sup>. Pero, ha sido a partir de la monumental investigación sobre la financiación de la Carrera de Indias llevada a cabo por A.M.Bernal con profundidad y rigor poco habituales cuando se puede decir que se cuenta con informaciones pormenorizadas y de alto valor demostrativo sobre los capitales y mercancías que alimentaban el motor del Monopolio<sup>165</sup>. De todas las informaciones sobre ello interesa destacar en especial algunas



cosas. En primer lugar, que desde los días iniciales, y en relación con el abandono de la idea de monopolio directo de la Corona y el muy principal papel asumido por las iniciativas particulares, la práctica de la Carrera trajo como temprana consecuencia que fuera necesario el crédito para estar en disposición de navegar o de cargar. El recurso al capital ajeno para financiar el tráfico y el comercio no sólo se generalizó, sino que pasó a ser imprescindible. Ya en 1569 dejó constancia de ello fray Tomás de Mercado, confesor de negociantes y fino observador del comercio sevillano, que, además, vio en el crédito la razón de los altos precios de las mercancías en Indias, porque,

*«Cerca de cargar a Indias y vender allí las cargazones hay algunas cosas notables que advertir. La primera es, en los que aquí cargan, que mercan casi toda la ropa al fiado a largos plazos y, por el consiguiente, muy cara. Negocio es escrupuloso por ser en extremo dañoso a los vecinos que en aquellas partes residen, de cuyas haciendas al fin sale todo, porque el regatón allá da tanto por ciento sobre los costos de acá y, según a él le sale, así pide a los particulares que llegan a sus tiendas. De arte que todo estriba sobre el costo de Castilla, que dicen, y, como la ropa fiada va cargada la tercia parte más del justo valor, sale a un precio excesivo... porque allá no se mira comúnmente sino a la coyuntura que llega la flota y a la cantidad de naos que lleva y a la necesidad y abundancia que haya en la tierra... De modo que la vara de terciopelo que vale mil maravedís saliera allá, con ciento por ciento que le echemos, a dos mil; como la compra fiado por mil y cuatrocientos, viene a salir por dos mil y ochocientos...»*<sup>166</sup>

El dominico, por profesión y por formación -en la neoescolástica Salamanca-, se veía obligado a anteponer su muy negativa valoración moral sobre los créditos en la Carrera de Indias, que en su opinión,

*«...destruyen ambas repúblicas, a España y a las Indias. A España, haciendo subir el precio [de los créditos] con la gran demanda que tienen y con la multitud de mercaderes que acuden a los extranjeros y aun a los naturales... océano y mare magnum de los mercaderes, do a velas tendidas de su codicia navegan, que es al fiado, do, como en golfo, no hay*



*suelo, ni pié, ni precio justo, ni regla que se siga, ni ley que se guarde. Decir al fiado es echar una red barredera, un destierro de toda justicia, un constituir por reyna y gobernadora la avaricia del que vende y la necesidad del que compra...»<sup>167</sup>*

En buena medida, tan pecadora condición de los créditos en la Carrera se debía a la fórmula utilizada casi exclusivamente en ella desde su inicio, el préstamo *a riesgo de mar*, conocido también como *crédito marítimo* y como *préstamo a la gruesa* –galicismo incorporado en el siglo XVIII-. Se trata de un viejo instrumento de crédito tradicional en el comercio mediterráneo que, bajo una u otra denominación y durante los tres siglos que duró la Carrera, se convirtió en el medio más idóneo y mejor adaptado para movilizar capitales de muy diversos orígenes en torno al negocio colonial<sup>168</sup>. En este ámbito superaba en operatividad a la letra de cambio, instrumento más moderno y teóricamente más flexible, pero difícil de adaptar al comercio de Indias por su ritmo irregular y sus plazos inevitablemente largos –dependientes además de las contingencias de la navegación-, por la imposibilidad de hacerlos coincidir con los pagos en la red de ferias españolas y europeas y por las dificultades para la necesaria comunicación entre *librado* y *librador*<sup>169</sup>.

La singularidad más distintiva de los créditos a riesgo es que la devolución y el pago de los intereses pactados –el *premio*- sólo son obligados una vez superado el riesgo que se corre o, en otras palabras, una vez conseguida la finalidad para la que se obtuvo el crédito. Por tanto, el riesgo es asumido por el prestamista, el *dador*. A cambio de ello, el crédito tiene carácter hipotecario y el *tomador* está obligado a pignorar de forma expresa el bien relacionado directamente con el préstamo solicitado. Si el crédito financia el tráfico, queda hipotecada la embarcación, aunque paulatinamente los fletes a ganar por el armador fueron sustituyendo al navío como bien pignorado, y si se solicita para adquirir mercancías, éstas son las que quedan hipotecadas. De esa forma, por definición, la devolución sólo es obligada y sólo se efectúa una vez finalizada con éxito la operación mercantil con la venta de las mercancías o, en su caso, una vez culminado felizmente el viaje previsto. La vida del crédito, pues, viene determinada por la duración de la operación,



si bien en la práctica se contempla la prolongación del plazo –la *usanza*, que en el comercio de Indias suele ser de un mes- como espera necesaria para la constatación del buen resultado.

Naturalmente, vigente la condena canónica de la usura, los documentos necesarios no se redactan como préstamos con interés, sino como las habituales *cartas de obligación*, escrituras en las que sólo consta, una vez sumados principal y premio, la cantidad total –prestada *por hacer favor e buena obra*- como se hacía al escriturar préstamos *llanos, a daño* y de otros tipos. La única obligación añadida, a partir de las ordenanzas de 1507, es la de registrar la operación en la Casa de la Contratación, donde se debía comprobar que el principal no excedía de la tercera parte del valor del bien pignorado, y, desde sus ordenanzas de 1556, en el Consulado. También en esto la Universidad ganó terreno a la Casa ya que desde 1587 los negociantes impusieron que sólo su Corporación llevara registro de los riesgos marítimos. Como se puede suponer, que sólo el Consulado controle los riesgos se traduce en menor control y en mayor adaptación y simplificación documental. En el caso de los créditos sobre mercancías se llegó a la utilización de simples *vales* y *pagarés* como reconocimiento de la deuda; pero, dado el carácter de los préstamos marítimos, adoptaron la forma de *vales a riesgo*. Estos vales, además, se redactaban *a la orden* y, por tanto, eran endosables. De esta forma, demostrando su flexibilidad y operatividad, el instrumento de la deuda se convierte en medio de pago para los dadores de riesgos<sup>170</sup>.

Paralelamente, las particularidades de la Carrera también incorporaron desde muy pronto la posibilidad de que el préstamo se contratase, no a devolver en Sevilla o Cádiz al regreso de la flota, sino en Indias. El dador consigue con ello acortar a menos de la mitad el plazo para la devolución del principal y cobro de los premios –y acceso inmediato a la producción de metales preciosos-, al hacer que se pactase su reintegro en Indias, una vez celebrada la feria o transcurrida la *usanza* tras la llegada de la flota. Ahora bien, esta operación daba pie a que el prestamista se beneficiara también del cambio de moneda aprovechando el desnivel monetario entre la Colonia y Castilla –un sistema monetario dual con las mismas denominaciones pero distintos valores, legalizado finalmente en 1686-



, sin contar con el posterior provecho del cambio con otras monedas europeas. Así, aunque el prestador haya de costear el seguro y flete de la plata, esta era la modalidad preferida por los dadores ya que obtenía en menos tiempo el beneficio y podía remitirlo directamente a Europa desde el puerto americano. Por consiguiente, el préstamo a riesgo de mar muy pronto llevó aparejado el cambio monetario con lo que, de hecho, consistía en dos operaciones en una, haciendo que en la Carrera de Indias crédito y cambio fueran en la práctica inseparables. De ahí que el *cambio marítimo* o *cambio a riesgo* se convirtiese en la modalidad de crédito más habitual en la Carrera, a despecho de que Tomás de Mercado –por pecar dos veces en una– censurara inmisericordemente este tipo de,

*«...cambio que se usa en esta ciudad para Indias, porque es tan singular que no entra en la regla y cánones comunes a los otros, y aun es tan disforme y tan feo que parece un monstruo de cambios, sin figura y entera apariencia de ellos, una quimera con una parte de cambio, otra de seguro, otra de usura, una mixtura risible y horrible...»*<sup>171</sup>

Dadas las finalidades de estos préstamos o cambios a riesgo, se comprende que los solicitasen como tomadores, que por tanto figuran como otorgantes de las *cartas* o *escrituras de obligación*, quienes necesitasen dinero ajeno para cualquiera de las formas del negocio colonial. Un primer grupo lo integraban los maestros y armadores con destino a la carena, reparaciones, apresto de la embarcación y demás gastos de armamento naval, además de soldadas de tripulaciones y pago de los derechos reales sobre tonelaje. Pero el grupo más numeroso lo constituían los propios cargadores con la finalidad de adquirir las mercancías, pagar los derechos de salida, o, en el caso de los cosecheros y hacendados, para el transporte de sus frutos hasta Sevilla, Sanlúcar o Cádiz. Pedir un crédito para finalidades como las anteriores no siempre demostraba que se careciera de dinero propio porque, sobre todo en el caso de los cargadores, lo importante era eludir el riesgo sobre su hacienda personal: si todo salía bien, el crédito y su premio podían ser devueltos sin ningún problema y, además, quedaba beneficio suficiente en razón del alto precio en Indias de las mercancías, y, si, por el motivo que fuere, la operación salía mal, al no tener que



devolver el crédito ni pagar intereses, la pérdida se limitaba a no obtener el beneficio previsto por la venta de la cargazón en Indias. Así, el más significado grupo de tomadores lo componían los grandes cargadores y, especialmente, los dedicados preferentemente a la reexportación de ropas, que suelen buscar créditos de hasta decenas de miles de pesos. Naturalmente, también cargan a riesgo numerosos mercaderes menores y ocasionales que aprovechaban cualquier hueco disponible, con riesgos de menor entidad, claro está. Pero A.M. Bernal también descubrió como habituales tomadores de riesgos a muchos que no tenían nada que ver con el comercio como profesión. Entre estos sobresale por su número el personal de guerra de los galeones y la gente de mar, que adquirían a crédito cuantiosas mercancías para aprovechar abusivamente el privilegio de cargar alguna cantidad sin pagar derechos. Desde los propios generales de armada y almirantes de flota —que como los propios virreyes, se resarcían cumplida y prontamente de la espectacular deuda contraída para comprar el cargo con la venta de las muchas mercancías que llevaban consigo— hasta el último marinero, que solían financiar así *pacotillas* tan repletas de mercancías, casi siempre ajenas, que superaban lo imaginable. Y tampoco falta entre los tomadores el muy heterogéneo grupo formado por todo tipo de funcionarios, clérigos y militares destinados a Indias y cualquier otro pasajero que embarcase, desde los propios virreyes y altas autoridades hasta el más modesto emigrante, que tratará de costear su viaje e instalación en Indias con la venta de las mercancías que lleva por cuenta propia o ajena.

Al otro lado de los cambios a riesgo, los dadores. Haciendo una traslación inapropiada a partir de las funciones bancarias de nuestros días, podría imaginarse que este papel habría sido protagonizado sin réplica brillante por la banca local, y más aun cuando la Carrera de Indias, al dinamizar actividades como los corretajes de lonja, seguros, fianzas, y, en general, todo tipo operaciones financieras, hizo de la Sevilla del siglo XVI plaza bancaria de primer orden<sup>172</sup>. Sin embargo, el crédito no era, en teoría, una actividad propia del oficio de banquero, que debía limitarse a la custodia y libranza a la orden del dinero ajeno. Tomás de Mercado, esta vez sin condena, los describió,



*«...como depositarios de los otros dos [mercaderes y cambistas] y les guardan su moneda, oro y plata y les dan cuenta de ellas y en quien ellos libran sus deudas... como unos tesoreros y depositarios de los mercaderes, porque, venida la flota, cada uno pone en banco todo lo que le traen de Indias...»*

Pero los banqueros sevillanos, como también hacían los cambistas<sup>173</sup>, empleaban el dinero ajeno en beneficio propio, excediendo las funciones propias del oficio porque,

*«...entremétense también en dar y tomar a cambio y en cargar, que un banquero en esta república abarca un mundo y abraza más que el océano, aunque a las veces aprieta tan poco que da con todo al traste...»<sup>174</sup>*

En efecto, los bancos sevillanos, reglamentados por el Cabildo de la Ciudad y establecidos casi todos por conversos y extranjeros, sobre todo genoveses, a los que consiguieron añadirse algunos vascos, tuvieron graves problemas de estabilidad incluso en sus mejores momentos. La dispersión de operaciones, el excesivo riesgo asumido y las imprevisibles pleamares de la Carrera hicieron que la amenaza de quiebra fuera consustancial a la efímera vida de la poco más de media docena de bancos oficiales<sup>175</sup>, rematada en algún caso por la incautación de caudales de Indias por la Corona. Sólo uno de ellos logró rebasar, y por muy poco, el siglo XVI<sup>176</sup>. Es más, durante el siglo XVII no existió en la Sevilla del Monopolio banca propiamente dicha y sus funciones, en teoría también como banca de depósito, fueron asumidas por compañías creadas por los denominados *compradores de oro y plata*, los únicos autorizados para recoger la plata de los particulares acuñada en la Casa de la Moneda<sup>177</sup>. De esta forma, el fiasco de la banca sevillana como institución regulada y con continuidad<sup>178</sup>, dejó el camino del crédito expedito para los capitales de todo origen y condición.

Como cabe esperar tras lo dicho, los principales dadores de riesgos habrían de ser todos aquellos hombres de negocios que dispusieran de gran liquidez y solvencia, independientemente de su actividad principal. Entre ellos, de todas formas, fue muy notable la actividad crediticia de banqueros y cambistas, aunque tuviesen expresamente prohibidas estas operaciones. También aparecen muy frecuentemente como dadores los propios cargadores. No



es tan extraño este hecho en un mundo como el de la Carrera de Indias en el que todos aprovechaban cualquier oportunidad de provecho que se presentara. El caso es que los cargadores unas veces piden, otras veces prestan; incluso, según puede comprobarse en las relaciones nominales de dadores y tomadores publicadas por A.M.Bernal, el cargador que ha tomado un riesgo para cargar en un galeón de una flota, da otro riesgo para cargar en otro galeón de la misma flota. En realidad, ofrece dinero a riesgo todo aquel vecino, de Sevilla, de Cádiz o de donde sea, que disponga de alguna cantidad de dinero y de ganas de verlo multiplicarse. Nobles y grandes rentistas, conventos y otras instituciones religiosas, clérigos en su propio nombre e inversores de diverso tipo, sin faltar una nutrida aportación femenina, desde adineradas viudas de negociantes hasta señoras de título y posición, tratan de multiplicar sus rentas dando créditos a riesgo. Es cierto, de todas formas, que las operaciones de mayor entidad y el mayor número de ellas son realizadas por un grupo menos abierto de grandes negociantes. Así, entre los más importantes dadores en el siglo XVI se constata la presencia de los banqueros de origen genovés, lugar que ocupan en el XVII los *compradores oro y plata*. Ahora bien, quienes aparecen como dadores de cambios y riesgos con las mayores cuantía y frecuencia son los agentes en Sevilla y Cádiz, extranjeros o naturales, de los grandes financieros y casas europeas de negocios que, mediante aquellos y sin estar presentes, son quienes en realidad, gracias a los cambios marítimos, negocian más provechosamente en el Monopolio.

Este alto aprovechamiento tenía mucho que ver con los tipos de interés que regían estos créditos, cuya observación, además, permitirá resaltar otras particularidades de singular importancia. Ya puede suponerse que, si el prestamista es quien asume el riesgo en estos créditos, los intereses alcanzasen tipos muy superiores a los de los préstamos corrientes. Si también se tienen en cuenta el mayor azar, la larga distancia y el dilatado tiempo que definen el comercio colonial, se puede comprender que estos créditos fuesen más caros que los créditos del mismo tipo en otros comercios. Tan caros que sus premios superaban en mucho lo soportable en otros ámbitos mercantiles y rozarían hasta lo increíble –incluso para el



crédulo investigador- si no fuera por las muy altas expectativas de beneficio para los cargadores con las ventas en Indias y las cuantiosas ganancias para los armadores con los muy caros fletes, carestía debida a la crónica escasez de embarcaciones para el tráfico<sup>179</sup>. Eso en general; pero, en cada ocasión, el tipo de interés estaba mediatizado por el destino concreto del viaje, por la previsión de precios en Indias, por las amenazas –guerra, corsarismo y piratería- de las que llegara noticia al prepararse el viaje, y, naturalmente, por la *largueza* o *estrechez* que hubiera en Sevilla o Cádiz en ese momento. Pues bien, a pesar de que la calidad y cantidad de la información relativa al siglo XVII es muy inferior a la de los siglos XVI y XVIII<sup>180</sup>, los datos recogidos y elaborados por A.M.Bernal, que logró superar hábilmente la ardua dificultad planteada por la ocultación del premio en los documentos acreditativos, permiten afirmar que lo más frecuente era que los intereses en los cambios y riesgos alcanzasen por operación completa nada menos que el 70% en los años treinta y el 85% en los años setenta, sin que falten ejemplos de riesgos contratados por encima del 100%<sup>181</sup>.

A partir de lo anterior pueden extraerse algunas deducciones notables. Una de ellas es la rapidez en la rotación y reproducción de los capitales: dados estos tipos de interés, quien disponga de dinero para prestar a cambio y riesgo puede estar seguro, salvo catástrofe, de que cómo mínimo duplicaría su inversión con sólo un par de operaciones. Y con oportunidad y pericia podía llegar a cuadruplicarla. Para ello no necesitará más que dos o, como mucho, tres años, el tiempo necesario para dar un riesgo, que se realice el viaje y transcurra la usanza y repetir otra vez toda la operación. ¡No está nada mal! En consecuencia, como enfatizó A.M.Bernal, no es extraño que, como resultado lógico de los altos tipos de interés aplicados en la financiación del tráfico y el comercio, en torno al Monopolio hubiera más especuladores que verdaderos comerciantes y, merced al origen principalmente exterior de la financiación, los hombres de la Carrera perdieran paulatinamente autonomía y capacidad propia de acción.

Paralelamente, y con no menor importancia en cuanto al funcionamiento del Monopolio en el siglo XVII, es necesario destacar otra observación: la mayor diversificación y aumento del número



de dadores de riesgos, sobre todo en comparación con el siglo XVI. Según las prospecciones efectuadas por A.M.Bernal para el siglo XVII, aunque, como se ha dicho, las mayores operaciones sólo están en manos de los grandes negociantes extranjeros, la media del número de dadores por operación es de cuatro inversores, asociados para ello en informales compañías específicas para acopiar la cantidad a prestar y cuya vida es la del crédito. Es decir, el número de inversores locales aumentó en el Seiscientos, precisamente durante el período en que supuestamente está en lo más profundo de su crisis el Monopolio de Indias. Pero esta observación no ha de quedar ahí, sino que ha de servir para contradecir frontalmente la tradicional afirmación referida al abandono de los negocios por parte de la *burguesía* local. Demuestra, además, que lo que ocurre es que quienes antes eran mercaderes y armadores, no resistiéndose a la tentación del mayor y más fácil beneficio de los riesgos, encontraron en ellos, si su solvencia se lo permitía, la manera de convertirse en financieros, como expresamente en el caso de cargadores y armadores vascos comprobó A.M.Bernal<sup>182</sup>. Así, todo el que podía, es decir, los que habían tenido más éxito como cargadores o como armadores pasaban a financiar junto con los extranjeros el comercio de otros, mientras los más modestos se limitaban cada vez más a actuar como meros comisionistas o simples intermediarios entre los agentes de las casas de negocios de los centros financieros europeos y los compradores americanos. Se produjo, pues, un hecho de singular trascendencia, una *mutación funcional*<sup>183</sup> que si por una parte, al ampliar el espectro añadiendo colores a las formas tradicionales de negociar con Indias, abría mucho más el abanico de quienes podían hacerlo, por otra es una de las razones que explican la brevedad de las sagas mercantiles en la Carrera de Indias, que en pocos casos llegan a superar el par de generaciones.

Si lo dicho no tuviera de por sí extraordinaria importancia en el funcionamiento del Monopolio, aun es más destacable en el conjunto de argumentaciones que se está proponiendo el hecho de que predominara, a pesar de estar expresamente prohibida<sup>184</sup>, una variante del cambio a riesgo, quizás específica de la Carrera de Indias, consistente en que el crédito se proporcione, no en dinero,



sino directamente en las mercancías destinadas al mercado americano. Tampoco escapó esta práctica –que, según el escolástico, además de ilícita era mendaz y cínica- a la atenta mirada de Tomás de Mercado:

*«Hay un género de venta exquisitísimo y no rarísimo en estas gradas, que es vender la ropa, entregada aquí, al doble y más del justo precio, a pagar en Indias. El vino puesto en Cazalla, do vale a dos reales la arroba, venderá a cinco como se lo paguen en Tierra Firme o en México. La praxis de este negocio es que, teniendo algunos su caudal en Indias y no les viniendo a tiempo y padeciendo extrema necesidad, mercan cantidad de ropa para barata a como creen valdrá allá en Indias, do libra la paga... Y viendo ser crueldad grande vender a tan desaforados precios, añaden, para justificar su tiranía, correr el riesgo en aquella cantidad en un navío que vaya en la flota... Este contrato es a la clara muy ilícito... porque realmente sólo tiene cuenta con la necesidad presente del que compra... Sólo inventaron este embuste de correr el riesgo... que no tiene fundamento ninguno verdadero, ni menos firme, esta maraña y embuste, sino su codicia...»*<sup>185</sup>

No parece necesario añadir nada a lo explicado por Mercado y bastará subrayar lo más sobresaliente. Las mercancías así adquiridas son cargadas y registradas legalmente por el cargador sevillano o gaditano –haciendo aquí abstracción de la proporción en que registrara su valor real-, que asume como deuda la suma del precio de tales mercancías y los intereses pactados al contratar el cambio a riesgo. Si se trata, como habitualmente ocurría, de ropas comparadas *a barrisco* -lotes surtidos de manufacturas ya embaladas desde su origen en tercios o cajones que no se abrirán hasta llegar a Lima o México- el verdadero acreedor, el auténtico dador del riesgo, es el negociante que las remitió desde Francia, Holanda, Flandes, Hamburgo o desde donde fuese, y no el agente que directamente contrató el riesgo en Sevilla o Cádiz. Este agente, en realidad, no es más que el corresponsal o apoderado del verdadero prestamista, cuando no un simple intermediario local. Vendida la ropa en Indias e incorporado el provecho del cambio monetario, lo más sustancioso del beneficio seguirá el recorrido inverso, aunque con fre-



cuencia acortándolo al marchar directamente –sin utilizar los caminos del Monopolio, es decir, de contrabando- hacia el origen de la mercancía. Pero no parece inoportuno añadir que quien figura como cargador, que como tomador firmó un simple reconocimiento escriturado de una deuda por la compra de mercancías al fiado, sin mención de ellas y por un precio que ya incluye los réditos, si se mira bien, no es durante toda la operación más que un depositario de mercancías ajenas y, en caso de que la plata ganada regrese en un galeón de la flota hasta Cádiz y pase por sus manos, también es mero custodio de dicha plata. Junto a ellos, maestros, armadores y hasta cargadores por cuenta propia, es decir, todos los que operaban en primera fila no eran ya, por el volumen y alto coste de los créditos que necesitaban suscribir, sino «meros copartícipes asalariados» al servicio de quienes desde el exterior financiaban el comercio colonial<sup>186</sup>.

Por tanto, la consecuencia de mayor importancia es que los créditos marítimos, sobre todo al predominar los cambios a riesgo dados directamente en mercancías, facilitaron y catalizaron el aplastante predominio de las manufacturas extranjeras en la Carrera de Indias<sup>187</sup>. Con la desventaja derivada de lo dicho, a la que se añadirán otros factores de mucho peso de los que se hablará más adelante, la producción industrial propia tenía forzosamente que perder posiciones en la Carrera hasta ver limitada su participación en ella a algunas especialidades que, como los hierros vascos, supieron encontrar vías de financiación parecidas a la de las ropas extranjeras. Así pues, esta fórmula de financiación del comercio directamente en mercancías resultó un factor muy determinante –y seguramente el más determinante- para que al avanzar el siglo XVII el funcionamiento del Monopolio dependiera de mecanismos que escapaban al control de la Metrópoli que formalmente dominaba las Indias. Y no hace falta repetir que también a esta forma de financiación se debe que la mayor parte de la plata americana, legal o ilegalmente, por una vía u otra, antes o después, acabara en manos de quienes habían proporcionado mercancías y créditos. En definitiva, aunque es muy cierto que muchos pequeños inversores también participaron en la financiación de la Carrera mediante los



créditos a riesgo mar, fueron sobre todo las casas de negocios europeas, unas especializadas en la financiación, otras dedicadas a la producción de manufacturas, muchas relacionando estrechamente ambas cosas, y en nombre de ellas sus agentes en el interior y en los márgenes del Monopolio, los más capaces en el siglo XVII de suministrar a crédito las mercancías necesarias y subvenir con oportunidad a la imprescindible financiación del comercio y del armamento naval. De esta forma, principalmente gracias a las características de la fórmula adoptada, estas operaciones de crédito movilizaron importantes capitales de toda Europa y al mismo tiempo franquearon la puerta a las manufacturas de origen exterior en el interior del comercio colonial hispano<sup>188</sup>.

#### 4.4. ALGUNOS FRUTOS ANDALUCES Y MUCHAS MANUFACTURAS EXTRANJERAS EN UN MONOPOLIO ASENTADO EN CÁDIZ

Ya se habrá deducido que, en estas condiciones, la producción metropolitana quedaba en una posición secundaria a la hora de convertirse en mercancías demandadas para nutrir los cargamentos destinados a Indias bajo el aplastante predominio de las manufacturas extranjeras. Con alguna excepción, como los hierros vascos y sus elaboraciones, la participación de la producción hispana se limitaba cada vez más a aquellas mercancías que, a causa de sus altos costos de transporte y dura fiscalidad, como los frutos y algunos productos semielaborados, o de sus altos precios, como algunos géneros castellanos, o de su consumo muy minoritario, como los libros, dejaban menos margen de beneficio en la Carrera. En este marco, en el que la participación metropolitana había pasado a un plano muy inferior, la significación de las exportaciones propiamente andaluzas en el conjunto de los comercios realizados a través del Monopolio no iba a ser mucho más que un mero complemento. Pero este hecho, además, trajo consigo el distinto papel que en todo ello tuvieron los comercios de Sevilla y de Cádiz, el primero representando un comercio más tradicional, el agrario, el segundo otro más dinámico, la reexportación de manufacturas extranjeras. Esto, a su vez, se tradujo en la dicotomía producida entre



los propios cargadores del Consulado a través de la especialización de unos y otros en procedimientos mercantiles contrapuestos<sup>189</sup>.

La dicotomía anunciada se podrá comprobar, sin repetir aquí las consideraciones que páginas atrás sirvieron para desestimar como fuente los registros oficiales de la Contratación y que llevaron a preguntar por el verdadero funcionamiento del Monopolio, mediante los propios datos disponibles sobre la composición del comercio de Indias en la segunda mitad del siglo XVII a partir del reparto muy desigual entre los cargadores sevillanos y los gaditanos de los tipos de mercancías registrados por unos y otros. Tomando como divisoria básica la constituida por la exportación de productos agrarios frente a la de mercancías industriales, los cargadores sevillanos parecen especializarse cada vez más en la exportación de frutos, mientras los gaditanos lo hacen en la reexportación de ropas. En la Tabla nº 8 se resumen las cifras relativas a la exportación de los principales frutos durante la segunda mitad del siglo XVII.

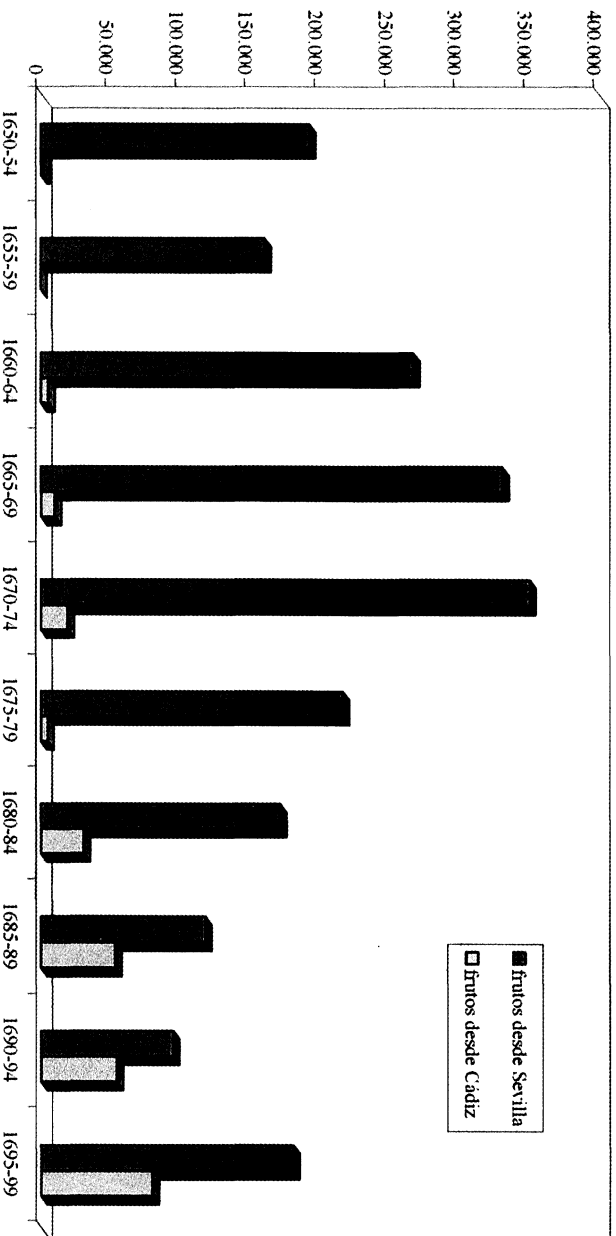
Se hace evidente que el peso de los frutos registrados en Sevilla a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVII seguía siendo mucho mayor que los registrados en Cádiz. Los porcentajes respectivos del vino, del aceite y del residual vinagre registrados en Sevilla son abrumadores. Solamente en el caso del aguardiente hay rivalidad entre Sevilla y Cádiz<sup>190</sup>. Estos resultados demuestran además su completa falta de correspondencia con los llamados *tercio de Cádiz* y *tercio de frutos*<sup>191</sup>, es decir, las proporciones establecidas para repartir el volumen a cargar, en primer lugar, entre los comercios de Sevilla y de Cádiz, y, en segundo lugar, entre los frutos y las restantes mercancías en cada lugar. Pero, ante la tentación de relacionar directamente esta desproporción con el traslado a Cádiz de la cabecera de las flotas, decisión tomada en 1679 y que implicó la reserva del *tercio de toneladas* ahora a favor del Comercio sevillano, conviene precisar la cronología de este reparto. Para comprobarlo se ha elaborado también el Gráfico nº 6.

Tabla nº 8: Frutos registrados en Sevilla y en Cádiz, 1650-1699 (en arrobas)

	<i>registrados en Sevilla</i>	<i>registrados en Cádiz</i>	<i>Totales</i>
Vino	1.760.017 (90'5%)	185.117 (9'5%)	1.945.13
Aceite	252.162 (89'0%)	31.196 (11'0%)	283.358
Aguardiente	69.448 (59'9%)	46.465 (40'1%)	115.913
Vinagre	12.527 (93'5%)	869 (6'5%)	13.396
Totales	2.094.154 (88'8%)	263.647 (11'2%)	2.357.80

fuelle: elaborado a partir de L.García Fuentes, *El Comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, 1980, Apéndices, tablas 3, 4, 5, 7 y 9.

Gráfico nº 6: Exportación de frutos desde Sevilla y desde Cádiz, 1650-1699 (en arrobas)



fueron elaborados a partir de L. García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980, Apéndice, tablas 5, 7 y 9.



Como se ve, incluso en las últimas décadas persiste el gran desequilibrio entre los registros sevillanos y los registros gaditanos de frutos, desnivel en poca medida matizado por la importancia creciente de los aguardientes elaborados en el entorno de la Bahía, protagonista principal del despegue de las exportaciones agrarias gaditanas a partir del quinquenio 1680-84. No obstante, este despegue no conseguirá cubrir ni de lejos su tercio de frutos<sup>192</sup>. Hay que insistir, pues, en que el peso de las exportaciones agrarias sevillanas todavía seguía siendo mucho mayor hasta el mismo final del siglo, en cuyas dos últimas décadas los frutos registrados en Sevilla suponen el 72'1% del total. Pero se ha de hacer notar que el desequilibrio ya venía originado por las casi nulas exportaciones de frutos desde la Bahía anteriores a 1664 y que sólo es desde entonces cuando comienzan a ganar alguna entidad, precisamente en la fecha en que se autorizó que el lugar de carga de la flota fuera Sanlúcar<sup>193</sup>, cosa que, posiblemente, influyó a este respecto. También, en la misma dirección, ha de contarse con la posibilidad de una precoz apropiación sevillana del tercio de frutos a costa de parte del volumen gaditano<sup>194</sup>.

Pero lo más probable es que el resultado anterior tuviera que ver con que, de hecho, a excepción de la flota despachada en 1668 a Nueva España, la mayoría de las embarcaciones que compusieron las flotas en los años sesenta y setenta, contra lo establecido y precisamente cuando acababa de ser abolido el Juzgado de Cádiz, el único organismo de control que la Contratación tenía allí, fueron cargadas en Cádiz bajo la presión en ese sentido del Consulado<sup>195</sup>. Por tanto, dado que cargar en Cádiz no era nada nuevo, al menos desde los años veinte<sup>196</sup>, y aunque el despegue de los frutos gaditanos de los años ochenta debiera algo a la facilidad e incentivo resultantes de que a partir de 1679 las flotas se despacharan ya oficialmente desde allí, la desproporción constatada en la carga de frutos se explica mucho más como consecuencia de que los cargadores de la Bahía se hallaban en mejor posición y, más aun, en mayor disposición, que sus colegas sevillanos para cargar productos industriales.

En efecto, aquel incremento general de la exportación de manufacturas a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII no se debió por igual a las exportaciones registradas en Sevilla, el lugar oficial

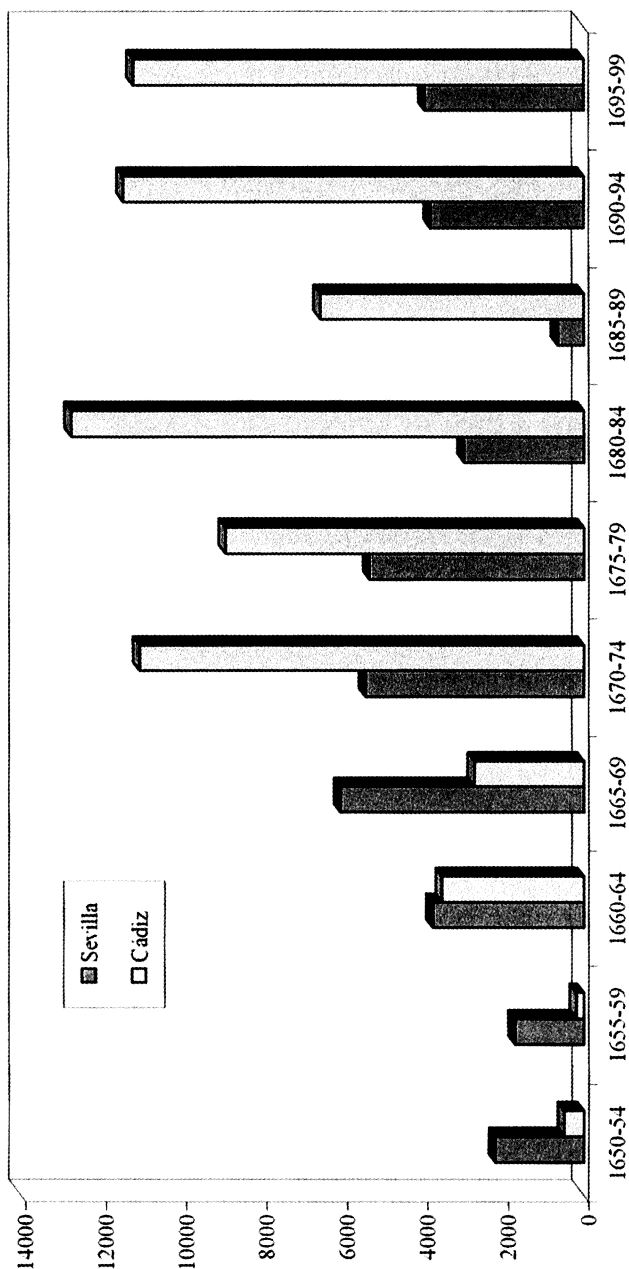


de registro hasta 1679, y a las registradas en Cádiz, que hasta entonces debía limitarse a su tercio y repartirlo entre frutos y manufacturas. Aquella diferente posición es lo que importa más y la afirmación se puede generalizar a todo tipo de manufacturas llegadas por mar, pero, muy particularmente, se hace más notoria para la reexportación de ropas, las diversas elaboraciones textiles, las variadas mercerías, quincallería, etc., cuyas particularidades fiscales<sup>197</sup> ya se detallaron más arriba y que, en su mayor parte, como también se ha visto ya, los cargadores adquirirían a crédito y recibían directamente desde los centros productores europeos. El hecho es que la relación entre los registros sevillanos y los gaditanos de ropas, medidas mediante el número de fardos y cajones de avalúo, resulta fuertemente desequilibrada ahora a favor de los segundos, que casi duplican a los registrados en Sevilla (34'1 y 65'9% respectivamente). Lo afirmado se puede perfilar con más nitidez a través de la evolución comparada de las exportaciones desde uno y otro lugar de este grupo de mercancías tan significado, como se hace en el Gráfico nº 7.

Tanto desde Sevilla como desde Cádiz aumentan las exportaciones según los propios registros. Pero en Sevilla su incremento se detiene a partir del quinquenio 1665-69 (índice quinquenal 275'9) y, a continuación, inicia una marcha muy insegura y tendente al estancamiento para finalizar el período con resultados modestos (índice 173'9 y 180'0 en los dos últimos quinquenios). En cambio, en Cádiz el empuje ya demostrado en los años sesenta (índices 742'8 y 556'4) aun se hace mucho más vigoroso en la década siguiente (índice 2.263'7 en 1670-74 y 1.826'0 en 1675-79) y en el quinquenio 1680-84, el que registra las exportaciones más altas (índice 2.610'9), para, a continuación, no sin alguna indecisión, rozar los registros más altos en los dos quinquenios de los años noventa. Por lo pronto, hay que reseñar que el aumento de las exportaciones de ropas de la segunda mitad del siglo XVII –y no se olvide que sólo se conocen las registradas oficialmente- fue singularmente, aunque no exclusivamente, responsabilidad gaditana<sup>198</sup>.

En consecuencia, la relación entre las exportaciones industriales registradas en Sevilla y en Cádiz expresa un radical cambio de signo en sí mismas y en comparación con las agrarias, hasta el

Gráfico nº 7: Exportación de ropas desde Sevilla y desde Cádiz, 1650 a 1700 (en unidades de avalúo)



fente: elaborado a partir de L.García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980, Apéndice, tabla 22.



punto de que las exportaciones industriales desde Cádiz logran invertir por completo el sentido de los porcentajes respectivos, cambio de signo producido desde el quinquenio 1665-69. Se ha de añadir que, de haber considerado otras mercancías industriales, casi todas de origen exterior, como la cera magrebí, el papel genovés y otras diversas manufacturas, este otro desequilibrio entre los registros sevillanos y gaditanos, apenas atenuado por la resistencia sevillana mostrada especialmente en las exportaciones de hierro labrado a partir del hierro vasco<sup>199</sup>, habría sido aún mayor a favor de la Bahía.

No habrá pasado desapercibido el hecho de que las exportaciones gaditanas de fardos y cajones de ropas iniciaron su espectacular incremento y alcanzaron niveles máximos, y las sevillanas a disminuir y estancarse, con anterioridad a la decisión tomada en 1679 y puesta oficialmente en práctica al año siguiente con el despacho de la Flota de Nueva España a cargo de don Manuel de Velasco y con los Galeones de Tierra Firme del marqués de Brenes despachados en 1681. Así pues, si la relación entre los registros sevillanos y gaditanos de manufacturas pasa a estar claramente desequilibrada ahora a favor de Cádiz, este cambio de signo, sumando su valor demostrativo a lo que ya prueba la distribución entre Sevilla y Cádiz de la exportación de frutos, debió poco al traslado del puerto de partida oficial de las flotas. Como mucho, su repercusión se limitó a rubricar el hecho real. Debió mucho más, en cambio, a la conversión de la Bahía en el centro de gravedad del verdadero monopolio. Una vez más, como más arriba se demostró en la legalización del fraude, y como más tarde, en 1717 se demostrará con el traslado de la sede oficial de la Casa de la Contratación a Cádiz y en el último tercio del siglo XVIII con el llamado Comercio Libre, la única legislación respetada en la Carrera de Indias y en el Monopolio era la que se limitaba a hacer legal lo que previamente era un hecho consumado.

En cercana relación con lo anterior y con vistas a otro resultado que también se pretende resaltar, conviene observar ahora a los protagonistas del comercio desde Sevilla, por una parte, y desde Cádiz y los puertos de la Bahía, por otra. En primer lugar, hay que mirar hacia el importante papel desempeñado en la exportación de



frutos por cargadores con título nobiliario. Según las informaciones disponibles, y de este tipo se reducen a las de la segunda mitad del siglo XVII<sup>200</sup>, de los 611 nombres que al menos una vez figuran en los registros de mercancías en Sevilla entre 1650 y 1699, los de cargadores nobles representan sólo el 14'4%; pero sus registros supusieron el 34'6% de los frutos (el 37% del vino, el 22% del aceite y el 19% del aguardiente). Ese porcentaje viene a ser casi tanto como lo que fue registrado bajo nombres que se acompañan sólo de indicaciones como la de cargador o la de mercader, sin mención de título ni otra condición privilegiada. Éstos, que alcanzan el 63% de quienes registraron frutos en Sevilla, no fueron responsables más que del 39% de las exportaciones agrarias (el 38% del vino, el 44% del aceite y el 49% del aguardiente), mostrando sentirse poco interesados por la adquisición de frutos para exportarlos a Indias. En el caso de Cádiz nuevamente los términos vuelven a ser distintos. Solamente el 5'7% de los cargadores hacen gala de condición de hidalgos y se responsabilizan del 7'9% de los pocos frutos registrados allí (el 8'8% del vino, el 11'9% del aceite y el 1'6% del aguardiente). Por su parte, los cargadores sin más indicación suponen en Cádiz el 85'8% de todos quienes cargaron frutos y a su nombre se registró el 77'4% de ellos en la Bahía (el 75% del vino, el 76% del aceite y el 88% del aguardiente). Renunciando a incluir observaciones a partir de los porcentajes que en cada caso suponían los registros de aguardiente –cuya elaboración añade al vino posteriores procesos industriales–, ya se ve que, en número y en actividad, los cargadores hidalgos de Sevilla y los de Cádiz asumen papeles distintos como colectivos, aunque unos y otros puedan enorgullecerse de haber registrado por cargador más frutos que los restantes. A partir de ahí, y dejando también al margen otras posibles distinciones internas, desde esta perspectiva es necesario diferenciar bien entre los *hacendados* y los *cosecheros*, por una parte, y, por la otra, el resto de los cargadores<sup>201</sup>.

Los primeros, los hacendados y los cosecheros, sean naturales de origen o hayan visto castellanizado su apellido en sus hijos o al naturalizarse, participan en la Carrera cargando los frutos producidos en sus propias explotaciones agrarias y su comercio depende de su relación con la tierra, una relación que, en no pocos casos



presenta caracteres señoriales. Es decir, si no son nobles titulados, al menos visten hábito de orden militar o han fundado mayorazgo sobre sus viñas y olivares. Muy mayoritariamente radicados en Sevilla, son decididos partidarios de que las flotas salgan de su puerto o, en todo caso, de Sanlúcar, y cada vez van a verse más obligados a defender su participación en la Carrera atrincherados en el tercio de frutos. Y, en definitiva, se muestran continuistas con el tipo de comercio indiano de los primeros tiempos, es decir, el que no ambicionaba más que suministrar subsistencias básicas a los colonizadores, pudiendo tener su *Savary* en las páginas del *Norte de la Contratación*, expresión del punto de vista sevillano, legalista y tradicional del Monopolio del que Veitia vino a ser adalid y, con ello, portavoz de los sectores menos dinámicos del comercio en los años en que escribía.

Los segundos, los cargadores sin más título que el de *grosario* o el de *grueso mercader*, título ganado a pulso con su arriesgada negociación, y aunque, como todos, aspiran a la hidalguía, están todavía lejos de alcanzar esa meta. Sin despreciar ninguna modalidad de negocio y atentos a toda oportunidad, trafican con los géneros que, de cualquier procedencia, les prometan su venta en Indias con los más altos beneficios y por tanto centran sus miras en la reexportación de tejidos y mercerías europeos. Ellos mismos, en su gran mayoría, son de origen foráneo, tanto de otros reinos y provincias de la Monarquía como súbditos extranjeros. Su lugar preferente para negociar es Cádiz o algún otro puerto de la Bahía, abriendo casa de comercio, si bien por regla general no para sí, sino en representación de compañías de su lugar de origen, lo que, además de proporcionarle las mercancías más adecuadas para prosperar en la Carrera, les capacita para combinar el comercio con el crédito<sup>202</sup> y completar sus actividades con otros negocios paralelos al comercio propiamente dicho o, como en el caso de muchos de los españoles, de los jenízaros y de los naturalizados, actuar como meros comisionistas o formar compañía con extranjeros, en cuyo caso era muy conveniente sacramentarla con el matrimonio<sup>203</sup>, para poner nombre español a mercancías ajenas y servir de intermediario en los negocios de otros.



Lo que se deduce de estas observaciones, añadido a los problemas para la carga de frutos -penalizados con respecto a las manufacturas por sus mayores costes de transporte, más dura fiscalidad y menor precio de venta-, originaba serias dificultades a los hacendados y cosecheros. Estos, necesariamente atados a la producción de sus propios frutos, mientras ven florecer los negocios, legales e ilegales, de los especializados en la reexportación, no sólo van siendo postergados en la Carrera sino también en el propio Consulado. Como corporación, la Universidad de los Cargadores acoge y agrupa a unos y otros. Sin embargo, la lectura de las actas de las juntas del Comercio de Sevilla, en cuyo seno los hacendados y cosecheros, sin ser mayoría, sin embargo, mantenían una alta significación -más bien porque los demás no necesitaban hacerse notar-, descubre que en las celebradas a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII lo que era aprobado no siempre se llevaba a efecto por las autoridades del Consulado, que, por el contrario, con frecuencia se desentienden de los acuerdos votados por el Comercio de Sevilla<sup>204</sup>. En estas actas también se descubren varias divisorias crecientes y superpuestas. Una, que ya resulta obvia, entre sevillanos y gaditanos; otra entre «*cavalleros cosecheros*» y «*cavalleros viñeros*», contrapuestos a «*los demás cargadores*»<sup>205</sup>, y, de manera cada vez menos sutil, otra entre «*el Comercio*», por referencia en este caso al de Sevilla, y los gestores de la Universidad, a quienes la redacción de las actas identifica con «*el Consulado*», con la institución en su conjunto. Se entiende así, precisamente porque no lo hacían, que reiteradamente muchas de las voces del Comercio de Sevilla requieran al prior y a los cónsules que actúen «*...como cabeza de él y a quien toca su protección y amparo...*»<sup>206</sup>, desprotección aun más sentida cuando se hizo norma, aunque ni muchos menos era la primera vez, que desde 1680 en adelante el prior y uno o los dos cónsules residieran de manera permanente en Cádiz, quedando en Sevilla como sustituto un cónsul anterior en calidad de *diputado*.

Las expresiones de las divisorias indicadas son casi tan numerosas como las propias actas y como testimonio bastará entresacar algunas frases llamativas. Por ejemplo, las que tuvieron que oír en



1652 los *caballeros viñeros* del Comercio de Sevilla al pedir que no saliera la Flota de Nueva España de 1653 ya que «...*la cosecha del año pasado fue corta y limitada...*» y no tenían frutos para cargar. El prior Hernando de Almonte y los cónsules decidieron que el buque de la flota sería de 2.400 toneladas y, además,

*«...les fue replicado por el señor prior y cónsules que sin embargo de lo que dicen... la Capitana y Almiranta de ella han de llevar la carga de las permisiones que el Consulado tiene bendidas, y que estén entendiendo que han de salir por el tiempo que Su Magestad manda, y que todas las naos o parte de ellas las an de seguir... porque el Consulado no admite las excusas que dan ni dilaciones que proponen»*<sup>207</sup>

Naturalmente, la Flota de Nueva España de 1653 no fue suspendida y, a cargo de don Juan de Urbina, salió a navegar en junio. En cambio, al año siguiente, para decidir que no salieran los Galeones de Tierra Firme, no hizo falta discutir nada referente a los frutos, sino que bastó que el prior Esteban de Echavarría remitiera una carta desde Cádiz haciendo saber que allí se quería posponer el despacho de los Galeones por,

*«...las notiçias çiertas que se an tomado del Avisso llegado desde Cartaxena... del mal estado que tubo la feria en Puerto-Velo por no aver baxado del Pirú platta alguna... con lo qual, allándose tan abundante y abastecido aquel Reyno de Ropa..., con las malas ventas, derechos de despacho, habería y flettes se consumirá todo...»*<sup>208</sup>

En efecto, en espera de que en Perú la plata volviera a abundar y las ropas a escasear, y, por tanto, a subir de precio, no salieron los Galeones hacia Portobelo en 1654 ni en los años sucesivos, hasta 1658, años en los que el tráfico con Tierra Firme se limitó a algunos registros sueltos y algunas armadas reales para recoger la plata de Su Majestad<sup>209</sup>. Y, como se ve, si los comercios de cada plaza marchan ya por caminos tan divergentes, las autoridades de la Universidad de Cargadores no dudarán a la hora de tomar partido y el Consulado, que oficialmente sigue denominándose *de Sevilla*, tenía decidido y conseguido desde hacía tiempo que el lugar desde el que quería ver salir las flotas y, más aun, verlas llegar, era la Bahía de Cádiz<sup>210</sup>.



Así pues, estas décadas, pero razones mucho más profundas que por el simple cambio de lugar de salida de las flotas, fueron las que sancionaron definitivamente tanto el desplazamiento de hacendados y cosecheros en la Carrera, en el Consulado y en el Monopolio como el éxito de los reexportadores de manufacturas. Estas décadas también definieron la actitud de las autoridades consulares tendente a favorecer el comercio de reexportación. En enero de 1654, antes de que en Cádiz se decidiera suspender el despacho de los galeones, los cosecheros sevillanos vuelven a expresar su negativa a que salieran los Galeones de Tierra Firme. Aprovechan también esta ocasión para culpar de todas las dificultades que se padecen a los comerciantes extranjeros y, para fortalecer su postura, añaden otra argumentación, la fiscal, que, se suponía, no podía dejar de ser muy sensible a las autoridades responsables de la Carrera, porque,

*«...de ir la dicha Flota no se sigue útil ninguno a Su Magestad, antes daño a sus reales derechos por componerse la maior parte de los que residen en Cádiz de estrangeros, y éstos tener sus correspondientes en Francia y Portugal y otros Reynos estraños, y que éstos sabiendo que va Flota conducirán las mercadurías a Portugal de donde en mui breve tiempo las traen a ondear en la Flota a tiempo que están para hazerse a la vela, con que sólo ellos tiene el útil de que vaya flota...»*

Pero las autoridades consulares optaron por la salida de los Galeones de Tierra Firme, porque, aunque, todos los asistentes votaron a favor de la suspensión, uno de ellos,

*«...el dicho Daniel de Leon, mercader flamenco, que dixo que su parecer es que baya la dicha Flota este dicho año porque, sabiéndose que va Flota, escribieron a los Estados de Flandes, de donde enbiarán a estos Reynos mercadurías para cargar en ella, de que se seguirá combenien[cija] a los reales derechos de Su Magestad, y el Señor Prior le preguntó al dicho Daniel de Leon si el susodicho había de cargar en la dicha Flota algunas mercadurías y que cantidad, y que respondió el susodicho que cargaría en ella hasta veinte toneladas de ropa de caja o volumen...»<sup>211</sup>*

No hay nada extraño en ello. Era natural que el Consulado tuviera en poca consideración los vecindarios de origen o la proce-



dencia de las mercancías y que velara más por aquello que condujera al mejor resultado de los negocios. Ya se insistió antes en que resulta indiferente que unos u otros cargadores sean españoles, jenízaros, se hayan naturalizado o que el verdadero negociante no se moleste en naturalizarse<sup>212</sup>. En consecuencia, al asumir la gestión de la compleja concurrencia de negocios mercantiles y financieros mediante los que se llevaba a cabo la explotación económica de las Indias, como es natural, el Consulado optó por el comercio de reexportación, llevado a cabo mucho más desde Cádiz que desde Sevilla. Por tanto, para cumplir eficientemente con su papel de administrador hispano del monopolio internacional que en su progresión desplazó hasta sus márgenes a aquellos cargadores que no supieron o no pudieron adaptarse a los tipos de negocio que verdaderamente movían la maquinaria del Monopolio, acabó atendiendo mejor los intereses del entramado constituido por reexportadores y agentes, testaferros y comisionistas de la multitud de casas de comercio y de negocios de toda Europa que, a través del crédito y del suministro de mercancías, se han convertido en los verdaderos usufructuarios del Monopolio español de Indias y, por ello, en principales destinatarios de la plata americana. La quiebra de la unidad en el Comercio de Indias se produce, pues, no entre españoles y extranjeros, como se afirma habitualmente, ni exactamente entre sevillanos y gaditanos, aunque esto se acerca más merced a los caminos divergentes de cada comercio, sino entre los cargadores de los tradicionales frutos de la tierra y los reexportadores de manufacturas europeas. Y, por lo mismo, no debe confundirse e identificarse, como también se suele hacer, el Comercio de Sevilla con el Consulado de Indias, no ya desde 1717, cuando ya reside oficialmente en Cádiz, sino tampoco en el siglo XVII<sup>213</sup>. Poco después de que fuera reconocido el cambio de cabecera de las flotas, la queja del Comercio de Sevilla en una junta en octubre de 1680 - uno se imagina a su portavoz exigiendo *que conste en acta*-, ya no iba a servir para nada, sobre todo en su reclamación de que «...se quite la Tabla y Juzgado de Yndias de Cádiz y Aduana de ella...». El redactor, de todas formas, recogió bien la frustración sevillana frente al Comercio de la Bahía y frente al propio Consulado:



*«...encargaron a los dichos señores prior y cónsules que en nombre de este Comercio hagan representación a Su Magestad del miserable estado en que se halla, y particularmente el de esta Ciudad, pues en ella no an quedado caudales ni hombres de negocios por haverse passado a los Puertos... a causa de que en Cádiz se hazen tan exorbitantes baxas que exçeden assí de entrada y salida en más de 45 por ciento, con lo qual toda la ropa y mercaderías se queda en los Puertos y poca o ninguna sube a esta Ciudad... y toda la restante carga se hizo en Cádiz y de cuenta de los comerciantes de aquellos Puertos, que para los servicios a Su Magestad son extranjeros, y para las conveniencias españoles...»<sup>214</sup>*

#### 4.5. UN MONOPOLIO ANDALUZ FORMAL; UN MONOPOLIO INTERNACIONAL REAL

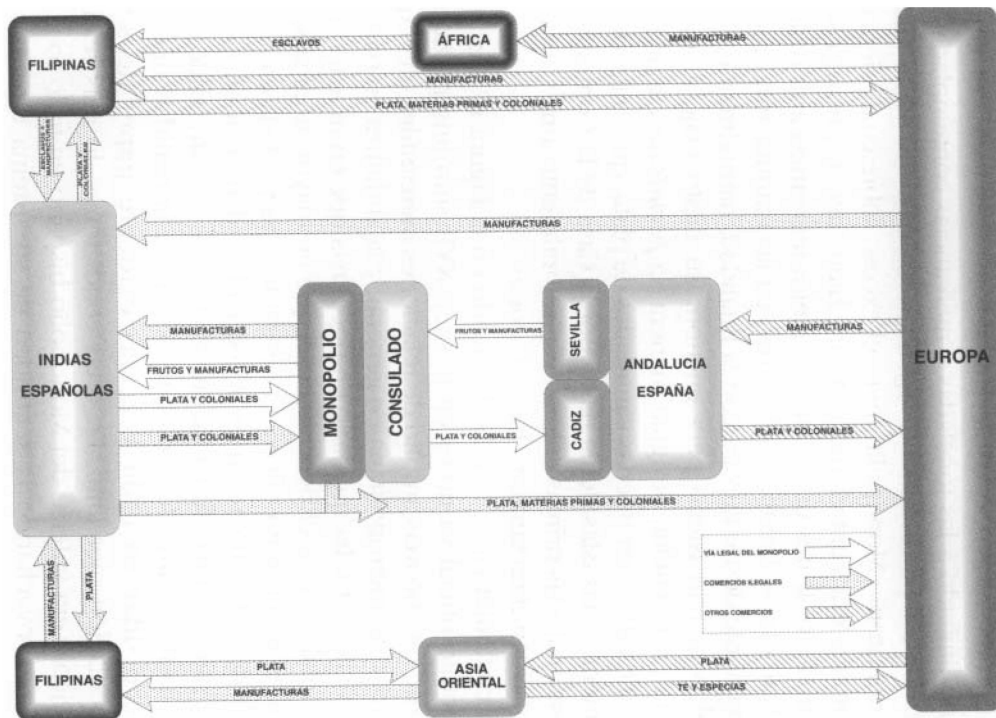
De los 333 años de vigencia del sistema de comercio colonial hispano, aquella larga etapa tradicionalmente caracterizada como de profunda crisis del Monopolio, es decir, desde la década de los treinta del siglo XVII hasta la segunda del XVIII<sup>215</sup>, fue el período en el que más cumplidamente y con mayor intensidad actuaron conjuntamente los mecanismos analizados anteriormente y con los que se ha tratado de poner de manifiesto el verdadero funcionamiento del Monopolio de Indias. No es casualidad que en estas décadas del siglo XVII coincidan a la perfección la llegada de las mayores remesas de plata americana hasta entonces -de acuerdo con las cifras propuestas por M.Morineau, que, aunque pueda dudarse de su exactitud, son las que han demostrado más verosimilitud- con la culminación de la constitución del verdadero monopolio internacional de Indias, que desde esta perspectiva funcionó perfectamente, aunque para conseguir su mayor eficacia generara su propia desvirtuación. Con otra formulación, pero de manera parecida, A.M.Bernal afirmó que la Corona, los cargadores del Consulado, los intermediarios y quienes desde el exterior aprontaban capitales y mercancías, cuyos intereses aparentemente se contraponen tantas veces, en realidad coinciden plenamente en el interés común de mantener el comercio colonial en términos de pri-



vilegio y de mercado reservado articulado a través del crédito, lo que, en aparente paradoja, exigía abrir sus puertas a quienes fueran realmente capaces de beneficiarse de él. De ahí que el Monopolio, después de haber hecho correr tanta tinta «en la disputa banal sostenida por oscuros agravios seudonacionalistas, no pasase en realidad de ser una mera categoría historiográfica»<sup>216</sup>.

Por tanto, este funcionamiento, más que cerrarse en la prevista relación entre Andalucía y las Indias dejando en manos de un privilegiado grupo de mercaderes de una ciudad todo el comercio, hizo que el hermético Monopolio hispano necesitara incorporarse a un vasto conjunto de flujos mercantiles y financieros de extensión mundial. Forzado a abrir todas sus puertas, justamente en la era de mayor apogeo del Mercantilismo, fue precisa su conexión con las principales corrientes comerciales y financieras para que su motor, alimentado desde el exterior, funcionase a pleno rendimiento. De esta forma, quitando razón, aunque no belleza, a aquellas palabras con las que Lope de Vega dibujó a Sevilla como el «*puerto y puerta de las Indias*», este conjunto de flujos mercantiles que abrazan al Monopolio español quizás pueda representarse como se hace en la Figura nº 2.

Figura nº 2: Principales flujos mercantiles en torno al Monopolio de Indias en el siglo XVII



fuelle: elaboración propia.





No se pretende que esta esquematización sea completa. En ella se ha tratado de expresar las principales deducciones de las reflexiones anteriores mediante la representación de las corrientes comerciales resultantes. Entre las ausencias, la más notable es la de los varios tráficós que conectaban las Islas Canarias con América y con Europa, aunando comercios legales e ilegales. El comercio canario limitado a las toneladas y mercancías contempladas en su *permisión* era perfectamente legal, y formaría parte de las vías laterales del propio Monopolio; pero el exceso sobre cualquiera de los dos límites era contrabando. Ahora bien, uno y otro no sólo se nutrían de los frutos de las islas –la única mercancía autorizada a la ida-, sino que se basaban sobre todo en las manufacturas recibidas directamente desde Europa con la finalidad, naturalmente, de utilizar el comercio isleño para encubrir su ilícito viaje al mercado colonial. A la vuelta, de igual manera, la *permisión* canaria servía de medio para traer buenas cantidades de plata, que antes de llegar legalmente a las islas debía pasar por la Casa de la Contratación, y valiosas materias primas coloniales. Naturalmente, una y otras eran reexpedidas directamente hacia Europa<sup>217</sup>.

En cualquier caso, lo más destacado en la Figura nº 2 es que el Monopolio oficial ya no es en el siglo XVII sino una pieza en un conjunto mucho más amplio de relaciones mercantiles en el que la participación metropolitana en general, y la andaluza en particular, como se ha visto, ha quedado en poco más que en una aportación testimonial. Es este el período en el que en mayor medida se diferencian el Monopolio oficial, el diseñado a partir de la creación de la Casa de la Contratación en 1503, y el verdadero monopolio de Indias, puesto que el funcionamiento de este ha convertido a aquel en un mero entramado legal tan alejado de la realidad que ya no puede ocultar su cada vez más evidente papel de simple intermediación mercantil. En estas condiciones, lo más realista y aconsejable era valerse del Monopolio hispano en todo lo conveniente –aprovechando la seguridad de su sistema de flotas y la remuneradora centralización del comercio- y prescindir de él en todo lo demás<sup>218</sup> para así asegurar que la plata llegara a su destino a resguardo de los indiscretos ojos de la Contratación y fuera inalcanzable para las voraces manos de la Real Hacienda. En otras



palabras, la legalidad del Monopolio ya no servía más que para dar cobertura a la gestión de los capitales negociados desde los principales centros financieros europeos y para la reexpedición de las mercancías llegadas desde los más activos núcleos productores de manufacturas, en una dirección, y, en la otra, para canalizar hacia Europa la plata y los más valiosos productos coloniales.

Lo dicho hasta aquí seguramente justifique que el Monopolio deba ser analizado en términos de enclave mercantil mientras el Imperio colonial español habría sido, utilizando expresiones de D.Ringrose, más que una unidad territorial, una unidad «incorpórea» -pero no por ello menos real- establecido por encima de diversas «sociedades-súbditas»<sup>219</sup>. Al margen de la posibilidad que tal afirmación ofrece de asignar al verdadero monopolio un papel centrípeto destructor parecido al otorgado por D.Ringrose a Madrid, convirtiendo en súbdita a la propia sociedad andaluza occidental, aquel, cada vez más sobreelevado por encima del solar que le acogía y sin dejar de ser un pilar esencial para sostener el sistema imperial hispano, puede ser entendido sobre todo como una isla en el mar, separada de la geografía que le daba nombre y sólo parcialmente articulada con la economía de la región que le servía de referencia. Cádiz, antes y después de que a partir de 1679 salgan oficialmente desde su Bahía las flotas, ha pasado a ser la ubicación preferida y su puerto, aunque con la intermitencia del ritmo de la Carrera, el más concurrido del mundo. Allí también se ubica su Juzgado de Indias, la delegación gaditana de la Casa de la Contratación, que continúa su labor burocrática en Sevilla. Pero, sobre todo, lo que se había instalado allí era la más activa sucursal de la «república internacional del dinero»<sup>220</sup>, la verdadera metrópoli que, con el Consulado como privilegiado gestor en el interior del Monopolio y sobreelevada por encima del territorio que la acogía, controlaba el sistema hispano de comercio colonial. Esta verdadera metrópoli era la integrada por aquellos sectores productivos europeos que, gracias a sus mercancías y al uso de sus capitales, configuraron a su favor el llamado *pacto colonial* y que, por medio de sus agentes mercantiles y financieros, dominaban el Monopolio. Esta metrópoli sin territorio, regida desde tantos gobiernos como casas de negocios de toda Europa fueran capaces de colocar con



eficiencia capitales y manufacturas en la Carrera, como natural consecuencia, tenía los medios para conseguir que, de una u otra forma, como ya se ha visto más arriba, llegara hasta sus distantes sedes europeas la parte principal de los beneficios de la explotación comercial de las Indias españolas. De ahí resulta, como consecuencia necesaria, el poco beneficio que sobre todo en el siglo XVII el Monopolio dejaba a los súbditos naturales. A quienes un siglo antes soñaron con disfrutar en exclusiva de la riqueza colonial americana, esta metrópoli sin territorio apenas les deja el alquiler del local que utiliza, que es lo que sañudamente se disputaron tanto tiempo Sevilla y Cádiz.

Pero los flujos a través del interior del Monopolio, sobre todo los que desbordaban su legalidad, eran tan vigorosos como para ser capaces de dinamizar las restantes conexiones mercantiles mediante las que se enlazaban los cinco continentes. Ahora bien, al mismo tiempo, el comercio a través del Monopolio –esa mezcla de vías legales e ilegales-, sin que fuera meramente uno más entre muchos, necesitaba de los restantes flujos para alcanzar el vigor del que disfrutó puesto que, precisamente, a su vez se alimentaba de los suministros exteriores de mercancías y de capitales y encontraba su mayor virtud en proporcionar plata a economías de los cinco continentes. Así pues, mientras el Monopolio se limitaba a servir de maquinaria de redistribución en varias direcciones, a su alrededor crecía cada vez más el *comercio directo* desde Europa con las Indias españolas, como era denominado por quienes lo ejercían desde Holanda, Francia e Inglaterra, y que desde la legislación española no era más que contrabando. Y, junto a este comercio directo, otro menos directo, pero también desde Europa, y que se valía, como puertos francos para el tránsito de esclavos, mercancías y plata, de las colonias extranjeras ubicadas estratégicamente con ese fin en El Caribe –Jamaica, Martinica, Curaçao, Aruba, Tobago, San Martín, Santo Tomé, Haití, etc.- y en el Río de la Plata –la portuguesa Sacramento-, además del propio Brasil sobre el que los holandeses presionaban desde los años treinta y desde los cincuenta los ingleses reforzaban a los portugueses. Paralelamente, otro comercio europeo, este con escala en África, que convirtió a un impresionante número de sus hombres y mujeres en mercancía



intercambiada por aquellas que demandaba un mercado tan peculiar como el de los suministradores de esclavos, con las armas de fuego como destacado componente, llegaba con el sello del peor contrabando hasta las Indias españolas, bien directamente, bien cubriendo una segunda etapa en las colonias extranjeras, para, finalmente, cerrar el famoso triángulo con el envío a Europa de los cuantiosos beneficios en plata y materias primas logrados con la inhumana trata.

Aquellos beneficios, como es hartamente repetido, tenían en la plata americana su más completa y ambicionada expresión. Pero no hay que olvidar que una parte de las remesas de metales preciosos americanos nunca dejó de tener, a pesar de todo, destino hispano. Por lo pronto, la Corona siempre pudo contar con sus caudales de Indias, lo que suponía un importante ingreso para la Real Hacienda -obtenido en la Colonia por diversos conceptos fiscales: quinto real, alcabala de Indias, derechos de aduana, Cruzada y otros-. Estos ingresos aumentaron espectacularmente durante la segunda mitad del siglo XVI, hasta el punto de que en la última década el promedio anual multiplicó por cuatro al de los años sesenta, que ya era alto; pero, en realidad, suponía un porcentaje de los ingresos totales de la Corona -el 11% en 1554 y casi el 20% en 1598- mucho menor de lo que aportaban los súbditos castellanos y equivalente a los ingresos de origen eclesiástico consolidados por Felipe II<sup>221</sup>. Después, a lo largo del siglo XVII, como ya se ha dicho, el envío de caudales del rey fue disminuyendo acusadamente, y lo hacía mientras la carga fiscal soportada por Castilla seguía aumentando, lo que hizo al menos hasta poco después de mediados de siglo. Pero, de todas formas, los caudales de Indias resultaban imprescindibles y de especial eficacia para la Real Hacienda. Por una parte, al poder contar con ellos, la Real Hacienda, aunque más mal que bien, pudo subsistir financieramente durante 300 años sin que fuera necesario violentar la estructura social metropolitana con una reorganización a fondo del sistema hacendístico que lo modernizara y equilibrara socialmente<sup>222</sup>. Y, por otra parte, aunque no se costeó con los caudales de Indias toda la actividad militar en el exterior, de la oportunidad de su llegada y de su disponibilidad inmediata dependían los éxitos en la guerra y



el pago a los asentistas en el exterior. Según D. Ringrose, el tesoro americano financió durante los casi cien años que van de 1557 a 1651 el 45% del gasto militar<sup>223</sup>. La cantidad resultante impresionaba. Pero, ¿quiénes pagaron el 65% restante?

La plata que llegaba a la Metrópoli para los particulares, que siempre fue mucho más cuantiosa que la de la Corona –al margen de lo que figure en los registros oficiales–, lo hacía en torno a su 80% como contrapartida de las exportaciones a la ida. El resto llegaba bajo diversas rúbricas, al menos en teoría, no mercantiles<sup>224</sup>. Estas cantidades no debidas al comercio de ida nunca dejaron de fluir hacia la Metrópoli y no hay motivos para sospechar que de forma directa e inmediata buscaran marchar fuera de España, salvo en el caso, claro está, de que el rey se incautara de la plata de particulares<sup>225</sup> y la utilizara para alguna urgencia en el exterior. Puede afirmarse que en el siglo XVI, en relación con la que directamente marchaba desde las Indias a Europa, la plata todavía descargó principalmente sobre Castilla. Ahora bien, el déficit comercial que otros vectores comerciales españoles generaban al mismo ritmo en que aumentaban las importaciones de manufacturas para el mercado interior obligaba a que, directa o indirectamente, fuese saldado con la plata americana. Ya lo había sabido ver Jean Bodin en 1568, cuando no faltaba mucho para que el hecho comenzara a ser irreversible, al felicitar, en su controversia con Malestroit sobre las causas de las subidas de precios, de que los tesoros de las Indias vengan precisamente a España, «...*porque así es como están más al alcance de las manufacturas de Francia...*»<sup>226</sup>. Y, mientras Jean Bodin escribía en París y el Monopolio comenzaba a ser mirado con sarcasmo por los observadores extranjeros, en Sevilla el gramático Juan de Mal Lara ya lamentaba las consecuencias y hacía notar que,

*«En otro tiempo rescataban en Indias el oro y la plata por habas y otras cosillas que de acá llevaban. Agora rescatan en Sevilla los de Flandes, Francia y Alemania, por niñerías, mucha moneda...»*<sup>227</sup>

Pero en el siglo XVII la mayor parte de la plata americana ni siquiera pasaba por la economía castellana. No hace falta repetir la causa, deducida de lo que largamente ha sido expuesto en páginas



anteriores. Tampoco haría falta explicarla a quienes comprobaban en sus propias bolsas que la mayor utilidad de las Indias acababa por ser para los extranjeros, lo que llegó a convertirse en un lugar común en todo tipo de análisis desde fines del siglo XVI en adelante. Pero lo que con mayor ímpetu hacía huir a la plata tiene mucho más que ver con la incorporación del Monopolio a aquel conjunto de flujos mercantiles del que se alimentaba y a los que nutría. Inserido en ellos, el papel del Monopolio oficial, según Campomanes, el economista y gobernante ilustrado, uno de sus más severos críticos, que ya pudo mirarlo con cierta perspectiva como para reflexionar en 1762 sobre el estado del comercio español a Indias, no dudó en acusar de «...*mal comercio de pura comisión y harriería*...» al llevado a cabo por la Metrópoli hispana<sup>228</sup>. En efecto, en gran proporción en el siglo XVI, pero en mayor medida aun en el XVII, la economía castellana tuvo que acostumbrarse a contemplar cómo incluso la plata que llegaba a entrar en ella en realidad sólo estaba de tránsito. Y, aunque probablemente fuera la plata del rey la primera en comenzar a escapar raudamente<sup>229</sup>, en cuanto a huir de España, pronto dejaría de haber diferencia en la cantidad y velocidad con la que la de los particulares también marchaba fuera de España. En fase ascendente de la Carrera, cuando se aproximaba a su mayor esplendor, J.G.da Silva comprobó que en el bienio 1570-71 salió de Sevilla el 99'6% del oro y la plata entrados en el mismo período, con destinos principales en Medina del Campo, Madrid y Toledo, lugares donde buena parte de ellos sólo estarían de paso por las ferias<sup>230</sup>. F.Ruiz Martín dio a conocer un cálculo hecho en 1594 por la Contaduría Mayor de Cuentas según el cual, sin contar las evasiones clandestinas, de los 10 millones de ducados entrados anualmente en Sevilla por término medio, venían saliendo de España cada año 6 millones, mitad del rey, mitad de particulares, quedando como mucho en la economía castellana cuatro<sup>231</sup>. M.Ulloa, analizando el impuesto del *señoreaje* sobre la acuñación de plata de particulares, comprobó que ya en 1591-95 entró en la Casa de la Moneda mucha menos plata de la que llegó en las flotas durante esos mismos años<sup>232</sup>, saliendo la restante sin acuñar en barras furtivas.



Como en otros aspectos, sobre este particular el siglo XVII es parco en noticias. No obstante, E.Fernández de Pinedo, a partir de informes de los cónsules franceses en Cádiz, ha reunido noticias referidas a la segunda mitad del siglo XVII que, aunque puntuales, también son muy esclarecedoras. Una de ellas da cuenta de que a los dos meses de la llegada de la flota de 1670 más de la mitad de la plata del Comercio -seis millones de pesos- ya había sido embarcada hacia el extranjero y de que en los meses siguientes salieron con destino a Francia casi otros cuatro millones en moneda y barras. Los Galeones de 1682 trajeron 20 millones de pesos para particulares de los que en menos de dos meses habían salido 13 y los embarques continuaban a la fecha del informe. Otro ejemplo de 1698 evalúa las salidas en similares proporciones, y, naturalmente, según la información consular, todo en pago de «*mercancías y servicios*»<sup>233</sup>. Por los mismos años, en 1686, Raimundo de Lantery, como de pasada y sin pretender decir nada que no supieran todos en todas partes, escribió en sus *Memorias* que la plata duraba muy poco tiempo en Cádiz y que en aquel momento había muy poco dinero disponible en la plaza porque,

*«...aunque el dinero se queda en Cádiz, a su salida mora muy poco, porque como todas esas haciendas que se embarcan son de extranjeros, en la invernada cada uno va remitiendo a los dueños lo que es suyo...»*<sup>234</sup>

En definitiva, como escribió con desesperación Miguel Caxa de Leruela en 1631, a España, «*cuanto oro y plata le entra de las Indias parece tesoro de duendes, y que el mismo viento que lo trae lo lleva*»<sup>235</sup>. Incluso el mejor teatro del siglo de oro recoge esta tan visible consecuencia de hacerse invisibles los reales de a ocho. Tirso de Molina, que como buen mercedario tenía que buscarlos afanosamente para rescatar cautivos –y por tanto, también los exportaba– en su *Antona García*, aprovechó para crear un efecto de asombro en quienes llenasen el corral de comedias haciendo que un soldado mostrase a sus camaradas un real de a ocho que, aunque fuese de *attrezzo*,



- Castellano 7º: ¿No será más de admirar,  
para Castilla, enseñar  
Un real de a ocho, y en plata?
- Castellano 5º: ¿En plata? ¿Cuerpo de Cristo!  
Darante cuanto les pidas.
- Castellano 7º: ¿Sabéis vos lo que es?
- Castellano 5º: De oídas, que yo en mi vida le he  
visto.
- Portugués 1º: A enriquecer has venido.
- Castellano 6º: ¿Real de a ocho, es animal?
- Castellano 5º: ¿Dónde hallaste joya tal?
- Castellano 7º: De Génova le he traído.
- Castellano 5º: Solía decir mi agüelo,  
aunque agora os maravilla,  
que tuvo tantos Castilla  
que rodaban por el suelo<sup>236</sup>

Una vez huida la plata, F.Ruiz Martín consiguió rastrear sus caminos cambiantes, pero siempre concurridos, estableciendo incluso una cronología de los destinos preferentes<sup>237</sup>. Desde 1552 hasta 1620, Génova y Milán, durante el largo «matrimonio de conveniencias» que unió la Real Hacienda a los financieros genoveses, son destino principal, si bien, como señaló V.Barbour, Ámsterdam, a pesar de la guerra, se hacía con parte del botín desde fines del XVI<sup>238</sup>. Inglaterra -que ya conocía los tesoros indianos gracias al corso y la piratería- llenaba sus manos de ellos de 1630 a 1648, al ser interrumpido el *Spanish Road* rastreado por G.Parker<sup>239</sup>. Desde 1648, con la paz, hasta 1672 la plata discurre sobre todo hacia las Provincias Unidas, y después hacia Francia, aunque ya desde 1659 y salvando las represalias mercantiles subsiguientes a las guerras, las manufacturas francesas se han enseñoreado de los galeones de Indias. Pero esos destinos, a su vez, son focos de irradiación hacia remotos lugares. Cinco rutas principales, descubiertas también por F.Ruiz Martín, llevaban hasta Oriente la plata americana, la única mercancía occidental apreciada allí<sup>240</sup>. Una, desde el Mediterráneo libraba alguna plata en el Norte de África para continuar el carga-



mento principal a través del Imperio Otomano hasta India y China, reeditando la periclitada ruta de la seda. Otra, desde el Báltico dejaba plata en Polonia, Lituania y Rusia y bajaba luego hasta Persia. La tercera seguía la estela de los portugueses, doblaba el Cabo de Buena Esperanza y llegaba hasta Insulindia, India, China y Japón. La cuarta es la de las grandes compañías monopolísticas holandesas e inglesas para el comercio con Extremo Oriente, ruta a la que se añaden los franceses y hasta los daneses y los noruegos. Por último, cogiendo por la espalda al Monopolio, una ruta española, la ruta pacífica del Galeón de Manila, que, cargado con pesos mexicanos y peruleros -muchos más del comercio que de los virreyes, estimados los de éstos en 2'5 millones anuales entre 1621 y 1640, el mejor momento<sup>241</sup> - unía Acapulco y Manila haciendo saltar de inmediato la plata hasta los imperios orientales. Rutas y destinos que, como se decía más arriba, debieron su propia existencia al Monopolio de Indias, pero que, una vez acrecidos y fortalecidos, acabaron condicionándolo y maleándolo en función de sus necesidades.

¿El resultado? Otra manera de expresarlo podría ser esta: un fabricante de olandillas finas de Leiden podía desayunar en Ámsterdam un tazón de cacao de Guayaquil aromatizado con canela de Timor y merendar una taza de té de Ceilán endulzado con azúcar de Santo Domingo, todo ello pagado con un real de a ocho acuñado en México. Mientras, un criollo limeño vestía su casaca de anascote holandés y saludaba a sus vecinos alzando su sombrero de París adornado con cintas de Flandes antes de disponerse a dormir entre sábanas de lino de Holanda. ¡Eso sí, bebía vino andaluz! Pero, con todo ello no hablo de economía mundial a la manera de I.Wallerstein<sup>242</sup>, ni de sistemas de comercio intercontinentales como propuso, y hasta logró mágicamente equilibrar su balanza, F.Mauro<sup>243</sup>, planteamientos de espectacular éxito en sus días. Tampoco he tratado de inventar un modelo ni mucho menos he querido plantear una precoz globalización. Sólo hablo de funcionales relaciones mercantiles dinamizadas por el Monopolio español de Indias cuyo alcance era tan vasto como el mundo.



## 5. Y, MIENTRAS TANTO, ¿QUÉ PASABA CON LA ECONOMÍA ANDALUZA?

Lo tratado hasta aquí tenía por objeto principal llegar a esta pregunta. Una vez completada la propuesta sobre el verdadero funcionamiento del sistema monopolístico, se puede plantear el problema de la relación entre la economía andaluza y el Monopolio de Indias en el siglo XVII, un problema que afecta a lo que más importa sobre el despliegue de tres siglos de comercio colonial centralizado en Andalucía y formalmente español. Ya se entiende que no es fácil proponer respuestas a esta cuestión ni las páginas que siguen serán capaces de llegar hasta las últimas consecuencias de la relación, tan decepcionante para muchos como compleja y erizada de aristas numerosas y difíciles de dibujar, entre el Monopolio y las dificultades para la posterior industrialización de Andalucía o, más ampliamente, para el tránsito andaluz hacia una economía capitalista, que a la postre resultó tardío, imperfecto y de base esencialmente agraria. Además, en el intento de cumplir con el compromiso central de estas páginas se interpone como obstáculo difícil de salvar la falta de suficientes informaciones cuantificables que permitan comprobar los cambios experimentados por aquellos sectores de la economía andaluza que se vieron afectados por el Monopolio y, singularmente, su evolución en este decisivo siglo XVII. Son muy pocos los datos aprovechables, por no decir ninguno, que de forma directa informen sobre la materia concreta, en el tiempo y el espacio, que aquí importa<sup>244</sup>. Así, los esfuerzos por responder a aquella pregunta dependerán en gran medida de informaciones de diverso tipo, entre las cuales no podrán faltar los propios análisis y comentarios de quienes vivieron de cerca, sin perspectiva, los cambios producidos.

### 5.1. DATOS, NOTICIAS E INFORMACIONES

Como se ha dicho, no se cuenta con informaciones precisas y seriadas ni con investigaciones que proporcionen conclusiones rigurosas sobre la repercusión en la economía andaluza de la pre-



sencia del Monopolio. Se hace necesario recurrir a las pocas informaciones aisladas y concretas que hasta ahora ha proporcionado la historiografía sobre, por ejemplo, la presencia de las mercancías extranjeras en la Carrera. Según una de estas noticias, aportada por A.Domínguez Ortiz hace ya muchos años, en 1604 las importaciones sevillanas procedentes de Europa consistieron sobre todo en paños y lienzos extranjeros para reexportar de inmediato a Indias y, además, estas importaciones sumaron casi el doble de lo que se exportó, incluyendo en éstas los coloniales redistribuidos<sup>245</sup>. El déficit, naturalmente, se pagaba en plata. Pero, en realidad, un balance de este tipo vendría dándose ya desde antes, y, con toda seguridad, tenía razón J.H.Elliot cuando afirmó que fue hacia 1570-80 cuando los artículos manufacturados extranjeros tomaron claramente la delantera a los castellanos en las cargazones de Indias<sup>246</sup>. Al menos desde entonces las mercancías extranjeras llegaron a arraigar tan profundamente en la Carrera que ni siquiera la guerra declarada era capaz de impedir su predominio. C.Gómez Centurión reveló que en 1595, durante uno de los momentos más duros de la guerra de Flandes, los rebeldes de la Liga de Utrecht rechazaron colaborar con los ingleses en el apresamiento de la flota de Indias a causa del interés que tenían en su feliz retorno por la mucha plata que para ellos traían los galeones<sup>247</sup>.

En cuanto a la segunda mitad del siglo XVII, A.Girard precisó su afirmación relativa al predominio de los tejidos franceses entre las manufacturas cargadas en las flotas españolas durante este medio siglo, a pesar de las guerras y mutuas declaraciones de represalia, aduciendo que el valor de las telas exportadas desde Ruán a Cádiz y desde allí a América aumentó de 6 millones de libras tornesas en 1676 a 12 millones una década más tarde. Hasta tal punto era así que, según A.Girard, los precios de las principales elaboraciones textiles francesas se regían por los que tuvieran en Indias<sup>248</sup>. En efecto, en los casos en que se ha podido acceder al detalle del origen de los cargamentos de ida, el resultado confirma plenamente lo afirmado por A.Girard. Por ejemplo, H.Kamen detalló el valor de las mercancías -¿sólo industriales?- embarcadas en la flota despachada en 1670 distinguiendo los países de origen, que supusieron entre todas nada menos que un valor de 13.400.000 pesos.



Tabla nº 9: Valor de las mercancías extranjeras en la flota de 1670, en pesos de 272 mrs.

<i>Origen</i>	<i>Valor</i>	<i>%</i>
Francesas	4.000.000	30'0 %
Genovesas	2.500.000	18'6 %
Holandesas	2.000.000	15'0 %
Flamencas	1.475.000	11'0 %
Inglesas	1.475.000	11'0 %
Venecianas	510.000	3'8 %
Hamburguesas	510.000	3'8 %
Orientales	510.000	3'8 %
Portuguesas	400.000	3'0 %

fuelle: H.Kamen, *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981, p.182, sin citar la procedencia.

Conviene recordar que las mercancías calificadas como genovesas no necesariamente han sido producidas en la capital ligur, ya que bajo esa rúbrica, aunque negociadas por genoveses, figuraban manufacturas de todo el norte de Italia. Un caso idéntico es el de las que constan como hamburguesas ya que así se denominaban a todas las llegadas desde las antiguas ciudades hanseáticas. Pues bien, como se ve, el neto predominio francés es innegable y, por abreviar, el reparto que se observa en la Tabla nº 9 reproduce muy de cerca el que ya fue expuesto de la importancia relativa de cada colonia nacional en el Cádiz de los mismos años.

Con la importancia de incluir la participación española en el comercio de manufacturas con sus Indias, M.Morineau reconstruyó, a partir de sus informaciones extraoficiales habituales, la estructura del comercio con la América española en 1686. Sus datos, aunando los envíos en la Flota de Nueva España y en los Galeones de Tierra Firme, se recogen en la Tabla nº 10.



Tabla nº 10: Estructura del comercio con la América española en 1686 (en miles de libras tornesas)

	<i>Tejidos</i>	<i>Mercería</i>	<i>Cera</i>	<i>utensilios (metal)</i>	<i>Varios</i>	<i>Total</i>
Francia	14.184	2.359	500			17.043
Génova	5.316	1.690			375	7.381
Inglaterra	4.080	868	1.332			6.280
Holanda	3.690	260	666	160	400	5.176
Flandes	667	1.980	160			2.807
España	1.200				1.200	2.400
Hamburgo	2.186			80		2.266

fuelle: M.Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, París-Cambridge, 1985, p.267.

Se trata de un corte instantáneo; por tanto no hay que presumir que esta situación sea exacta e invariable; pero la coincidencia con otras informaciones muy verosímiles, como los cálculos de J.Everaert a partir de la actividad entre 1660 y 1700 de las casas comerciales radicadas en Cádiz, que dan lugar a proporciones parecidas<sup>249</sup>, reafirman los resultados de la tabla nº 10. En ella, lo que más importa es, desde luego, el escaso significado de las mercancías industriales españolas en la Carrera de Indias –no están considerados aquí los frutos-, y hasta se podría decir que su papel viene a quedar en el de un mero figurante por su reducido protagonismo. Según estos resultados, las mercancías industriales españolas ya no representaban más que el 5'2% del valor de las manufacturas remitidas a Indias, de las cuales una mitad son sederías y la otra productos muy diversos. Mientras, las francesas alcanzaban hasta el 36'9% del valor de las mercancías industriales, en su mayoría telas -tejidos de lino aunque generalmente mezclado con otras fibras, como los ruanes y cambrayes-, aunque también consta una presencia importante de paños y sederías, además de las mercerías; las genovesas el 15'9% –quizás incluyan, además de manufacturas del norte de Italia, las



intermediadas desde el sur del Imperio por negociantes ligures-que casi exclusivamente son telas; las inglesas el 13'6%, en su gran mayoría paños, aunque la cera también se significa mucho; las holandesas el 11'2%, con su mayor porcentaje en acreditados paños finos, como los anascotes, y, en menor proporción, las sederías; las exportaciones flamencas el 6'1%, que eran muy principalmente telas y mercerías; las hamburguesas el 4'9%, consistentes sobre todo en telas, como las creas, y algunas herramientas-. El 6'1% restante, 2.827.000 libras tornesas –equivalentes a unos 942.000 pesos-, no incluido por M.Morineau en su cuadro original, se lo reparten las mercancías de otros orígenes, como Portugal, Norte de Africa y Armenia, es decir, Grecia y Asia Menor. En conjunto, el 63'1% eran tejidos –de lana, seda y lencerías, sin incluir otras elaboraciones a partir de fibras textiles, como la cordonería y cintería, incluidas en la mercería-, y de ellos más de la mitad, el 58'5%, eran franceses, a pesar de la tensión constante, con guerra formal o sin ella, que, como se ha visto, no afectaba para nada a la composición del comercio. Si se quiere resumir la situación de la Carrera en 1686 bastará decir que casi el 95%, en valor, de las mercancías industriales despachadas hacia Indias en las propias flotas del Monopolio hispano no era españolas.

En España se hablaba mucho de la actividad de los genoveses, y en Francia también. Sobre ellos, ha quedado bien asentado, gracias a la incursión que en esta materia llevó a cabo hace ya algunos años E.Fernández de Pinedo empleando informes consulares franceses, el importante papel que, habiendo sido los más precoces, todavía en las décadas finales del siglo XVII seguían desempeñando los genoveses en el seno del Monopolio. Según uno de estos informes, en 1670 el valor de las mercancías enviadas por genoveses igualó al de las remitidas por holandeses y representó la mitad de las cargadas por franceses. Pero esos informes también insisten en que los negociantes ligures no sólo participaban en la Carrera -más o menos legalmente- enviando manufacturas que en su mayoría adquiriría en otros países, sino que seguían financiando una parte del tráfico en esas fechas realizado ya casi exclusivamente desde Cádiz. Por tanto, su participación quedaba incrementada en la plata que remuneraba sus créditos<sup>250</sup>. Todo eso sin contar sus activos



negocios de cambio y banca. De ahí, concluye E.Fernández de Pinedo, que no tenga nada de extraño que en 1670, 1682 y 1698 el 35, el 37 y el 20%, respectivamente, de los metales preciosos que salieron de España tuvieran como destino Génova y Liorno, el puerto toscano utilizado también por el comercio genovés<sup>251</sup>.

Naturalmente, este desplazamiento casi total de las manufacturas españolas en la Carrera de Indias no era desconocido en España y, como se verá más abajo, mucho se escribió sobre ello, sobre todo en el siglo XVII. Pero, apenas comenzado el siglo, había sido reconocido incluso por las propias instancias oficiales. Tras la primera bancarota de Felipe III en 1607, el duque de Lerma informaba a la Junta creada al efecto de las razones de la crisis financiera y, más en general, de los ya graves problemas de la economía del Reino. Después de aludir a la gran cantidad de plata enviada al extranjero para factorías de la Corona, afirma que por encima de otras causas,

*«...la última es que, por ser estos reinos, conjuntos con los de Indias, muy pobres y necesitados de infinitas cosas que... las han de procurar y buscar... a trueco de oro y plata, por no tener otras cosas a que las permutar, y que haya esta falta tan grande, considérese que buena parte del dinero que viene de las Indias es retorno y precio de las mercaderías que se enviaron a él, y estas, las más, son de lencería de Francia, de Olanda y mercaderías de Flandes e Italia y otras partes, a cuyos reinos se ha de satisfacer el precio de las dichas mercaderías...»<sup>252</sup>*

Si se confiesa que «...las infinitas cosas...» que se importan se han de conseguir «...a trueco de oro y plata, por no tener otras cosas a que las permutar...», no se puede ser nada optimista en cuanto a la evolución de la industria en relación con la Carrera de Indias. La información disponible que da cuenta de la situación de la industria y de los restantes sectores económicos en un lugar afectado tan directamente por el Monopolio como la propia Sevilla se debe a la única indagación existente sobre ello, la que A.M.Bernal, A.Collantes y A.García-Baquero lograron llevar a cabo hace años. Según el resultado conseguido, desde 1533 hasta 1665 la población productiva sevillana, incluyendo la dedicada a actividades no industriales



-como marineros y trabajadores a jornal y sectores como las subsistencias, el comercio, el transporte y la agricultura y ganadería en el interior de la ciudad- experimentó un dramático descenso. Mientras la población total había aumentado hasta algo menos del doble –unos 45.000 habitantes hacia 1530 frente a unos 80.000 u 85.000 tras las crisis epidémicas de mediados del siglo XVII-, la fuerza laboral de la ciudad decayó tanto que en 1665 no la integraban más que 2.175 personas cuando en 1533 se habían recontado 4.979<sup>253</sup>. Es posible que la fuente a la que los investigadores citados necesitaron recurrir no fuese del todo precisa, pero la caída hasta sólo el 30% de la población productiva sevillana de lo que había sido en 1533, no ofrece paliativos, y más aun si se tiene en cuenta que en la fecha de partida apenas se habrían comenzado a recoger los beneficios de aquellas décadas del siglo XVI en las que, según parece, los suministros al entonces creciente mercado colonial dependían en gran medida, incluyendo las mercancías industriales, de la producción sevillana. Es más, la conclusión anterior queda bien reafirmada por otra información de fecha posterior, el año 1714, ésta afectando solamente a la población laboral agremiada de Sevilla, que entonces se reducía a 1.695 trabajadores, incluyendo maestros y oficiales<sup>254</sup>. No parece necesario insistir en que las respuestas a las preguntas referentes a si la presencia del Monopolio dio lugar a la modernización en la forma de organización del trabajo en las industrias andaluzas, a la creación de nuevas industrias o, por la vía que fuese, a aumentos de la producción de bienes manufacturados, deben ser todas negativas. Es más, lo poco que se conoce con precisión no sólo niega el menor progreso, sino que hasta afirman gravísimos retrocesos.

No parece que los resultados fueran mejores en cuanto a la agricultura andaluza. En este terreno, las informaciones acopiadas hacen pensar que, a la postre, la vecindad del Monopolio de Indias acabó por suponer una especie de paso atrás, al menos en términos de organización de la producción y en cuanto a la acentuación de los caracteres retardatarios de la posesión de la tierra. Es muy cierto que, durante las seis o siete décadas iniciales, la producción agraria de la Andalucía más cercana a la Carrera de Indias se vio incentivada por la aparición de un nuevo mercado y a ello no



debió ser ajeno el incremento de los precios del vino y del aceite de 1511 a 1549, comparativamente muy superior al del trigo<sup>255</sup>. Pero, como puso de manifiesto G.Anes, las cifras del tráfico y su volumen, bien conocidas, precisamente son las que permiten reconocer que la demanda colonial nunca pudo ser un factor desencadenante de un importante proceso de expansión agraria por su mínima importancia en comparación con la producción total, aunque sí pudo contribuir a sostener un proceso de crecimiento propio en las áreas más afectadas por el comercio de Indias pero que tenía sus causas en la propia dinámica del sector ya que su organización productiva –predominio de la gran explotación y trabajo estacional a jornal- se acoplaba perfectamente a su comercialización exterior<sup>256</sup>. Esta afirmación se puede comprobar al observar que, en los mejores años del tráfico de Indias, según su volumen, es decir, hacia la bisagra entre los siglos XVI y XVII, venían por término medio a exportarse a Indias, trasladando los datos a medidas modernas, unos 12.000 hectolitros de vino y unos 1.500 quintales de aceite. Pues, bien, para producir tales cantidades de estos principales frutos bastaban unas 1.500 hectáreas de olivar y otras tantas de viñedo, lo que equivale a 30 kilómetros cuadrados. Si se tiene en cuenta que el Reino de Sevilla -que abarcaba las actuales provincias de Huelva, Sevilla y Cádiz, además de pequeños territorios del oeste de la de Málaga y del sudeste de la Badajoz- tenía una superficie de 32.475 kilómetros cuadrados, se puede calibrar mejor el limitado efecto que el mercado colonial podía tener en el caso de la agricultura de la Baja Andalucía ya que nunca llegó al 1% de la superficie del Reino la tierra necesaria para surtir de frutos al mercado americano.

Así pues, las cargas de frutos, en las que la aportación andaluza, sin ser exclusiva, es lo mejor de su participación en la Carrera, no pasan de cifras pequeñas. Pero esto es lo que corresponde a lo que en realidad era un mercado muy reducido, lo que no quiere decir en absoluto que no fuera un mercado sumamente atractivo en las condiciones de la economía precapitalista que permitían el mantenimiento de enormes desniveles de precios sobre todo si, como en este caso, las principales ofertas eran la propia plata y estimadísimos coloniales. A.Domínguez Ortiz ya había advertido que el mercado



americano, por tratarse de todo un continente, podría parecer fabuloso, inagotable, si se confunde la enormidad de su geografía con el tamaño de su mercado; pero lo cierto es que los compradores de productos europeos eran solamente los españoles, los criollos y algunos indígenas asimilados, es decir, el mercado para la producción no colonial se limitaba a unos pocos centenares de miles de consumidores<sup>257</sup>. En consecuencia, la exportación de frutos –muy resistente en el siglo XVII, como ya se vio, y con nuevos impulsos en el XVIII-, limita su impacto al correspondiente a un aumento muy reducido del mercado preexistente para la producción agraria de la Baja Andalucía. Es cierto que propició alguna modernización en una agricultura ya muy comercializada y destinada a los numerosos y concentrados núcleos urbanos del Valle del Guadalquivir; pero la modernización debida al comercio colonial sólo consistió en la sustitución en algunas comarcas de cultivos tradicionales, los cereales extensivos, por otros más orientados al mercado, como los cultivos vitícolas y oleícolas. Por tanto, y en conjunto, no se percibe ningún síntoma de verdadera transformación de las bases productivas, sino todo lo contrario. Más abajo será necesario insistir en la frecuente compra de tierras, en su vinculación y, en no pocos casos, en el ennoblecimiento de su titular, con el carácter retardatario que este proceso significó.

Es tentador, a la vista de lo anterior, proponer que la agricultura de la Baja Andalucía, en el siglo XVII al menos, presenta algún paralelismo, por parcial que sea, con la coetánea agricultura fuertemente señorial de Europa Oriental, también especializada en la exportación agraria y, también, teniendo como contrapartida general –en el caso andaluz no sólo destinadas al mercado interior sino también para reexportar a Indias– la importación de manufacturas procedentes de la Europa del noroeste. Sin profundizar en este paralelismo, hay que aceptar que, en el mejor de los casos, la agricultura exportadora bética sólo sirvió a la región para ocupar uno de los vértices de un polígono cuyo baricentro estaba mucho más determinado por la demanda americana de manufacturas, por la oferta europea de éstas y por la demanda mundial de plata. Y, como más arriba se trató de hacer ver por medio de sus protagonistas, todo da a entender además que al avanzar la segunda mitad



del siglo XVII se fue produciendo un paulatino alejamiento de la Carrera de los mayores productores de frutos, dadas las dificultades para su carga y la rezagada posición en que quedaban en la Carrera, y su repliegue hacia otros mercados, dejando en manos de medianos cargadores la exportación de frutos al mercado colonial.

En definitiva, lo que sabemos sobre la evolución de la agricultura andaluza, la actividad regional relacionada más directamente con el Monopolio, lleva principalmente a afirmar que no se especializó en la exportación a Indias, aunque gracias a la Carrera aumentara algo su nivel de comercialización. Y, como singularidad y hasta rareza en un sistema que dependía sobre todo de la reexportación de manufacturas extranjeras, tampoco fue capaz de sostener un desarrollo capitalista autóctono ni de involucrar el Monopolio de Indias en el crecimiento y la modernización económica y social del territorio que le servía de sede<sup>258</sup>, resultado que se corresponde bien con el papel secundario que fue obligada a asumir en el verdadero monopolio que dominaba la Carrera.

## 5.2. LA PERCEPCIÓN Y LOS ANÁLISIS COETÁNEOS

Si en la primera mitad del siglo XVI todo era optimismo en relación con las Indias, a mediados del siglo XVII el espejismo ya se había difuminado por completo. En 1640, un decepcionado Diego Saavedra Fajardo sintetizó bien este cambio cuando escribió que,

*«...admiró el pueblo en las riberas del Guadalquivir aquellos preciosos partos de la tierra sacados a la luz por la fatiga de los Indios y conducidos por nuestro atrevimiento e industria: pero todo lo alteró la posesión y abundancia de tantos bienes... Y como los hombres se prometen de sus rentas más de lo que ellas son... en confianza de aquellas riquezas advenedizas, las cuales mal administradas y mal conservadas, no pudieron bastar a tantos gastos, y dieron ocasión al empeño, y éste a los cambios y usuras...»*<sup>259</sup>

Frustraciones de este tipo eran sentidas por todos aquellos que miraran atentamente la evolución de la Carrera de Indias. El primer problema que se percibió, para decepción de quienes habían pronosticado verse bañados en oro y plata, fue el de la salida imparable de



los metales preciosos llegados de Indias, fuga de la plata de la que ya se han resumido sus principales destinos. Naturalmente, desde las vigentes prácticas bullionistas era lo peor que podía ocurrir al Reino y estaba rigurosamente prohibida –con pena de muerte- la exportación de plata. Pero el muy mal ejemplo dado ya por el propio Emperador, ofreciendo *licencias de saca* a sus acreedores como incentivo para mantener su crédito, como explicó magistralmente R.Carande<sup>260</sup>, abrió las puertas a todo aquel que quería sacar sus beneficios hacia mejores destinos y empleos. Sobre este problema no faltaba razón a Pedro Luis Torregrosa, mercader de oro y plata de Sevilla y muy experto en el negocio indiano, cuando ya en 1563 había dictaminado que cualquier medida que prohibiera la exportación de plata, «...*aunque se pudiese... cerrar todo el Reyno con una llabe...*» no sólo era inútil, sino contraproducente mientras la industria interior no fuera capaz de suministrar todo lo necesario al país<sup>261</sup>. Pero las ideas de Torregrosa, como tampoco sus esfuerzos en cumplimiento de la comisión dada por Felipe II de implantar la contabilidad por partida doble en la Contaduría Mayor de Cuentas, no recibieron el respaldo merecido y, menos aun, por quien podía tomar decisiones sobre ello, es decir, la Corona.

El problema, además, se concretaba en el acusado desequilibrio, que cada vez se hacía mayor, entre mercancías y medios de pago en la cabecera del Monopolio. Este hecho, además de encarecer las primeras, desde muy pronto, forzó que se estableciera lo que se ha de denominar un grave déficit comercial que nunca –hasta el último día del Imperio colonial español- logró ser compensado sino con plata. Es cierto que contra la circulación y permanencia de la plata en la economía castellana también comenzó a jugar, sobre todo a partir de 1599, fecha de la primera emisión de moneda de cobre, la ley de Gresham<sup>262</sup>. Sin leer al cortesano inglés, el muy culto embajador Diego Saavedra Fajardo, quizás con menos rigor, pero con más señorío, reconoció que en Castilla la responsabilidad de las transacciones interiores quedó a cargo exclusivamente del humilde cobre resellado porque,

*«...las monedas de plata y oro despreciaron el villano parentesco de la liga, y, no admitiendo el de otros metales, quedaron puras y nobles, y fueron buscadas y apetecidas por varios medios por las naciones...»*<sup>263</sup>



El caso es que, en su mayoría, las opiniones que comenzaron a asentarse sobre la decepcionante curso que seguía el Monopolio, tendían a responsabilizar a los extranjeros. El fácil recurso a la culpabilidad del otro fue lo que recibió más eco en la publicística conocida. Casi al mismo tiempo que Torregrosa daba a la imprenta su opúsculo, y el mismo año en que Tomás de Mercado hacía lo propio con la primera versión de su *Suma*, en la que hay pocas referencias a los extranjeros como tales -y si los condena el dominico es, en compañía de los naturales, por sus usuras y no por su origen-, el también sevillano Juan de Mal Lara acusaba en 1568 a los muchos extranjeros instalados en su ciudad de que «...*con sólo el dinero seco hicieron tanto que, viniendo pobrísimos, enviaron a sus tierras grandes millares, no de moneda de cobre, sino de oro de escudos...*»<sup>264</sup>.

De esta forma comienzan a abundar las proclamaciones que, con frases rotundas y dolida conciencia, afirman que antes de que se alcanzara un siglo de aparente esplendor el espejo se había quebrado, lo que, en opinión de casi todos, había ocurrido por causa de los extranjeros que pululaban en torno a la plata americana. Sevilla seguía siendo la referencia del comercio y de la riqueza de las Indias; pero, el papel de simple intermediación desempeñado por el Monopolio era percibido con mayor claridad cada vez y, si los extranjeros se aprestaban a beneficiarse de ello, los naturales no se mostraban capaces de poner inconvenientes serios. Si estas circunstancias eran tan imposibles de cambiar, algunas voces llegaron a declamar que habría sido mejor no poseer las Indias, o al menos, no haber hecho que tantas cosas dependieran de ellas. Martín González de Cellorigo, letrado riojano en la Chancillería de Valladolid, en los días en que la percepción de la crisis económica castellana se vió agudizada por la *peste atlántica*, cuya irrupción por el norte coincidía con la irrupción por el sur de las mayores cantidades de plata americana recibidas hasta entonces, escribió que, «...*si todo el oro, y plata, que sus naturales en el Nuevo Mundo han labrado, y van descubriendo, no le entrase, no la harían tan rica, tan poderosa, como sin ello sería...*»<sup>265</sup>

Aunque ya algunos otros habían comprendido las razones por las que la plata recién llegada tendía a salir precipitadamente,



González de Cellorigo, uno de los autores más citados por la finura de sus análisis que superan el mercantilismo vulgar, centró más el problema al escribir que «...no parece este Reyno sino que teniendo sus riquezas a ley de depósito las restituye a los otros Reynos, como señores dellas...». Pero, sobre todo, fue uno de los primeros en percatarse de que todo ello se debía a,

*«...no querer advertir que la verdadera riqueza no consiste en tener labrado, acuñado o en pasta, mucho oro y plata, que con la primera consunción se acaba; sino en aquellas cosas que aunque con el uso se consumen, en su género se conservan por medio de la subrogación con que se puede sacar de las manos de los amigos y enemigos el oro y la plata, que de las suyas los nuestros por no atender a esto sueltan y se lo dejan llevar. Porque como el dinero no es la verdadera riqueza y lo más digno atrae así lo que es menos digno, ha sido llevado de aquello que verdaderamente lo es... De lo cual podrían estar suficientemente instruidos los nuestros por lo que cada día se ve practicado por ellos y contra ellos: por ellos en las contrataciones de las Indias, en las cuales con las cosas naturales e industriales que allá faltan atraen a España el oro y la plata que allá hay, y contra ellos porque por medio de las cosas que en estos Reynos podrían gozar por su manufactura hechas y labradas, por no las querer hacer, aplicándose a ello los extranjeros, les llevan el oro y la plata y el dinero que labran...»*

Es decir, la verdadera riqueza se atesora en la agricultura y en la industria, en las riquezas empleadas productivamente. Como no se estaba haciendo así, el oro y la plata se convertían en factores destructivos<sup>266</sup> en el análisis de Cellorigo, que finalmente, insistía en que,

*«...las mismas riquezas que les han entrado son las que los han empobrecido... por no saber usar dellas y por no estar en proporción, ni haber tomado suelo, ni dádoseles fondo entre nosotros. Y el no estar en proporción se ve porque nunca tantos vasallos vio ricos como ahora ay, y nunca tanta pobreza entre ellos... Y el no aver tomado suelo procede de que la riqueza ha andado y anda en el ayre, en papeles y contratos, censos y letras de cambio, en la moneda, en la plata y en el*



*oro: y no en bienes que fructifican y atraen a sí como más dignos las riquezas de afuera, sustentando las de adentro. Y así el no aver dinero, oro ni plata, en España, es por averlo, y el no ser rica es por serlo...<sup>267</sup>*

Con una finalidad distinta, aunque exactamente al mismo tiempo y con algún parecido en su noción de la verdadera riqueza, Luis Valle de la Cerda, para dar fuerza a su propuesta de creación de una red de *erarios y montes de piedad* que vinculasen los gastos de la Real Hacienda, argumentaba que toda la plata de Indias «...*sin erarios, y con usuras, no es otro sino ruyna de nuestra grandeza y de la antigua magestad de España...*» porque los «...*baxeles cargados de oro y plata... [dan] materia y fuerzas a nuestros enemigos*»<sup>268</sup>. Pero, no mucho después, el vallisoletano Cristóbal Suárez de Figueroa, haciendo un hueco entre sus arremetidas literarias contra Lope y Cervantes, afirmó que «...*Las Indias de éstos [los genoveses] son nuestra España...*»<sup>269</sup>. Esta idea concreta adquirirá cuerpo hasta convertirse en complemento del tópico admitido por todos, aunque dependiendo de las circunstancias -más bien de la coyuntura política-, se señala a unos u otros como colonizadores. El muy crítico Baltasar Gracián explicó también la misma funesta consecuencia en el conocido diálogo entre los murmuradores franceses y la diosa Fortuna. Según el jesuita aragonés, los españoles hacían el indio en su relación con las Indias -y discúlpe-se el chiste fácil, que eso es lo que queriendo hacer honor a su apellido vino a escribir Gracián-. Eran los franceses quienes debían estar agradecidos a la Fortuna porque, «...*Indias os he dado y bien baratas, aun de mogollón, como dicen, pues, sin costaros nada. Y si no, decidme, ¿qué Indias para Francia como la misma España? Venid acá: lo que los españoles ejecutan con los indios ¿no lo desquitáis vosotros con los españoles? Si ellos los engañan con espejillos, cascabeles y alfileres, sacándoles con cuentas los tesoros sin cuento, vosotros con lo mismo, con peines, con estuchitos y con trompas de París ¿no le volvéis a chupar a los españoles toda la plata y el oro? Y esto sin gastos de flotas, sin disparar una bala, sin derramar una gota de sangre, sin labrar minas... Creedme que los españoles son vuestros indios..., pues con sus flotas os traen a vuestras casas la plata ya acendrada y ya*



*acuñada, quedándose ellos con el vellón cuando más trasquilados...»<sup>270</sup>*

En otros casos, se avisa de la profundidad de la injerencia extranjera mediante estimaciones de su control sobre el comercio español, como la que a finales de la segunda década del Seiscientos ofreció un buen conocedor del problema, el arbitrista Sancho de Moncada, cuando advirtió a la Corte que, de los infinitos caudales que llegan desde las Indias cada año, sólo una pequeña parte, 100.000 ducados, quedaba en España. Según Moncada, este resultado se debía a que

*«Los extranjeros negocian en España de seis partes las cinco de cuanto se negocia en ella. Y en las Indias de diez partes las nueve. De modo que las Indias y España son para ellos; y el título, costa y riesgos para Vuestra Magestad y sus vasallos...»<sup>271</sup>*

Independientemente de si estas proporciones son exactas o no, casi nadie podía dejar de participar en la percepción de que poco de lo mucho que pasaba a través del Monopolio habría de quedar en el Reino y cada vez eran menos los que se dejaban confundir por el espejismo americano; pero los más no veían otra manera de impedirlo que mediante la prohibición de la presencia y actividades de los extranjeros, expresando, sin suficiente perspectiva, más esta consecuencia que la causa. Cuando en 1621 el procurador granadino Mateo de Lisón y Biedma denunciaba con encono en las Cortes de Castilla que los extranjeros eran los causantes de todos los males y propuso que se impidiera la entrada de sus mercancías<sup>272</sup>, no hacía más que recoger la opinión más común entre sus contemporáneos convertida ya en un tópico difícil de negar. Pero tampoco podía tardar mucho en hacerse evidente que la producción industrial propia estaba muy lejos de satisfacer la demanda colonial y algunos llegaron al convencimiento de que la Carrera sólo podía sostenerse recurriendo a las mercancías extranjeras. Pocas veces se reconocía que si era así, alguna responsabilidad había en ello de los naturales. Sí lo hizo en 1647 Juan de Solórzano, aunque sin lograr tampoco distinguir bien entre consecuencia y causa, al explicar que todo se debía en realidad a «...*la inadvertencia de España, que por no haver sabido estimar ni premiar los comercios y comerciantes, los vé hoy en poder de extrangeros, que se han hecho señores della con lo mismo que ella está despreciando...*»<sup>273</sup>



De entre los muchos escritos que dirigen sus diatribas hacia dianas parecidas, merece la pena entresacar a Francisco Martínez de Mata. Nacido en Motril, este curioso personaje predicaba sus arbitrios por las plazas y calles de Sevilla en los años centrales del siglo XVII y a su propia costa imprimió entre 1650 y 1660 sus *Discursos y Memoriales*, en cuyo frontispicio se califica de «*siervo de los pobres afligidos*». En estos escritos, tan sobrados de ira y galofobia como faltos de estilo, acusa a los franceses, aunque no olvida a los genoveses, de haber llegado «...*vacíos como cangilones en noria...*» para salir «...*todos cargados de plata y oro...*» y, además, si permanecen en España «...*se han hecho señores de todo el comercio y pueden cobechar vasallos y comprarlos...*», es decir, convertidos en títulos de Castilla. Al final, subiendo hasta extremos inhabituales –en otros autores– su tono, Martínez de Mata explica el mucho daño que causan los extranjeros porque «...*se comen los frutos y esterilizan España...*» ya que estas «...*sanguijuelas extranjeras chupan con sus sutiles modos el oro y plata que es la sangre manantial del cuerpo desta Monarquía...*» para completar la diatriba avisando de que,

«...*semejantes extranjeros son ladrones y homicidas de la República que los consiente, y cada uno es un aleve, y que le da una herida de muerte, y tan seguros como entre ciegos, pues andan como duendes en casa lóbrega por estos reinos, libres de que no les han de conocer el juego o fullería con que lo abrasan.*»<sup>274</sup>

Según M.Colmeiro, Martínez de Mata participaba del error común consistente en creer que la solución de todos los males estaba en prohibir que los extranjeros comerciaran en España y con España e impedir mediante leyes la salida de la plata; pero también reconoce que «discurre bien y algunas veces explica ciertos fenómenos de la economía política con ingenio agudo y penetrante»<sup>275</sup>. Este ingenio lo muestra sobre todo en el *Epítome* a sus *Memoriales...*, donde parece, además de algo más sosegado, desarrollar una reflexión más coherente y profundizar más que otros en busca de la causa de la situación. De hecho, comienza por incorporar una cierta autocrítica reconociendo que,



*«...el mayor barbarismo que se ha podido notar por todas las Naciones contra la nuestra es la facilidad con que los españoles se han destituido del consumo de sus obras industriales en las Indias, que es como dentro en sí, y mayor barbarismo ha sido consumir las ajenas que el [sic: y] perder el consumo de las propias...»*

Así pues, si haber permitido que las Indias fuesen sobre todo mercado para tantas mercancías extranjeras en lugar de haberlas mantenido como mercado reservado para las propias, aun fue peor que el propio mercado interior también se viese inundado por las manufacturas procedentes del exterior. A partir de este punto es donde el análisis de Martínez de Mata poco a poco se va afinando, pese a su tosquedad expresiva, hasta el punto de que seguramente se trate de uno de los diagnósticos más acertados, aunque, y no por su culpa, no entrara en las molleras de los paseantes que le escuchasen y quedara en sus muy poco leídos papeles. Diferenciando entre negociantes y mercancías negociadas y tratando de explicar porqué huía a tanta velocidad la plata, la gravedad e importancia de la inundación de los mercados indiano e interior por las mercancías extranjeras deriva de que,

*«...las obras industriales se encaminan a conseguir la plata, y por eso se halla la de España en las partes donde hay industria, sin necesidad de minas, como son Holanda, Francia, Inglaterra, Génova, Florencia, Venecia y otras partes, que por la brutal golosina de los españoles de comprar más barato las mercaderías ajenas, desestimaron las propias... de que se ha seguido la grande miseria en que hoy se halla, y la riqueza de las Naciones...»*

El lamento del motrileño, a cuyo parecer, como al de tantos, cualquiera tiempo pasado fue mejor, se sustentaba en alguna exageración, tan obvia como comprensible, pero tenía su más doliente origen en que, habiendo sido establecido con las Indias el comercio,

*«...más felicísimo que jamás se ha visto; porque venía la plata y demás cosas preciosas de las Indias en trueco y permuta de los frutos y mercaderías que procedían de la industria de los españoles, con que toda la plata se quedaba en España. Deste modo se hallaba España llena de las riquezas que tenía en las Indias*



*y demás naciones, pobladísima, con toda abundancia de frutos, y la Real Hacienda riquísima y sin necesidad...»*

Sin embargo, en sus días, ya hacía tiempo que todo había sido desaprovechado «...por fiarse dellas más que de las Artes...», es decir, de la industria, porque,

*«...son más poderosas las Artes para conservar potencia que las grandes riquezas y minas, porque todo tiene fin sin ellas, y la virtud de las Artes no; demás que son las Artes para con las riquezas lo que la piedra imán para el hierro, porque las tira para sí de las partes más remotas»*

Como se ve, el planteamiento de Martínez de Mata, aunque no logra desprenderse por completo del valor en sí del oro y la plata y reconoce que hay que atesorarlos porque «...se infiere las muchas riquezas que juntaría el príncipe que teniendo minas procura el aumento de las Artes en sus estados...», llega a superar al de aquellos que seguían aferrados a un burdo bullionismo prohibicionista, y se acerca a las ideas de un mercantilismo industrialista. Incluso llega a esbozar una formulación primitiva de la *teoría del valor* -en términos toscos, pero en el fondo no muy distinta a la desarrollada más de un siglo después por Adam Smith y perfeccionada más tarde por Karl Marx- cuando fue capaz de apreciar que «...la industria convierte en plata y oro todas las simples materias...»<sup>276</sup> ya que ella es la que da su verdadero valor a los bienes. Pero el problema de la economía castellana, que Martínez de Mata vivía a través de la decadencia sevillana, radicaba en que, obrando contra esos principios,

*«...los españoles, por su omisión, han perdido la industria o piedra filosofal con que transustanciaban en plata y oro los ingredientes y simples materias que Dios les ha dado para sustentarse, introduciéndose en la ociosidad. Por lo cual se ballan sin fuerzas para poder ayudar a la Hacienda Real, con riesgos de tumultos. Con esto se ha hecho más poderosa guerra que con ejércitos, pues se han destruido los mejores vasallos y las riquezas, y hecho poderosas a todas las naciones y quedando [los españoles] como peces en poco agua, tentando paredes, ciegos en el conocimiento de la causa de su daño...»*



En definitiva, según la explicación que finalmente defiende Martínez de Mata, tampoco faltó responsabilidad a los propios naturales que, reducidos a «...*miseros sirvientes y pobres recueros de Europa...*», no habían puesto los medios para impedir que España no fuese más que el «...*arcaducto, por donde conducen la plata, y sólo les queda la humedad de por aquí pasó...*», conclusión que, unos u otros términos, traspasó las fronteras españolas y se convirtió también en dogma en toda Europa y por mucho tiempo<sup>277</sup>. Pero, ¿porqué perdieron aquella «*piedra filosofal*» los españoles?

Para poner fin a estos análisis coetáneos bastará, por su lugar y fecha, la «*Representación, manifiesto, exclamaciones y suspiros que hazen y dan los 17 gremios...*» de Reventa de Sevilla, presentada en enero de 1701 al Cabildo de la Ciudad y dada a conocer por A.Domínguez Ortiz<sup>278</sup>. Se trata de un documento cuya importancia se debe sobre todo al hecho de haber sido elaborado por uno de los sectores sociales directamente implicados, los gremios de vendedores al por menor de Sevilla. En la *Representación*, estos gremios ofrecen su historia de la dramática disminución de todas las actividades económicas sevillanas y su opinión sobre sus causas. Como comentó A.Domínguez Ortiz al presentarla, dada su naturaleza e intención, el documento está cargado de subjetividad y de puntos de vista parciales, por lo que los datos que aporta no deben tomarse como exactos. También hay que tener en cuenta que fue un esfuerzo por recuperar el mercado al por menor en Sevilla y sólo en la medida en que venía bien al propósito de sus redactores se hace mención a la situación de la industria. Mirando sólo hacia lo que interesa aquí, el argumento principal, y que se repite una y otra vez, ya es expuesto en la propia presentación del documento, en la que se afirma que los gremios de reventa y las industrias de ellos dependientes se hallan «...*muy descaecidos...*» a causa de,

«...*la mano que se han tomado y se les ha permitido en España a los Estrangeros; y más en esta Ciudad, no bastando el que ayan traído y traygan sus ropas y géneros (aviendo estos confundido [arruinado] en el todo a los que acá se labravan, siendo a su arbitrio en los precios, vendiendo por mayor; no saciando en esto su perniciosa codicia) sino que han dado en vender por menor, quitando a los naturales de V.S.I. y de*



*todo el Reyno las formas de vivir; origen de la universal calamidad que se experimenta»*

No sirvió para nada que en 1679 estos gremios consiguieran una Real Provisión por la que se prohibía a los extranjeros vender al por menor dentro de Sevilla y limitarse a hacer llegar «...*las mercaderías de sus países, que es en paca, frangote, varril, caxon o vala...*» ya que,

*«...en el siglo pasado [XVII] dio en privar en España el ser más bien oídas las voces de los extranjeros que de los naturales, aviéndose hecho pensión infausta de estos Reynos verse, no sólo no creídos pero abatidos y despreciados en su patrio suelo, siendo desposeídos de sus bienes, tratos, artes, oficios, fábricas y modos de vivir... consiguiéndolo por medio de los cautelosos influxos de los que so color de comerciantes han sido y son exploradores de la segunda tierra de promisión (que así la llama a nuestra España un discreto [inteligentel] político) y extractores de su sangre, chupando en ella sus riquezas a su arbitrio con la esponja de sus estratagemas»*

La idea de que España había sido convertida en las Indias de Europa, como se ve, vuelve a aparecer; pero la *Representación* se propone explicar las causas principales de esta situación. La primera de las aducidas incide directamente en el funcionamiento del Monopolio de Indias en el siglo XVII ya que «...*la ruina del tráfico de esta Ciudad y que lloran sus naturales...*» se debía a que los extranjeros habían sido los instigadores del traslado del comercio a Cádiz, «...*haciéndola de un presidio zerrado una ciudad opulenta... previniendo medios para lograr más a su satisfacción sus cavilosas y fraudes en él...*»<sup>279</sup>. No es este lugar para entrar en la pugna entre Sevilla y Cádiz por la cabecera del Monopolio y la relación de este cambio con las mayores facilidades para defraudar; pero la *Representación*, exagerando tanto el apogeo de la Bahía gaditana como la depresión sevillana, contrapone uno y otra, explicando que en Sevilla las industrias relacionadas con la Carrera de Indias habían sido en el pasado —que en ningún momento concreta— tan florecientes como para no necesitar de mercancías foráneas para llenar el comercio. Así, solo el arte mayor y menor de la seda habían llegado a tener,



«...más de 16.000 telares y se ocupaban 130.000 personas de ambos sexos...<sup>280</sup> Y en Toledo, Cordova, Granada, Jaen y otras ciudades y lugares de España avia solo de esta arte mas de 130.000 telares. Dexase entender los muchos artes y oficios que del arte de la seda penden, de Torcedores, Tintoreros de oro y plata, etc....»

Por esa razón, también han disminuido en Sevilla las rentas generadas para los sectores privilegiados de su población<sup>281</sup>, sin que se hiciera nada por remediarlo, mientras que los extranjeros tienen todas las facilidades a pesar de que sus mercancías no son más que «...todo oropel en la sustancia y legitimo valor...». Pero no les ha ido mejor a los «...mercaderes de paños, pendiendo de ellos las Fabricas de lanas de la gran Segovia y todas las de tierra adentro, que tan crecido producto davan al Reyno...» ya que en toda la ciudad de Sevilla «...solo han quedado de estos mercaderes de paños tres...», ni tampoco a los «...Mercaderes de lienzos con tan considerables medios en su comercio en aquel tiempo...» porque «...avia grande número de telares de lienzos...» mientras que ahora «...totalmente se han extinguido.», como también había ocurrido ya en el caso del, «...trato de Lineros que de tanto útil era para los Conventos de Monjas y Familias pobres, que mediante él ninguna podía perecer, por exercitarse en hilar lino... de quien se llevaba a las Indias crecidísimas cantidades de hilos; no siendo menor el consumo de esta Ciudad y su Reyno, y el que de precisa necesidad avían de tener grandes cosechas que se cogían de linos en el Reyno de Granada y toda Andalucía... pues así en esta Ciudad como en todas partes no hallan en que ganar un real las pobres mugeres...»

Solamente había quedado en Sevilla, según la *Representación*, algo del arte de la seda, aunque limitado a unos 200 telares, cuando 53 años antes, al hacerse «...cala y cata se ballaron avia manejandose diez mil telares...». Una y otra vez, la *Representación* va responsabilizando de todos estos males a la intervención de los extranjeros, a quienes acusa incluso de impedir que progresaran las industrias, «...no solo en esta Ciudad (a donde pasará el número de los que viven en ella de más de quince mil extranjeros) y en todas las del Reyno y sus lugares mas de ciento ochenta mil...» y de haberse



apoderado de otras formas de riqueza, como la tierra, tanto en Sevilla como en «...*toda su comarca y en Xeres, Puerto y la Isla de Cádiz y Riberas del Guadalquivir*...». Al final, el documento dedica una mención especial a la «...*Nazion Griega o Armenia*...», extranjeros especialmente culpables porque no sólo envían a su lugar de origen sus muy crecidos beneficios, sino que «...*lo conducen a sus tierras no para ninguna buena obra a la Casa Santa, sí para contribuir al Turco, de quien se dize ser Vasallos*». En conjunto, y como recogiendo toda la argumentación contra el comercio de los extranjeros, tanto en el interior como en el de Indias, la *Representación* contrapone el antes y el después insistiendo en que,

*«...estas tiendas distribuian a el publico grande maquina de manufacturas que daban a labrar asi en esta ciudad como en toda España y para la América; pues como los Estrangeros no estavan apoderados (como de presente) de ambos comercios, el de España y las Indias, hazian los mercaderes de este Gremio y los demás grandes embios a ellas...»*

Así pues, la causa principal, según estos 17 gremios sevillanos, era la competencia de los extranjeros radicados en la propia ciudad, que habían logrado suplantar a los naturales en casi todas las ramas del comercio y arruinado su producción industrial. Probablemente el informe al que hace referencia L.García Fuentes, remitido a fines de 1701 desde Sevilla al Consejo de Indias –en el que como solución al problema de la decadencia industrial de la ciudad se insiste en las medidas prohibicionistas-, sea la propia *Representación*. Sea así o no, lo que más importa ahora es la respuesta del Consejo, que se manifiesta partidario de la entrada de géneros extranjeros puesto que eran imprescindibles para abastecer las Indias y que no había más remedio que aceptar que «...*los que faltaren los suministren las Naciones, además de otras consideraciones políticas que a ello obligan*...»<sup>282</sup>. Estas consideraciones políticas son, naturalmente, además de la necesidad de conservar la fidelidad flamenca y la alianza genovesa, las obligaciones adquiridas en los tratados de paz en vigor, como el reciente de Ryswick, en el que tantas ventajas comerciales ganó Luis XIV para sus súbditos, como antes las habían ganado también con diferentes tratados ingleses y holandeses.



Así pues, de una manera u otra, el balance general se inclina mayoritariamente a favor de la opinión de que a los extranjeros se les deben todos los males. El caso es que, miradas las Indias como fuente de recursos para el disfrute exclusivo de su Metrópoli, los negociantes venidos desde el exterior, no podían ser vistos sino como aventajados intrusos que acabaron por hacerse dueños de lo mejor que ofrecían las Indias. Pero, en el fondo, como negociantes de éxito, también eran vistos con la ambigua mezcla de resentimiento y admiración, de envidia y deseo, con la que a veces los pintaron las mejores plumas del Siglo de Oro español. En una de sus andanzas, el buscón don Pablos se encontró,

*«...con un ginovés (digo con uno destes anticristianos de las monedas de España) que subía el puerto, con un paje detrás, y él con su guardasol, muy a lo dineroso. Trabamos conversación con él. Todo lo llevaba a materia de maravedís, que es gente que naturalmente nació para bolsas. Comenzó a nombrar a Bisanzón, y si era bien dar dineros o no a Bisanzón; tanto, que el soldado y yo le preguntamos que quién era aquel caballero. A lo cual respondió, riéndose:*

*-Es un pueblo de Italia, donde se juntan los hombres de negocios, que acá llamamos fulleros de pluma, a poner los precios por donde se gobierna la moneda.*

*De lo cual sacamos que en Bisanzón se llevaba el compás de los músicos de uña...»*<sup>283</sup>

Y si eso ocurría por los caminos de Castilla, en las calles de Sevilla, Brígida, la joven buscona cervantina, se quejaba de que en su cotidiana búsqueda sólo había encontrado a un poeta «... *que de bonísima voluntad y con mucha cortesía me dio un soneto de la historia de Píramo y Tisbe, y me ofreció trescientos en mi alabanza...*», a lo que Cristina, su compañera de oficio, replicó que habría sido mucho mejor «...*que te hubieras encontrado con un ginovés que te diera trescientos reales...*» porque «...*vale más un ginovés quebrado que cuatro poetas enteros...*»<sup>284</sup>.



### 5.3. ¿QUÉ SE PODÍA HACER EN ANDALUCÍA CON LOS BENEFICIOS DEL MONOPOLIO?

Como dejándose llevar por las afirmaciones de los observadores coetáneos que, teniendo ante sí el éxito de los extranjeros, carecían de perspectiva, también algunos historiadores los han culpado de todos los males. Incluso J.H.Elliot, tan admirado -y tan admirable por tantos motivos-, escribió que los comerciantes extranjeros con «sus tentáculos estaban envolviendo el lucrativo comercio sevillano con América»<sup>285</sup>. En otros casos, en aquellos en que en alguna medida ha habido intención de reflexionar más profundamente sobre la cuestión planteada, se han propuesto diversas explicaciones, aunque pocas veces se ha hecho con suficiente fundamento.

Una de las respuestas más veteranas fue ya planteada por el propio E.J.Hamilton —que encontró el mayor y más acróico eco en sus seguidores- al responsabilizar a la presunta carencia de materias primas idóneas y de mano de obra suficiente y debidamente cualificada para la industria con mención especial a la progresiva carestía de ambos factores de producción como pernicioso efecto de la revolución de los precios<sup>286</sup>. Habría sido, pues, siguiendo a E.J.Hamilton, la propia abundancia de plata americana la causante en última instancia de la incapacidad industrial, sobre todo donde antes y con más intensidad subieron los precios, es decir, en la Andalucía del Monopolio. Pero, en aguda contradicción con esa afirmación, el hecho es que, como repite todo manual de Historia de España por elemental que sea, desde Castilla a lo largo de todo



el siglo XVI se mantiene al alza la exportación de materias primas, singularmente de lana para diversas industrias textiles exteriores. A la lana, no muy tarde, acompañará la seda en bruto y, además de otras, hasta parte del hierro vasco sin labrar. Si estas materias primas eran demandadas por los mercados exteriores —menos afectados por la revolución de los precios— no parece que precisamente sus precios fuesen un obstáculo para el crecimiento de sus industrias. Queda el otro factor, la mano de obra. Ahora bien, el inicio del desplazamiento de las manufacturas autóctonas en la Carrera coincide en el tiempo exactamente con los momentos de mayor vigor demográfico castellano que, además, precisamente en la Baja Andalucía se prolongó durante alguna década gracias a movimientos migratorios de norte a sur en busca de trabajo y expectativas. Tampoco puede aducirse que todo el incremento demográfico fuese absorbido por las roturaciones y puesta en cultivo de nuevas tierras, no sólo porque el proceso de expansión agraria había comenzado a ralentizarse al superarse la mitad del siglo XVI, sino porque lo que aumentó principalmente durante el crecimiento poblacional de este siglo fue el grado de urbanización de la población castellana, como también puede leerse en todo manual de Historia. En definitiva, la mano de obra era sobrada en número —y por tanto no era cara— y, si estuvo suficientemente cualificada como para ser eficiente durante las décadas del intenso crecimiento in-



dustrial castellano, es decir, hasta los años sesenta o setenta, ¿por qué dejó de estarlo desde entonces?

También en relación con la revolución de los precios, en otras ocasiones el predominio de las manufacturas extranjeras, tanto en el Monopolio como en el mercado interior, ha sido justificado como resultado inmediato de una desorientada política comercial motivada por el ascenso imparable de los precios interiores y que se manifiesta en las peticiones planteadas en las Cortes castellanas. En ellas se reclamó en diversas ocasiones que se facilitara la importación de manufacturas extranjeras y hasta que se prohibiera la exportación de productos acabados castellanos al objeto de que, haciendo que abundasen en el Reino, bajasen sus precios. Por ejemplo, en las Cortes de 1548 los procuradores de las 19 ciudades representadas –que eran designados por sus concejos municipales y cuyas regidurías estaban ocupadas por los estratos medios y bajos de la nobleza, es decir, por consumidores rentistas y casi siempre integrados en las clientelas forjadas por la alta nobleza– fue solicitado que se prohibiera la exportación de paños y de hierro labrado. No lo aceptó el Emperador; pero en las de 1552 lograron arrancar la prohibición solicitada, excepto a Indias, y en las de 1558 se aprobó favorecer la importación de diversos tipos de tejidos extranjeros<sup>287</sup>. En efecto, las importaciones aumentaron y las exportaciones disminuyeron y el camino hacia lo testimonial de las manufacturas castellanas en la Carrera comenzó por entonces a no tener retorno; pero, a estas alturas no parece necesario esforzarse mucho para demostrar que esos resultados no se debieron precisamente a que llegaron a ser determinantes en la marcha del comercio los acuerdos de este tipo votados en Cortes.

Y, naturalmente, tampoco ha faltado como explicación el fácil recurso a tópicos historiográficos y mitos seudohistóricos, como el abandono de la actividad productiva por parte de una imaginada *burguesía* andaluza que habría sido especialmente proclive al rentismo, cuando no la supuesta incapacidad *nacional* para la inversión productiva, incapacidad innata en el andaluz. Quizás pueda admitirse, desde una mirada bienpensante, que quienes se han valido de explicaciones de este tipo lo hayan hecho apoyándose en la lectura superficial de párrafos sacados fuera de contexto de



alguno –bueno o malo- de los arbitristas<sup>288</sup>; pero, en el fondo y en general, estas respuestas no tienen más sustento que la intención de responsabilizar al pasado de las dejaciones del presente. Para lograrlo, como metodología, es suficiente con un poco de imaginación de sobremesa, utillaje mental idóneo para explicar este fracaso histórico con una buena suma de *caracteres patrios* en la España de los siglos XVI y XVII, remitiendo a la falta de espíritu empresarial y de riesgo, a los prejuicios aristocráticos y el desprecio del trabajo, a la desconfianza católica ante la ciencia y ante el ahorro productivo y a otras historias parecidas, de reaparición casi cíclica y a las que todavía se recurre teleológicamente<sup>289</sup>. Si hiciera falta rebatir semejantes banalidades, sería suficiente con reclamar que tales explicaciones se acompañen de alguna demostración que haga ver cómo aparecieron de pronto tales impedimentos para poner fin al crecimiento del siglo XVI, aunque alguno se ha esforzado vanamente en ello. O, quizás sea más fácil que se muestre de qué manera apareció y luego desapareció el espíritu empresarial y de riesgo, de qué forma la *burguesía*, cumpliendo entonces con su supuesta obligación histórica, se dedicó a crear riqueza, cómo el ahorro y el trabajo fueron hasta entonces apreciados en Castilla tanto como en la calvinista Ginebra, y porqué permanecieron dormidos los prejuicios aristocráticos y demás obstáculos durante el período anterior en que, como saben bien quiénes algo así han argumentado, hubo importantes crecimientos en todos los órdenes económicos<sup>290</sup>.

La historiografía, pues, ha venido aportando una relativa variedad de explicaciones que, en ningún caso, parecen alcanzar a dar respuesta completa y satisfactoria ni al desplazamiento de las mercancías industriales españolas en la Carrera ni al negativo resultado de la ubicación del Monopolio en Andalucía en forma de falta de inversión y abandono industrial. Ahora bien, en algunas de ellas hay que reconocer el valor de aportar elementos complementarios de otras conclusiones más pertinentes.

Como es natural, sólo desde un profundo conocimiento del funcionamiento del Monopolio se puede estar más cerca de la respuesta atinada al problema planteado. A. García-Baquero, al mirar hacia los problemas de la Carrera de Indias en el siglo XVII y



observar la concentración del comercio en torno a las manufacturas extranjeras, sugirió que no se trató tanto de crisis de la Carrera como de crisis de la participación española en ella<sup>291</sup>. Esta observación sería suficiente para entender la crisis del Monopolio -el oficial, se habría de matizar- sin que disminuyeran ni la producción ni la aportación americana de plata a las economías de medio mundo. Pero esta comprobación no alcanza a explicar mucho más -ni probablemente lo pretendía en aquel lugar A.García-Baquero-, aunque podría traducirse en una bella metáfora: la capacidad productiva española, singularmente la de Andalucía Occidental, dislocada quizá por la convivencia del Monopolio, fue dique insuficiente para contener la plata en cuanto esta llegó caudalosa, es decir, a partir del último tercio del siglo XVI. En otras palabras, la industria castellana, y la andaluza en particular, pronto se mostró incapaz de responder a los problemas generados por la demanda americana. ¡Pero esa era precisamente la pregunta a responder! ¿Porqué la industria metropolitana, y especialmente la andaluza, fue incapaz de satisfacer la demanda colonial si, además, como ya había advertido A.Domínguez Ortiz, aquella demanda era equivalente en su tamaño a la de media docena de ciudades castellanas?

En otro lugar, al hacer balance final de tres siglos de Monopolio andaluz, cuadrado con los conceptos de «ocasión, mito, añoranza», A.García-Baquero, aunque advirtiendo que no ofrecía más que una «intuición razonable», planteó una triple respuesta. En primer lugar, si el papel de los extranjeros en la Baja Andalucía ya era preponderante antes de iniciarse la Carrera, que la controlasen cuando creciese no es tan extraño; en segundo lugar, la capacidad de respuesta social, económica e incluso mental quedó imposibilitada por la urgencia de la improvisación y por la abrumadora dimensión del comercio colonial, y, en tercer lugar, por una razón doble, más compleja y que afecta a lo principal: la persistente inexistencia de estructuras productivas capaces de afrontar decididamente el reto de la demanda americana prescindiendo de las mercancías extranjeras junto con la incapacidad del comerciante local para comprender la distancia entre riesgo y beneficio. Esto último, a su vez, se explicaría porque el propio volumen, la importancia y el peso



sicológico del comercio americano impedía contemplar la posibilidad de ser los mercaderes locales los promotores de una producción para el mercado ya que seguramente no encontraron razones para cambiar el beneficio acostumbrado, seguro y no pequeño por el riesgo de la aventura industrial. Por esas razones, según A. García-Baquero, América fue para Andalucía «la ocasión perdida»<sup>292</sup>. La triple argumentación, que conduce hacia la afirmación de que el propio gigantismo del Monopolio tuvo efectos paralizantes sobre las inversiones industriales en Andalucía, parece convincente; pero, ¿de verdad el Monopolio era tan gigantesco y el comercio colonial tenía una dimensión tan abrumadora? Era enorme, en efecto, la dimensión del monopolio, pero era enorme la del monopolio real, el de aquella metrópoli sin territorio de la que se habló páginas atrás. Pero, compárese con otros comercios coetáneos, como el del Báltico, que en volumen superaba de largo incluso a este monopolio real, y quizás no sólo en volumen<sup>293</sup>. En este caso los únicos abrumados eran los campesinos sometidos a servidumbre que producían las ingentes cantidades de grano con las que Europa oriental importaba desde la del noroeste las manufacturas que no producía. Absorbido por el monopolio real, el Monopolio oficial no era más que una entelequia, empequeñecida y utilizada por aquel, y en la que los beneficios se limitaban a los que dejaban el comercio a comisión, la intermediación y demás procedimientosseudomercantiles que era lo único que seguía en manos de aquellos «meros copartícipes asalariados» al servicio de quienes desde el exterior financiaban y controlaban de hecho el comercio colonial español<sup>294</sup>. Y argumentar la persistente inexistencia de industria, a la vista del resultado bien conocido -no sólo la ausencia de inversiones en el sector, sino la pérdida de la capacidad industrial preexistente- más que una explicación, vuelve a ser otra constatación más, una tautología bellamente expresada, del hecho a explicar. ¿Quién no sabía que los que pudieron invertir en actividades industriales no lo hicieron por no encontrar incentivos para hacerlo? Como se ve, sigue habiendo menos respuestas que preguntas sobre esta grave pérdida de competencia e inoperancia industrial andaluza a partir de las últimas décadas del siglo XVI. Ahora bien,



la «intuición razonable» de A.García-Baquero ha centrado los muchos interrogantes en la cuestión principal: la falta de estímulos y de viabilidad de la inversión industrial, tal como años antes al comparar la industrialización catalana y vasca a finales del siglo XVIII con el fiasco andaluz ya había sugerido<sup>295</sup>.

Para encontrar una buena respuesta a esa falta de estímulo y de viabilidad seguramente lo más sensato es comenzar por alguna observación incuestionable. Esta puede ser la mayor competitividad de las manufacturas extranjeras en el mercado colonial. Tampoco es una respuesta, claro está; sigue siendo la pregunta, pero sin duda es un primer paso que había que dar, el primer machetazo en esta espesa jungla. Lo que en primer lugar hay que encontrar es la razón por la que las manufacturas propias no eran capaces de garantizar su suficiente comercialización en un mercado teóricamente reservado a ellas y del que fueron desplazadas por la mejor relación entre calidad y precio de las extranjeras, lo que, a su vez, exige explicar la mayor adecuación de estas, especialmente en el caso de los textiles, a los requerimientos de los consumidores americanos. A partir de ahí se podrá entender porqué los capitales andaluces a fines del XVI y en el XVII, como seguirá ocurriendo en el XVIII, se alejan de la inversión industrial y hasta porqué los cargadores muestran cierta predisposición contra las manufacturas autóctonas<sup>296</sup>.

Para entender la falta de competitividad hay que explicar previamente como se llegó a entrar en esa dinámica, lo que ocurrió cuando las vías mercantiles establecidas no mucho después de rebasarse los años centrales del siglo XVI, justamente cuando comienza la fuerte expansión del comercio colonial hispano, afirman cada vez más la presencia de las manufacturas foráneas en las cargazones de Indias. Sobre este punto ya hay una buena respuesta, la proporcionada por A.M.Bernal con su investigación sobre la financiación de la Carrera, ya anunciada en un apartado anterior: en el establecimiento y predominio de esas vías fue muy determinante que, en gran parte, el suministro de mercancías fuera unido al crédito<sup>297</sup>, universalizando formas en la adquisición de manufacturas por los cargadores reexportadores como la compra *a barrisco*



de ropas con pago aplazado en Indias o a la vuelta, pero siempre a tenor de los precios en América. En consecuencia, quienes desde el exterior financiaban a riesgo de mar las cargazonas, no sólo buscaban los altos tipos de interés y el premio del cambio, sino que también conseguían ampliar el mercado a sus propias manufacturas mediante el crédito con que financiaban las compras de los reexportadores españoles<sup>298</sup>. Por tanto, era el funcionamiento real del propio Monopolio lo que incentivaba que hacia él se encaminasen mercancías desde los especializados países del Norte, mercancías más competitivas y financiadas en origen. Como resultado de ello, en casi todas las especialidades industriales, la mayor flexibilidad y disposición de recursos en sus propios centros de producción, frente a los altos costes de producción que desde mediados del siglo XVI va demostrando la producción industrial española en general y andaluza en particular, da lugar, a que, sumados a otras ventajas, los costes de oportunidad resulten mucho más favorables para las manufacturas europeas que para las propias. Pero, ¿a qué se debía tanto la mayor flexibilidad y adaptación al mercado de las manufacturas extranjeras como los mayores costes de las españolas?

Aunque el problema que se planteaba, ya hace años, J.G. da Silva no era exactamente éste -puesto que indagaba sobre la decadencia general española en el siglo XVII-, su aguda reflexión es de gran utilidad aquí al sugerir que el problema de los altos costes industriales españoles no estaba originado por la carestía e ineficiencia de la mano de obra precisamente en el período en el que el comercio colonial prodigaba condiciones favorables, a la que, siguiendo a E.J.Hamilton, como se ha dicho, se venía responsabilizando. Era, por el contrario, mucho más un problema de viabilidad y de adaptación de los elementos técnicos disponibles. Con ello recogía también elementos que formaban parte de alguna explicación anterior que hablaba de anquilosamiento y rutina técnica de la producción industrial a consecuencia de la reacción defensiva gremial frente a la competencia creciente de formas más eficaces de producción. Así lo indicaba la multiplicación de fuerzas conservadoras corporativas, cuya oligarquización y su ca-



rácter retardatario acabaron por lastrar los procesos productivos gremiales y por favorecer la tendencia española –casi la especialización- hacia la exportación de materias primas, mientras las regiones europeas importadoras de estas materias primas, sobre todo Flandes y los Países Bajos, noroeste de Francia y sur de Inglaterra, se especializaban en la producción y exportación de manufacturas. En este terreno podía moverse con libertad el *gran capital* –en expresión habitual en los años sesenta del siglo pasado-, aliado, por consiguiente, a los *manufactureros del Norte*. Con ello, finalmente, J.G. da Silva atisbaba la importancia que la relación directa entre financiación y producción habría de tener en el éxito exportador de regiones europeas como las citadas y que, como ha sido visto, A.M.Bernal ha demostrado de forma irrefutable en el caso del Monopolio de Indias. De ahí que en España, según escribió J.G. da Silva, a diferencia de lo que ocurría en el noroeste de Europa, «propietarios y nobles se convertían en capitalistas -se entiende que en el sentido de acumular capital industrial- en una proporción muy pequeña»<sup>299</sup>.

De toda esta veterana reflexión, el argumento de la especialización es lo que ha resistido mejor el paso del tiempo. La investigación posterior ha hecho ver que lo más importante en el avance industrial noreuropeo no estuvo en cambios en la tecnología, que de momento, como demostró H.Kellenbenz, cambia mucho menos de lo que se había estimado, ni en el nivel de la producción global, que tampoco creció en gran medida<sup>300</sup>. D.Sella afirmó que el sector industrial de Europa, tal y como se hallaba en el siglo XVIII, se parecía mucho más a su antecedente medieval que a su sucesor del siglo XIX<sup>301</sup>. En el XVI y el XVII mucha mayor importancia tuvo el cambio en la distribución geográfica de la actividad, cambio en el que no están ausentes ciertas mejoras en la organización del proceso de producción. Hasta mediados del siglo XVI, la columna vertebral de la Europa industrial discurría de Flandes a Toscana; a partir de entonces, se fue concentrando más hacia el noroeste y comenzó a declinar en los demás lugares, particularmente, y de forma significativa, en los estados que constituían el Imperio de Carlos V. Si la financiación en origen era parte del secreto, el resto



del misterio estaba en la mayor eficiencia lograda gracias al aprovechamiento de las ventajas comparativas –disponibilidad de materias primas, facilidad de transporte, clima, etc.- y al importante papel jugado por las *economías de escala* en la organización del proceso de producción. Con ello se obtenía una disminución sin precedentes de los costes organizativos y técnicos de la producción y se mejoraban de forma inédita hasta entonces los costes de oportunidad.

El resultado de estas eficiencias volvía a afectar también a la especialización. Según J.U.Nef, mientras que regiones como el Norte de Italia o Suiza, se centraban en las industrias de lujo –que pese a su carácter no dejaban de tener buen mercado merced a la muy alta capacidad de compra del consumidor suntuario-, en otras regiones como el sur de Inglaterra, las Provincias Unidas y Suecia se produjo una expansión de las industrias pesadas<sup>302</sup>, cuyo mercado era ampliado constantemente por la guerra, mientras a su alrededor se abrían camino las industrias ligeras, las destinadas a mercados cada vez más extensos, sobre todo los nuevos tejidos, más variados y baratos y, por tanto, más fácilmente renovables<sup>303</sup>. Al margen de alguna discusión sobre esta geografía –ya que entre las primeras faltaría, al menos, el sudeste de Francia y, entre las terceras el norte y noroeste francés-, quedaron dibujados para mucho tiempo los espacios en los que se establecieron los distintos talleres de la fábrica del mundo, repartida entre estos nuevos y formidables competidores del norte de Europa que incidieron profundamente en los mercados existentes para las manufacturas e hizo enfrentarse a las industrias incapaces de renovarse con un desafío nuevo y al que era muy difícil de responder. Este es el caso de España, singularmente señalado por D.Sella para ilustrar el impacto de esta proyección industrial del norte europeo hacia el exterior. En efecto, mientras, como se viene diciendo, al avanzar la segunda mitad del siglo XVI las manufacturas españolas perdían terreno tanto en el mercado interior como en el colonial, «el país se convirtió en destino importante para las manufacturas francesas, holandesas e inglesas»<sup>304</sup>. No sólo eso; según L.Vitale, los mercados hispanos llegaron a proporcionar «el impulso principal» para la indus-



tria en Inglaterra y Francia<sup>305</sup>, los países enemigos, países a los cuales, según I.Wallerstein, durante mucho tiempo no les fue necesario por esa misma razón implicarse directamente en empresas coloniales<sup>306</sup>.

Pero exactamente al mismo tiempo que eso ocurría en el exterior, en el interior de la economía castellana se generaron también sobradas razones como para poner en situación difícil, y hasta imposible, a la industria propia. El esquema –mucho más completo de lo que la expresión sugiere- propuesto por J.Torras en su análisis de la economía castellana en el siglo XVI<sup>307</sup>, al permitir contextualizar coherentemente la cuestión, ha proporcionado la base necesaria sobre la que analizar las posibilidades de la industria andaluza en relación con el Monopolio. Adaptándolo a lo que interesa aquí, se hace evidente que importa poco el impulso que la plata americana diera a algunas sus ciudades y sectores gracias a los beneficios del comercio y al gasto de la Corona –lo que ocurrió durante las décadas centrales del siglo XVI-, y, en cambio, hay que fijar preferentemente la atención en la crisis de la economía rural que –en unos casos antes, en otros después, pero en todos antes de acabar el Quinientos- minaba los fundamentos de toda la economía castellana y que, debiendo algo a la previa crisis urbana, devolvió sus efectos, multiplicados, a las ciudades, que quedaban inermes por la falta de suministros alimenticios y de materias primas. La industria castellana encontró ante sí unos límites insuperables al situar muy bajo mínimos la capacidad de compra de la mayoría de la población, desde el labrador al *pueblo menudo* de las ciudades. Es más, no sólo quedó impedida para mucho tiempo la futura formación de un mercado interior articulado en la Corona de Castilla, sino que se destruyó el mercado de tipo precapitalista existente. Mientras tanto, la Corona, esperanzada siempre en la plata americana, se empeñaba en una costosa política exterior que, inevitablemente, acabó haciendo recaer su mayor peso sobre los sectores no privilegiados de la población de los reinos de Castilla.

La perniciosa incidencia de la insaciable fiscalidad castellana<sup>308</sup>, factor redescubierto y recientemente puesto al día, aunque aquí no puede tener el desarrollo extenso que merecería, debe ocupar un



lugar destacado, si es que no el primero, entre las causas de la depresión castellana y, en ella, de la industria andaluza. Con un muy marcado carácter antisocial y diseñada para gravar el consumo, la Corona impuso en Castilla una tributación asfixiante destinada a financiar su costosísima política militar en defensa de la religión y, naturalmente, también del ingente patrimonio de los Austrias. Ni las Indias ni las muy generosas contribuciones eclesiásticas bastaron para librar a la Real Hacienda de sufrir una larga serie de colapsos, reconocidos oficialmente con las bancarrotas declaradas en 1557, 1575, 1596, 1607, 1627, 1647, 1652, 1662 y 1666. Estas suspensiones de pagos eran solventadas a corto plazo con *Medios Generales* con los que se conseguía renegociar la deuda a costa de incrementarla a largo plazo para, al menor desahogo, volver a la guerra. No había más salida que aumentar los ingresos regulares mediante el incremento de la presión fiscal sobre el vasallo castellano. Así, en 1560, algo después de la primera bancarrota, tras larga negociación, las Cortes aprobaron el segundo Encabezamiento General de la alcabala, aumentando en un 50% el de 1538; en 1575 el tercero, que triplicó la cuantía del segundo hasta elevarlo a 1.393'5 millones de maravedís<sup>309</sup>. Por la misma razón, en 1590 Felipe II consiguió de las Cortes, que resistieron dos años, un nuevo servicio extraordinario de ocho millones, los famosos *millones*, posteriormente convertidos en la práctica en el impuesto ordinario más gravoso<sup>310</sup>.

Con estas y otras medidas, Felipe II logró duplicar sus ingresos de 1556 a 1573 y aumentarlos en más del doble de ahí al fin de su reinado; sin embargo, habiendo heredado una deuda de unos veinte millones de ducados, dejó otra de unos cien a Felipe III<sup>311</sup>. La doble espiral ascendente continuó. La carga *per cápita* media de alcabala y millones creció desde 283 maravedís en 1591 a 455-510 en 1634, aunque este aumento relativo se debió en parte a la caída demográfica. Pero, sobre todo, para calibrar bien la repercusión de este impresionante incremento de la carga fiscal soportada por los castellanos no exentos, hay que considerar que el mayor aumento porcentual de la exacción fiscal se produjo exactamente en el momento en que se iniciaba la recesión económica. Además, en este



punto importa mucho enfatizar que el peso de impuestos como los millones y la alcabala era especialmente sentido en las áreas urbanas, hasta el punto de actuar como factor decisivo en el desencadenamiento de la crisis de las actividades industriales y mercantiles, causalidad demostrada por J.I.Fortea en la crisis cordobesa al relacionarla directamente con la implantación de los millones<sup>312</sup>. De esta forma, la fiscalidad agravaba mucho más los problemas de la industria y hacía que uno de los mayores enemigos de la actividad económica fuese el implacable aumento de la presión fiscal que, iniciado en el reinado de Felipe II, alcanzó su paroxismo en el de Felipe IV, para al final, dejar el sistema fiscal castellano no sólo agotado, sino también desnaturalizado<sup>313</sup>.

Paralelamente, el déficit cada vez mayor y la cada vez mayor dificultad para hacer aprobar nuevos servicios y subir los impuestos en Cortes llevaban a la Real Hacienda a explotar cualquier otra vía que prometiera aumentar los ingresos, recurriendo sistemáticamente a arbitrios y expedientes cuyas repercusiones a largo plazo también resultaron muy negativas. Las excesivas emisiones de deuda de la Corona, los famosos *juros*, a veces de adquisición forzosa, desviaron de la inversión productiva una parte sustancial del ahorro privado que, por el empleo político que en gran parte daba la Real Hacienda al dinero obtenido, acababa en el exterior. Otro de estos procedimientos fue la venta de jurisdicciones de pueblos de Castilla, de la que Carlos V y Felipe II ya hicieron abundante uso y que, aunque se vieron frenadas durante el reinado de Felipe III, adquirieron verdadero frenesí en el de Felipe IV y parte del de Carlos II<sup>314</sup>. De todas las ventas, se estima en varias docenas los nuevos señoríos creados en Andalucía a costa del realengo, con la consecuencia, en la que habrá que insistir después, de propiciar un notable proceso de señorialización en la posesión de la tierra. Felipe II creó cargos municipales y judiciales con la única intención de venderlos, especialmente en los concejos andaluces, que por su numerosa población y riqueza eran más apetecidos y, por tanto, tenían más alto precio. Al tratar los municipios de rescatarlos, esta venta de cargos constituía una figura fiscal indirecta ya que los concejos tenían que recurrir a préstamos y, si es que no lo habían hecho ya para cubrir los servicios o para



comprar su privilegio de villazgo con el que anticiparse a su conversión en señorío, a vender dehesas y propios –que al mismo tiempo eran frecuentemente usurpados por los señores y *ricohombres* del lugar-. Así, sin los bienes de comunes, de los que también dependía parte de la producción de materias primas para la industria, el campesino perdía sus ingresos complementarios y se laminaba lo que le quedaba de capacidad de compra al colocarlo por debajo del umbral de la mera supervivencia. También la Real Hacienda exigía reiteradamente donativos a diversos colectivos y sobre todo a las ciudades, en cuyo caso había que recaudarlo directa o indirectamente a costa de la población no privilegiada y, por supuesto, tampoco dudó en apropiarse de parte de la plata de Indias para particulares ni de retener el 1 % de los intereses de los juros y la *media annata* de los emolumentos de los oficios y *mercedes* de la Corona. Pero seguramente el recurso que ocasionó efectos más negativos desde el punto de vista económico y social, fue el de la acuñación de moneda de cobre y la manipulación de esta moneda de vellón. Iniciadas con el reinado de Felipe III, pusieron en circulación una moneda de bajo valor intrínseco y que la Real Hacienda utilizó a su conveniencia emitiendo cantidades excesivas y decidiendo *resellos* –reacuñando con un valor fiduciario superior-, para proceder a su devaluación –*reducir el vellón*- cuando el premio de la plata sobre el cobre se hacía insostenible<sup>315</sup>. Estas nocivas prácticas, además de ser una de las razones de la desaparición de los reales de a ocho de la circulación monetaria castellana, provocaron inflaciones enloquecidas seguidas de deflaciones brutales, cuyo ritmo secuencial introdujo peligrosísimos elementos de incertidumbre que dañaron gravemente la economía del país, especialmente la de los productores de bienes de consumo prescindible o aplazable, es decir, los industriales.

No parece, a la vista de todo lo anterior, que sea exagerado afirmar que el insaciable aumento de la exacción fiscal, incluso en términos reales, y las formas que adoptó durante la segunda mitad del siglo XVI y primera mitad del XVII tuvieron efectos desastrosos sobre los sectores productivos. En la misma medida en que socavó los cimientos de la economía habría tenido mucho que ver tanto con el tránsito desde la expansión al estancamiento en las últimas



décadas del siglo XVI como posteriormente con la interposición de un insalvable obstáculo para la recuperación, dando razón a la larga y consolidada tradición historiográfica que ve en el sistema fiscal de Castilla una de las más profundas raíces de la declinación económica en el siglo XVII<sup>316</sup>. Hay que subrayar, por último, dos cosas. Una, que, si las principales figuras tributarias gravaban el consumo y su recaudación se practicaba mediante *sisas*, al final, lo que más gravaban en realidad era la producción. Por ejemplo, el Encabezamiento General de la alcabala se trasladaba hasta la población mediante encabezamientos a menores niveles y repartimientos por concejos y, dentro de ellos, por sectores, de forma que se asignaba a los gremios industriales, en proporción a la estimación de sus ventas, la cantidad a aportar. Así, en la práctica, la pagaba el productor y, además, al aumentar, como es natural, el precio del producto, coartaba su venta y reducía su mercado. La otra ya la afirmó hace años F. Ruiz Martín: el sostenimiento del Imperio en Europa suspuso una impresionante absorción de recursos cuyo destino normal hubiera sido encaminarse hacia la producción<sup>317</sup>, recursos obtenidos además por procedimientos tan dañinos como acaba de resumirse a diferencia de lo ocurrido en Francia e Inglaterra, que ante problemas parecidos y exigencias fiscales similares utilizaron soluciones menos nocivas.

En un orden de cosas distinto –aunque no sin relación con lo anterior– tampoco conviene olvidar que, merced a la herencia recibida por Carlos de Gante, Castilla quedó vinculada por medio de la Corona con las que en aquel momento eran algunas de las principales regiones europeas productoras de manufacturas, como los Países Bajos y el Gran Ducado de Borgoña, sin olvidar la producción sedera napolitana. Y, poco después, la política del Emperador y de su hijo la vinculó también a otras como los estados del Imperio, Milán, Génova, Toscana, etc. Este es uno de los sentidos en los que se puede decir que las necesidades e intereses de la política imperial, desde Carlos I a Carlos II, hipotecaron la industria castellana. Esta hipoteca, además, se pagaba mediante las facilidades –a las que se añadían los compromisos adquiridos en los tratados de paz con monarquías rivales, a lo que ya se ha hecho referencia– que la Corona daba a sus súbditos de aquellos países para comer-



ciar con Castilla, y por ende en el Monopolio de Indias, introduciendo en ella, y en él, sus manufacturas. Es más, la propia necesidad de acudir con la salvadora plata americana a los aprietos de la Real Hacienda causados por la política imperial llevaba a la Corona a desoír toda queja sobre la creciente injerencia de los súbditos de aquellos países —y de otros— en el Monopolio. Más que los propios súbditos castellanos y su industria y comercio, importaba que los galeones volviesen llenos de plata, lo que sólo podía asegurarse si a la ida iban rebosantes de las manufacturas aportadas desde aquellos países. Una vez más, lo urgente se antepone a lo importante.

Es posible que el cúmulo de razones reseñadas componga una respuesta aceptable a aquella pregunta centrada en la falta de estímulos y de viabilidad de la inversión industrial en la Andalucía del Monopolio. Por el momento, con las reflexiones anteriores quizás sea suficiente para, al menos, poder afirmar que, en las circunstancias dadas a partir de mediados del siglo XVI o poco después, la propia dinámica del Monopolio exigía a cada rama de la producción industrial propia competir directamente con la mejor manufactura europea de su misma especialidad por un lugar en las flotas del Monopolio y que, además, se veía obligada a hacerlo desde una casi perpetua desprotección arancelaria y bajo una dura y destructiva sobrecarga tributaria. Téngase en cuenta que la legislación del Monopolio era radicalmente restrictiva con las personas; pero, salvo en los casos de represalia declarada —y ya se ha visto que además tanto lo uno como lo otro no servían para nada—, no ponía limitación alguna a las mercancías. Todo ello sin necesidad de reeditar en este lugar la diferencia de posición desde la que competían las manufacturas propias, que no gozaban de ninguna ventaja, y las que viajaban al mercado colonial con el ahorro de gastos fiscales derivados de las prácticas de fraude y de contrabando. Pero, las reflexiones con las que se intenta responder a aquella pregunta no pueden quedar en lo argumentado hasta ahora.

En las condiciones que se deducen de todo lo anterior, que añadían exceso de riesgo a la falta de estímulo, se hace evidente que había cosas mejores que hacer con el dinero y pocos capitales podrían estar dispuestos a asumir una aventura industrial que, con las perspectivas existentes, lo más normal era que acabase fraca-



sando. La industria, por los límites que el inseguro y empequeñecido mercado propio le imponía, por las ventajas comparativas de las rivales y por la incidencia terrible de la fiscalidad que soportaba, no podía ser en la Andalucía del Monopolio un buen negocio. El buen negocio era destinar los capitales a verlos crecer en la seguridad y rentabilidad mayores que ofrecía su empleo usurario, financiero o rentista, en cualquier modalidad que fuese, o mejor aún, su inversión en la agricultura, sobre todo la señorial. Un observador, fray Gerónimo de la Concepción, más atento y apasionado que fino y exacto, escribió que la decadencia sevillana a fines del siglo XVII se debía sobre todo «...a los gruesos caudales que los vecinos de Sevilla apartaron de la negociación, imponiéndolos en juros, censos, casas, tierras y otras fincas redituables»<sup>318</sup>. Y después de lo argumentado en las páginas anteriores, se entiende bien que cuando fray Gerónimo hacía notar lo anterior, se limitaba a describir el hecho, al igual que cuando Martín González de Cellorigo se lamentaba de que «...no parece sino que se han querido reducir estos Reinos a una República de hombres encantados que vivan fuera del orden natural...»<sup>319</sup>. Este es uno de aquellos casos en los que el hecho, una vez generalizado y asumido, crea el tópico –la aversión hacia la inversión industrial, singularmente en Andalucía, supuestamente por su idiosincrasia- y el tópico es convertido en explicación del hecho. Por tanto, comportamientos de este tipo deben ser mirados como consecuencia y no como causa.

La historiadora norteamericana R.Pike, hace ya muchos años, demostró como conclusión de su análisis de la sociedad sevillana de los siglos XVI y XVII que, mientras aristócratas y comerciantes sevillanos muestran la originalidad de apenas diferenciarse entre sí y constituir un único entramado social frecuentemente anudado por matrimonios, ni unos ni otros testimonian singularidad alguna en su actitud ante el beneficio especulativo<sup>320</sup>, es decir, el llamado afán de lucro sobre el que según muchos se cimenta el capitalismo moderno. R.Pike encontraba tanto a unos como a otros asumiendo el riesgo y participando en todo tipo de especulaciones financieras, tal como desde otro ángulo y más recientemente el análisis de la financiación del tráfico y del comercio llevado a cabo por



A.M.Bernal también ha demostrado<sup>321</sup>. Hay que repetir que, más que causa, estas actitudes y mentalidades son la consecuencia que cristaliza en los comportamientos posibles en cada circunstancia. En 1569 Tomás de Mercado escribió que,

*«...los caballeros por codicia o necesidad del dinero han bajado, ya que no a tratar, a emparentar con tratantes, y los mercaderes con apetito de nobleza e hidalguía han trabajado de subir, estableciendo y fundando buenos mayorazgos...»*<sup>322</sup>.

Un siglo después, José de Veitia aclaraba insistentemente que,

*«...comerciar en las Indias embiando, ò llevando las cargaçones, para vender por mayor, ò hazer cange de ellas por Frutos de aquellas Provincias... no perjudica à la nobleza, y añado que ni se opone à ella, pues... estando en estilo que no solo Cavalleros muy calificados, sino Titulos de Castilla carguen para las Indias...»*<sup>323</sup>.

Es más, los comportamientos resultantes no deben calificarse sino de perfectamente ortodoxos desde cualquier racionalidad económica que no los sustraiga de su contexto<sup>324</sup>. En su momento, la nobleza bajoandaluza no despreció, en tiempos de inflación de precios, la oportunidad de reconvertir sus rentas fijas o poco elásticas en beneficios que crecieran más que los precios o, al menos, los siguieran de cerca. Entre estas oportunidades, una de las más atractivas era participar en el comercio de Indias, siempre que resultase rentable, por sí o a través de terceros, como todavía, cuidando de su Casa, hacía el propio conde-duque de Olivares mientras gobernaba la Monarquía. Ese es el origen y motivo de la participación en la Carrera de aquellos caballeros viñeros que, una vez que el alza continuada de los precios –la revolución de los precios– fue seguida por sus violentas e impredecibles fluctuaciones –la revolución del vellón–, fueron pasando, superadas las primeras décadas del siglo XVII, a la posición secundaria en el comercio y en el Consulado en la que han sido descritos páginas atrás. Así pues, la expectativa, probable o cierta, del beneficio al alza, el afán de lucro, a través del comercio, convirtió a muchos nobles en mercaderes. E.Otte comprobó que el código del honor en la Sevilla del siglo XVI no estaba reñido con la profesión mercantil<sup>325</sup> y la bús-



queda de ganancia y el espíritu nobiliario convivieron sin desdoblamientos de personalidad. Pero cuando el comercio, y no hace falta decir que en mucha menor medida aun la industria, no prometía más ganancia de la que garantizaba la tierra o la inversión en otras rentas, o estas aseguraban más, la misma búsqueda del beneficio, el mismo afán de lucro, convertía a los mercaderes en nobles y en rentistas. Hasta don Miguel lo habría hecho así. Afortunadamente, le fue negada la licencia que pidió para pasar a Indias, y sólo lo pudo soñar por medio de su *celoso extremeño*, que,

*“...Viéndose, pues, rico y próspero, tocado del natural deseo que todos tienen de volver a su patria, pospuestos grandes intereses que se le ofrecían, dejando el Perú, donde había granjeado tanta hacienda, trayéndola toda en barras de oro y plata, y registrada por quitar inconvenientes, se volvió a España... Contemplaba Carrizales en sus barras... lo que había de hacer de ellas, a causa de [que] tenerlas en ser era cosa infructuosa, y tenerlas en casa, cebo para los codiciosos y despertador para los ladrones. Habíase muerto en él la gana de volver al inquieto trato de las mercancías, y parecía que, conforme a los años que tenía, le sobraban dineros para pasar la vida, y quisiera pasarla en su tierra y dar en ella su hacienda a tributo, pasando en ella los años de su vejez en quietud y sosiego...”*<sup>326</sup>

Sin duda, en la vía que enlazaba a mercaderes y nobles, el sentido que lleva del comercio a la hidalguía, estimulado tanto por la necesidad de la Real Hacienda de vender honores como por la avidez por comprarlos de los plebeyos adinerados, fue el más transitado, sobre todo en el siglo XVII. Pero es importante comprobar que, en esta aspiración, los comportamientos de naturales y extranjeros no fueron distintos. Si estos últimos componían una población heterogénea étnicamente, sin embargo, demuestran una gran homogeneidad en sus valores y actitudes, haciendo suyos, en pos de su rápida e intensa integración, los de las élites locales. Esto no necesita mucha explicación. En una sociedad como la del Antiguo Régimen, en la que la estructura de clases se articula a través del privilegio, la demostración más completa del éxito venía dada



por el ascenso hasta los lugares más altos de la sociedad estamental, lugares que –como expresión de la fortuna lograda y como buen negocio- eran pretendidos tanto por los naturales como por los recién llegados. La única condición verdaderamente necesaria para aspirar a ello era la riqueza.

Para comprobar todo lo anterior sobran los ejemplos. A. Domínguez Ortiz, a través de la obtención del hábito de alguna de las órdenes militares, documentó con todo detalle el acceso a la hidalguía de más de medio centenar de cargadores sevillanos entre 1628 y 1700, cantidad que reconoce como una muestra de un fenómeno mucho más extendido. Si bien la mayoría de los pretendientes habían nacido en Sevilla, el padre sólo era sevillano en doce casos. Además de diez vascos, dos montañeses y otros dos canarios –y el resto de los españoles de otros lugares de la Corona de Castilla-, no faltaron los nacidos en el extranjero –nueve, sin considerar como tales a aquellos cuyo padre o abuelo sí lo eran-, a pesar de tener ante sí un camino más largo que debían iniciar por la obtención de vecindario y naturaleza y continuar con la fijación de la fortuna en bienes raíces sobre los que fundar mayorazgo<sup>327</sup>. Incluso mirando sólo hacia quienes, siendo de origen extranjero y participando directamente en la Carrera de Indias, llegaron a ostentar títulos de Castilla, la relación sería larga. Los Bucarelli, de origen florentino y que compusieron una de las dinastías más prolongadas en el comercio y los negocios sevillanos –y generaciones después en la milicia y el gobierno-, alcanzaron con Luis Bucarelli Federighi –este segundo apellido, también florentino, estuvo presente en el comercio de Indias desde los primeros tiempos- la hidalguía al vestir hábito de Santiago desde 1629. Su hijo, Francisco Bucarelli Villasís, obtuvo el suyo propio en 1669 para lograr más tarde ser marqués de Vallehermoso y marqués de La Torre. El flamenco Adrián Jacome logró en 1637 el marquesado de Tablantes y en su familia pocos eran los que no lucían hábito de alguna de la Órdenes. Guillermo Clarabout, nacido en Yprés, que casó con la sevillana María Teresa Tello, obtuvo naturaleza para comerciar en Indias en 1686 y, tras lograr hábito de Alcántara, fundó mayorazgo, lo que facilitó que su primogénito, Juan Felix, ya Caballero Veinti-



cuatro de Sevilla, casara con la hija de los marqueses de Carrión. El también flamenco Pedro Colarte, natural de Dunquerque y, tras su etapa sevillana, asentado en Cádiz, era cabeza de una notable dinastía, que emparentó con otra del mismo origen, los Wint, a su vez enlazados con los Lila, oriundos de Lille –una de las doce plazas ganadas por Luis XIV en 1668-, y obtuvo el título de marqués de El Pedroso en 1690<sup>328</sup>. Y, sin duda, muchos más negociantes de origen extranjero, a los que la oscura documentación del siglo XVII ha dejado por el momento en la sombra, lograron los mismos objetivos de forma más o menos inmediata<sup>329</sup>.

Hay razones para destacar a otros dos, casualmente del mismo origen, la isla de Córcega. Uno de ellos, Juan Antonio Vicentelo, el famoso *Corzo*, de humilde y oscuro nacimiento, tras una estancia semiclandestina en Indias, desde 1560 recibe en Sevilla ingentes cantidades de plata. Invertió buena parte de su enorme fortuna en feraces tierras regadas por el Guadalquivir, tanto como soporte de sus necesidades como cargador, como para acopiar los bienes raíces sobre los que fundar mayorazgo e instituir su señorío, tierras que además le rentaban no menos de un millón de maravedís cada año. Después de la hidalguía lograda en 1575, honró su vejez como señor de Cantillana, de Brenes y de Villaverde, habiendo visto a su hija convertida en condesa de Gelves y duquesa de Veragua por un matrimonio que, dados los títulos que adornarían el nombre de su nieto, le costó una dote no muy inferior a la que sirvió de pretexto a Luis XIV para invadir los condados del sur de Flandes en 1668. El otro, Tomás de Mañara, nacido en Calbi, era tenido por el negociante más rico de su tiempo. Obtuvo en 1629 el hábito de Santiago, en 1636 compró para su hijo Juan Antonio un puesto de Caballero Veinticuatro de Sevilla y fundó mayorazgo en 1638, mayorazgo y regimiento que en 1648, a la muerte de ambos, heredó Miguel de Mañara, por su parte caballero de Calatrava desde los ocho años de edad y fundador después del Hospital de la Caridad<sup>330</sup>. E.Vila, tras analizar estos casos y cotejarlos con otros, subrayó que en los expedientes de hábito suele repetirse que el ser cargador de Indias no es oficio vil «...*porque el dicho trato lo tienen y ejercen en esta ciudad de Sevilla caballeros de mucho lustre...*» para, a continuación, concluir muy



oportunamente que en las inversiones de los grandes mercaderes de esta época –punto clave, según E.Vila, para comprender la “volatilización” de los tesoros americanos- siempre hay una mezcla de interés productivo y ascenso social ya que la adquisición de un señorío representaba una saneada renta. No sólo se trataba de engrandecer sus casas, sino de seguir enriqueciéndose<sup>331</sup>.

Todos los ejemplos anteriores son sevillanos. Pero exactamente lo mismo ocurría en Cádiz. Raimundo de Lantery, ilustrando que, al final, todos los que tenían éxito acababan invirtiendo en título y tierra, incluidos los llegados desde el extranjero, comparó a este respecto la situación hallada al establecerse allí con la que había treinta años después. En sus memorias dejó escrito que en 1673,

*«... no había más de dos títulos de Castilla en Cádiz, que eran don Pablo de Contreras, conde de Alcudia, y don Antonio Fernández del Campo, marqués de Villa Campo... Hábitos de Órdenes Militares había muy pocos en Cádiz entonces, que creo no pasaban de seis a siete... y a la hora que estoy escribiendo esto sacando de mis memorias, que es a fin del año de 1705, hay por lo menos cien caballeros de diferentes hábitos y treinta títulos de Castilla...»*<sup>332</sup>

¿Estamos ante una demostración de la famosa «traición de la burguesía» *braudeliana*? No. Aquella brillante y admirada frase de F.Braudel no es más que la metáfora de un sueño con el que pretender explicar todo. Ni siquiera es la expresión de una realidad. No lo es a tenor de lo que muy bella e inteligentemente demostró P.Burke al encontrar llamativo paralelismo y sorprendente exactitud en las conductas, valores y representaciones de *status*, y hasta en el paso de «empresarios a rentistas», en las élites de dos ciudades con dinámicas y tendencias económicas tan opuestas en el siglo XVII como las de la decadente y señorial Venecia y la emergente y burguesa Amsterdam<sup>333</sup>. Incluso, aunque esta hipótesis debe quedar hibernada mientras no la sustente una investigación completa y rigurosa, todo sugiere que las actitudes y comportamientos andaluces coetáneos no demuestran con respecto a los de holandeses y venecianos diferencias sustanciales. En todo caso, valga otro pequeño ejercicio de historia comparativa. Como argumentó



C. Martínez Shaw tomando el caso de Cataluña en la segunda mitad del siglo XVIII, las burguesías comerciales que supieron hallar las vías de la industrialización no parecen haber tenido comportamientos muy diferentes ya que se cuenta con ejemplos, estudiados con todo detalle, según los cuales el éxito en el comercio e, incluso en la industria, también culminaban en el ennoblecimiento<sup>334</sup>.

En definitiva, si se mira bien, lo que la búsqueda de ennoblecimiento pone de manifiesto es, una vez más, que se trata de una cuestión de rentabilidad, seguridad y plazo en ver convertido en beneficio la inversión necesaria para conseguirlo, es decir, en cálculo de la ganancia, siguiendo la lógica siempre reconocida en las condiciones de reproducción del capital. Nadie, natural o extranjero, que tuviera capacidad inversora podía mostrar el menor interés en enterrar sus capitales en una industria imposible –y ya sobran las razones para entender porqué–, sino que, por el contrario, además de mirar hacia otras fuentes seguras de renta –como la propiedad urbana en fases de crecimiento demográfico–, lo sensato desde el punto de vista del beneficio era sembrar con aquellos capitales la tierra y, mejor aun, llena de vasallos, como fuente de ingresos más segura en tiempos de incertidumbre. Esto ha llegado a ser tan permanente que, aunque en un contexto y época notablemente distintos, es lo mismo que decidió hacer Scarlett O’Hara, cuando, abandonada por el capitán Butler, en su primer y único rasgo de sensatez, decidió volver a *Tara* tras haber comprobado amargamente cómo el viento se había llevado todo -incluida su interesada aventura industrial-, porque *Tara* es la tierra y «...la tierra es lo único que perdura»<sup>335</sup>.

Ahora bien, lo que era sensato como inversión en actividades rentables, empeoraba aun más las cosas con respecto a la industria. No sólo no se colaboraba en ningún tipo viable de modernización económica, sino que los beneficios que dejaba en Andalucía el Monopolio agudizaban el reaccionario proceso de señorialización de la tierra ya que precisamente en estos nuevos señores es donde se manifiestan más las actitudes conservadoras en su gestión<sup>336</sup>. Además, si, por una parte, el establecimiento de vínculos y mayorazgos permitía concentrar el patrimonio y asegurar su transmisión intergeneracional –que era lo que un buen padre y señor debía



hacer-, por otra, restaba liquidez a la fortuna patrimonial y la alejaba cada vez más de la posibilidad de emplearla en otros negocios. Con eso, a la hidalguía –y ya no hay que repetir que de por sí ya es un buen negocio en el Antiguo Régimen-, se añaden más razones para explicar la sustitución del beneficio mercantil por el beneficio de la renta agraria, inmueble, especulativa y en otras formas. Con toda lógica, en ningún caso esa sustitución lo fue por un, más que arriesgado, imposible beneficio industrial. Esto mismo aporta más razones para explicar la comprobada rapidez en la desaparición del escenario mercantil de los que más éxito habían tenido en él. Se podría decir que los negocios de Indias, fuese el comercio, fuese la especulación con el crédito, servían para alcanzar el éxito; pero, una vez alcanzado, lo lógico y prudente era consolidar la posición lograda y para ello en los siglos XVI y XVII –y así seguirá siéndolo todavía durante mucho tiempo- lo mejor era asegurarla y perpetuarla en el tiempo, sobre todo enraizándola profundamente en la tierra mediante la compra de dominios y jurisdicciones.

Estas últimas reflexiones traen a la mano las últimas teselas con las que completar las conclusiones que aquí se proponen. Son precisamente las teselas que, al componer el fondo del mosaico, hacen resaltar y ver con claridad el motivo representado. Como todos los casos habidos demuestran, los verdaderos procesos de crecimiento no han dependido de la simple acumulación, de la mera disponibilidad de recursos dinerarios, pues, ante todo, consisten en crecimiento cualitativo del que, al consolidarse, resulta el cuantitativo. Es un error todavía habitual pensar que la industria en los siglos XVI y XVII, incluso en el XVIII, necesitaba para su puesta en marcha de grandes capitales. Su crecimiento cualitativo no requiere fuertes inversiones dinerarias, como tampoco hicieron falta en las fases iniciales de la propia Revolución Industrial. Eso se debe, además de su propia naturaleza, a que la industria precapitalista, salvo las grandes instalaciones estatales y éstas sólo están concentradas formal o espacialmente, es el reino de la dispersión. Tampoco, aunque se iniciara el camino, requería concentrar por completo el capital industrial. Hay que recordar que esta forma de capital, todavía no separada del todo de la fuerza de trabajo, se hallaba repartida en numerosas unidades ínfimas -talle-



res gremiales, artesanos independientes, trabajo a domicilio- y se limitaba a pequeñas cantidades de materias primas, escaso utillaje y pobres aportaciones de energía.

Desde esa perspectiva, el privilegio de tener asentado en su suelo el Monopolio formal –que, por supuesto, dejó grandes beneficios en capital-dinero, pero en pocas manos- no supuso para la Andalucía Bética ninguna oportunidad en forma de crecimiento puesto que, según lo comprobado a través del funcionamiento de la maquinaria monopolística, la única relación consistente y duradera –la exportación de frutos- sólo dio lugar, a la postre, al incremento del conservadurismo en el sector agrario, profundizando el abismo social entre poseedores y desposeídos y, de camino, obstaculizando la futura formación del mercado interior. El Monopolio de Indias, pues, habría impedido, no sólo el crecimiento de unas u otras industrias, sino la propia industria en sí y habría sido, no un motor de industrialización, sino la fuerza que desplazó sus restos hasta una posición residual en la economía andaluza. Tanto fue así que, tal como se puede comprobar, la industria en las ciudades y pueblos de la Andalucía del Guadalquivir a fines del siglo XVIII, en variedad y en capacidad de producción, era muy inferior a la de mediados del siglo XVI. Un informe elaborado en 1788 por el Consulado de Cádiz, tras setenta años de apogeo mercantil en el que la participación española en la Carrera recuperó posiciones, concluye que «...en Cádiz, Puerto de Santa María, Puerto Real e Isla de León nacieron algunas fábricas de pintados, algodones y otras especies de tejidos menores, que murieron a principios de su infancia...»<sup>337</sup>. Ahora bien, lo que estos fracasos en términos de industrialización expresan se resume en la aparente paradoja de que hechos de los que se ha hablado tanto como la participación extranjera, el destino exterior de la mayor parte de los beneficios generados por el sistema hispano de comercio con Indias y otros de este tipo, bien mirados, no demuestran ser las causas más decisivas de que el Monopolio no fuese motor de industrialización ni de crecimiento. Más bien, desde el punto de vista de los tipos de beneficio, lo que el funcionamiento del sistema monopolístico demuestra es que esas consecuencias llegaron indirectamente, a través de que lo propiciado por él fue la inflación de precios y no la inflación de beneficios.



Como demostró magistralmente P.Vilar, lo que favorece el crecimiento no son los beneficios de la inflación, sino la inflación de beneficios<sup>338</sup>. Dicho en otros términos, lo creador es el beneficio de la actividad productiva, sobre todo, en cuanto al terreno en que se comenzaron a marcar diferencias decisivas en los siglos XVI y XVII, la actividad industrial, no los altos precios, ni siquiera los altísimos márgenes de ganancia comercial, aunque esto enriqueciera a algunos. Siendo cosas muy distintas, sus significados son muchas veces intercambiados entre sí. Simplificando la cuestión y trasladándola al entorno del Monopolio de Indias, los beneficios que este generaba eran simplemente los de la inflación de precios. Este hecho era la consecuencia de que lo hacía a través de un mercado tan específico como el colonial, un mercado de altísimos precios –propiciados por el control del ritmo de despacho de las flotas, o sea, de la oferta-, y en el que el principal término de intercambio era la plata americana, producida en condiciones que aseguraban su muy bajo coste. Este tipo de beneficios sólo privilegia el aprovechamiento a corto plazo y por unos pocos, y no puede impedir que, sin tardar mucho, la inflación de precios alcance también a los costes de producción, encareciendo el producto, disminuyendo su competitividad y expulsando del mercado a aquellos amplios sectores sociales dependientes de rentas poco o nada elásticas y de rentas del trabajo, rentas que en los períodos de inflación de precios suelen verse disminuídas en términos reales, aunque crezcan en términos nominales.

Frente a eso, y por el contrario, la inflación de beneficios, que es lo que ocurría más o menos generalmente en aquella nueva geografía de la industria europea, es la favorecedora de procesos históricos de crecimiento a largo plazo porque se sustenta en la disminución de los costes generales de producción –a través de la mejora de los costes de oportunidad, los organizativos, técnicos, las economías de escala, etc., como ya se vio más arriba al hacer referencia a los cambios en la industria noreuropea-. Pero ha de hacerlo bajo la condición de que la disminución de costes que está tras el aumento del beneficio se acompañe de precios estables o a la baja para asegurar la ampliación de su mercado y susceptible-



mente captar mercados nuevos. Así, el valor creado en la producción y su puesta en el mercado remunera a todos los agentes implicados en ella y en la comercialización. Hay que insistir, pues, en que el simple aumento de los precios y hasta el simple aumento del comercio con mercancías ajenas no conduce más que a la destrucción de la actividad productiva existente, notoriamente si se acompaña de la disminución en términos reales de las rentas del trabajo. En el mejor de los casos, la única perspectiva es un mercado exterior propio y esclavizado y, este mercado, antes o después, por mucho que se proteja con prohibiciones, tanto en la guerra comercial mercantilista como en la guerra económica librecambista, será capturado por quienes sepan aprovechar mejor sus ventajas comparativas. Eso, como se ha visto, es exactamente lo que ocurrió en el mercado colonial español.

Todo esto, además, como se viene apuntando con insistencia creciente, se desarrolla en el contexto de una estructura de clases con fuerte diferenciación social y con claro predominio del sector agrario señorial, predominio agudizado en el siglo XVII. De aquí parten obstáculos insuperables, no ya para la inversión industrial, sino para cualquier tipo de crecimiento económico en la Andalucía del Monopolio. Incluso, en última instancia, esta fuerte diferenciación social también eliminó cualquier posibilidad de que actuaran aquellos mecanismos derivados del aprovechamiento de las ventajas comparativas, que, desde luego, no faltaban en Andalucía. Pero el Monopolio hizo de la Andalucía del Guadalquivir la antítesis de todo aquello que David Ricardo teorizó como los del que el comercio ideal, el «...*intercambio perfectamente libre*...». Este comercio ha de ser el resultado de la complementariedad activada entre dos economías que ha de fundamentarse en la especialización productiva de cada una de ellas poniendo en juego sus respectivas ventajas comparativas, definidas por el aventajado discípulo de Adam Smith como «...*las facultades especiales concedidas por la naturaleza*...». El beneficio mutuo se concreta en el crecimiento de los respectivos mercados y se basa en la dinamización de las producciones especializadas de ambas economías, creándose así riqueza en una y otra<sup>339</sup>. Sin embargo, las únicas ventajas aprovechadas en la Andalucía del Monopolio eran la disponibilidad de plata



colonial y la generosidad de su tierra, lo que la especializaba sólo en la exportación de algunos productos agrarios. Mediante una y otros se pagaban las importaciones. Pero, sólo disponía de una y otros una ínfima minoría de la población andaluza que, consiguientemente, disfrutaba de una altísima capacidad de consumo y de inversión mientras el resto de la población permanecía al margen de todo ello a causa de las cada vez más acusadas diferencias sociales. Estas diferencias tenían su versión más señalada en la que alejaba cada vez más a vasallos y señores y, más tarde, tras las desamortizaciones del siglo XIX, a jornaleros y *señoritos*. Aunque esta dualidad social al día de hoy haya dejado de ser una realidad en Andalucía, ¿No debían muchos de aquellos señoritos las enormes fincas heredadas a las fortunas gestadas en el Monopolio?



## 6. CONCLUSIÓN: LA OPORTUNIDAD QUE NUNCA EXISTIÓ

A veces se ha dicho que una especie de maldición acompañó siempre a Andalucía en su aventura americana. Eso es lo que parece. Pero la trampa maldita en que cayó la economía de la Andalucía del Monopolio no estaba escrita en los libros sagrados. Fue un producto de su propia historia, gestado exactamente cuando por ella pasaban, sin poner en marcha su modernización social ni la capitalización de su economía, «fugitivos los tesoros más cuantiosos de la economía moderna»<sup>340</sup>. No lo hizo en los siglos XVI y XVII, período en que quedaron fijados unos límites que han exigido mucho tiempo para ser rotos. Tampoco al finalizar el siglo XVIII logró situarse en condiciones de emprender algún tipo de industrialización capitalista, a pesar del importante crecimiento del comercio colonial durante este siglo y de su relativa *españolización*<sup>341</sup>. No es extraño, entonces, que en el siglo XIX, mientras otros avanzaban en su Revolución Industrial, el subsector industrial más floreciente en Andalucía acabara siendo la minería, sometida además a un colonialismo económico externo, como en el caso del cobre de Riotinto<sup>342</sup>, después de, supuestamente, haber sido la Andalucía del Monopolio la explotadora colonial de América. Pero tampoco está escrito en ningún libro sagrado que toda modernización y crecimiento haya de consistir necesariamente en la industrialización capitalista.

En cuanto al Monopolio, sólo desde la ingenuidad o la irreflexión se puede pensar que fuera diseñado para impulsar, no ya el desarrollo capitalista hispano o andaluz, sino ni siquiera cualquier forma de crecimiento. Con no menos ingenuidad e irreflexión algunos se han sorprendido de que en la geografía del Monopolio oficial el enriquecimiento de unos pocos no se tradujera en aumento de la renta *per cápita*<sup>343</sup>. ¿De verdad puede pensarse que el Monopolio de Indias fue diseñado para todo eso? Ni que decir tiene que, en ningún caso, la difusión de aquella riqueza colonial que quedaba en Andalucía había de ser uniforme y que sólo un pequeño porcentaje de su población se iba a beneficiar de ella. No sólo es evidente que ese había de ser el fruto natural del Monopo-



lio diseñado en 1503 y, con mayor evidencia aun después de conocer su funcionamiento, sino que tampoco se dice nada nuevo. Exactamente en eso es donde ponían más el acento algunos de los observadores coetáneos. Lo catalizado por el Monopolio, si se tiene en cuenta como funcionó, fue, en un sentido, el flujo hacia la Carrera de mercaderías desde toda economía con capacidad para imponer su presencia en los galeones y la oferta de capitales desde cualquier centro financiero con solvencia para sostener el crédito al comercio y, en el otro sentido, el reflujo multiplicado en forma de beneficios de unas y otros <sup>344</sup>.

De esa forma fue como la explotación de las Indias a través del Monopolio hispano se convirtió en un negocio que involucraba a media Europa y en el que, cuanto más pasivo era el papel del comercio andaluz, más estimulante resultaba para la economía europea<sup>345</sup>. Esta era la consecuencia de que la plata colonial llegaba a aquellas regiones manufactureras europeas como pago de la producción y el trabajo, y, por ello, contribuía a modernizar sus relaciones sociales al adaptarlas al crecimiento emprendido. Mientras, en Andalucía, su papel en el Monopolio acabó por fortalecer las relaciones sociales tradicionales al encaminar la mayor parte de la plata que quedaba en ella hacia sectores no productivos –pero rentables– o hacia actividades –también rentables– con solidez suficiente como para que la inyección de inversiones reafirmara y aumentara su conservadurismo.

Es decir, el problema no es tanto de ineficacia del Monopolio como de una eficacia diferente a la que le ha sido asignada habitual y tradicionalmente por sus historiadores. Ineficacia en la pretensión *bullionista* de retener en exclusiva la plata mediante su control desde las propias minas hasta la Casa de la Contratación, ambición tan burda como imposible en el seno de una economía básicamente agrícola y ganadera y en la que la no despreciable industria preexistente quedó asfixiada por unas exigencias fiscales que la situaron en condiciones de inferioridad con respecto a sus competidoras. Ineficacia como motor de una hipotética economía hispanoamericana conjunta en la que, con la industria a la cabeza, habría debido jugar el papel de puente privilegiado entre la pro-



ducción hispana y el consumo colonial, en el sentido de ida, y entre la producción colonial y el consumo y la redistribución metropolitana, en el de vuelta.

Pero logros de ese tipo no podían ser los frutos de este complejo entramado legal y administrativo que, por otra parte, debía resultar extraño y artificial en un país escasamente mercantilista – mientras sus rivales sí lo eran- y en el que casi todas las demás puertas de su economía mercantil estaban francamente abiertas. Por el contrario, como ya se planteó más arriba, el Monopolio actuó como un enclave, un mero centro de redistribución, en el que los productos y comerciantes locales no jugaban más que un papel secundario y auxiliar. Se ha escrito y repetido que los momentos de *largueza* en Sevilla, o dinero abundante, eran los de confianza internacional en los negocios y que, cuando los sevillanos se resfriaban, Europa entera estornudaba<sup>346</sup>. Esta metáfora puede ser una buena imagen de una realidad, pero siempre que la referencia se limite a la Sevilla –o el Cádiz- convertida en enclave comercial al margen de la economía andaluza. Un cordonero sevillano o una hiladora sevillana no contagiaba su resfriado más que a sus vecinos.

Tampoco debería sorprender a nadie que la racionalidad del Monopolio tendiera a diferenciar el interés particular y la utilidad colectiva, incluso a contraponer la rentabilidad social y el beneficio privado<sup>347</sup>. Y esto tuvo lugar en varios planos y de diferentes formas. Uno de ellos fue caracterizado por J.Lynch al mirar al Monopolio como un complejo universo de intereses de la Corona y de negocios privados –los de los cargadores del Consulado de Indias, de los mercaderes de Méjico y de Lima, de los manufactureros y capitales noreuropeos-, coincidentes sólo en lo esencial, esto es, en concentrar en un sólo lugar y en unos pocos la explotación colonial formal, pero estos intereses y negocios eran divergentes en todo lo demás<sup>348</sup>. En otro plano, en el interior de la economía de la Andalucía de la Carrera de Indias, se contraponen los intereses de reexportadores y los de productores de mercancías industriales y agrarias, como de forma reiterada se ha tratado de mostrar en las páginas anteriores, y no hace falta recordar cómo se resuelve esta contraposición. Y, a otro nivel, el que más importa ahora y en



el que se ha hecho particular insistencia, la contradicción entre la utilidad de la inversión de los beneficios comerciales en la agricultura señorial, siguiendo la racionalidad del capital, y sus consecuencias sociales colectivas. ¿Quién ha imaginado alguna vez patriotismo y sentimientos sociales en el comportamiento del capital?

A partir de ahí es como se puede reconocer sin dificultad que el Monopolio se desentendió de la economía andaluza, y hasta la marginó. Lo hizo así precisamente porque funcionó bien, como tal monopolio real, en manos de quienes verdaderamente demostraron tener los medios y la disposición de ejercerlo. Como es lógico, esos mismos agentes fueron capaces de hacer llegar la mayor parte de los beneficios de la explotación colonial de las Indias hacia el verdadero imperio internacional, el de la metrópoli sin territorio, que, oculto tras la cruz, el hierro y el papel sellado españoles, por una parte condicionó el futuro de Andalucía y, por otra determinó el futuro de América como continente partido en dos. Mientras tanto, el Monopolio seguía llamándose sevillano y después gaditano; pero, su papel en la economía metropolitana había quedado reducido a generar renta para el Estado, reexportar productos europeos hacia América y canalizar plata y otros coloniales hacia Europa y el resto del mundo, para beneficio exclusivo de los tipos de capital que sostenían los pilares del puente que permitía saltar el Atlántico y llevar a cabo la verdadera explotación económica internacional de las Indias. Pero no sólo en cuanto al siglo XVII. Por sus resultados a medio y largo plazo, hay que reconocer, a despecho de crédulos y bienpensantes y hasta de algún que otro interesado, que el reformismo borbónico tampoco consiguió más que pírricas victorias parciales en su esfuerzo por reconducir el sistema comercial español. El mismo escaso éxito en el intento de remodelar su Imperio colonial. Esta inmensa maquinaria política, administrativa y económica no demostró ser más que el territorio en el pudo manifestarse con más plenitud el comportamiento del llamado *gran capital* en la época preindustrial.

Habría sido mejor no haber tenido asentado el Monopolio de Indias en Andalucía, se diría después de estas últimas reflexiones, y hasta se añadiría que si hubiera sido ubicado bien lejos de ella no habría obstaculizado, como lo hizo junto a factores destructivos como



la fiscalidad castellana, la buena marcha, incluso la brillantez, de varios de los sectores de la economía andaluza, como la industria de sus ciudades y sus variados vectores comerciales, durante no pocas décadas del siglo XVI. Pero, compartir ideas de ese tipo sería añadir nostalgias en forma de análisis contrafactuales que, aunque alguna vez como método ha dado algún fruto, las más de las veces esta vieja moda seudocientífica no pasa de ser un entretenido juego de realidad –irrealidad- virtual, como un libro colectivo de muy reciente aparición acaba de demostrar<sup>349</sup>. Hay que hacer historia. Y puede hacerse con diversas metodologías y procedimientos. Por ejemplo, en cuanto a los problemas que ocupan estas últimas páginas, un buen ejercicio, que puede ayudar a acabar de comprender la relación entre el Monopolio de Indias y Andalucía, es la comparación con la Cataluña del siglo XVIII que, teniendo algunos paralelismos, sin embargo desembocó en resultados diametralmente opuestos. En una breve reflexión, J.Fontana se ocupó de recordar que el comercio de intermediación hecho en Cádiz en el siglo XVIII –y antes en Sevilla- era un gran negocio, «el negocio rico» de Andalucía. Pero dejaba los beneficios en pocas manos y era un negocio que no sólo prescindía de la base productiva, e incluso la perjudicaba con la abundancia de importaciones, sino que no repartía la riqueza y no creaba un mercado de consumo que hiciese viables las inversiones industriales. En cambio, la economía catalana, mucho más pobre y a la que costó tanto hacerse un hueco en el soñado comercio de Indias<sup>350</sup>, comenzó a avanzar desde mediados del siglo XVIII sobre la base de colocar sus productos –vinos, frutos secos, textiles, algo de metalurgia, etc.- en primer lugar en el mercado catalán, después en el interior peninsular y, finalmente, en América. Ahora bien, y ésta es una diferencia importante, en su producción y comercialización implicaba a muchos estratos sociales –desde viticultores a marinos, pasando por *pelaires*, hiladores, tejedores, grabadores de *pintados*, etc.-, de forma que distribuía extensamente la riqueza. La venta en el exterior –y eso ya se ha visto bien en páginas anteriores- remuneraba el mucho trabajo local del que dependían tanto la industria como el comercio y generaba capacidad de compra en el mercado interior, lo que es una condición necesaria para el crecimiento económico moderno y para la industrialización. Este «negocio pobre» –liliputien-



se, lo adjetivó a veces P.Vilar pensando en lo mismo<sup>351</sup> - fue el que puso en Cataluña los fundamentos del crecimiento industrial posterior demostrando que la industrialización no fue una cuestión de laboriosidad ni de virtud, ni nada parecido. La reflexión de J.Fontana termina enfatizando que los catalanes tuvieron que elegir el camino difícil –ahora sí, haciendo de la necesidad, virtud- porque no podían ir por otro y que, de haber contado con las ventajas de que disfrutaba Cádiz, seguramente habrían hecho lo mismo, para concluir que «si los comerciantes de Cádiz no hubiesen seguido la vía de enriquecimiento fácil, hubieran sido tontos»<sup>352</sup>.

El Monopolio de Indias no fue por tanto una ocasión perdida o mal aprovechada por estupidez, avaricia, incapacidad, prejuicios aristocráticos, temor al riesgo o por cualquier otra acusación parecida con la que queramos culpar a otros –en este caso a los andaluces del pasado- y trasladarles toda la responsabilidad de nuestra decepción. Los capitales andaluces hicieron en relación con el Monopolio en el siglo XVII, y en el XVIII, lo más natural y más conveniente en función de sus intereses y capacidades de reproducción, es decir, de sus capacidades de generar más capital, aunque para eso en gran parte corriera a inversiones en otras geografías o en sectores como en la remuneradora tierra sujeta al dominio señorial de tan segura y alta renta. A nadie debe extrañar que el capital, en cualquier forma que adopte, siempre busque lo mejor para sí. Lo extraño a estas alturas son las posturas fatalistas y las fáciles condenas históricas y, más aun, cuando no se sostienen en análisis históricos sino en el seguidismo de tópicos y lugares comunes. En realidad, no es que se dejara escapar una maravillosa oportunidad única. ¡Esa oportunidad nunca existió!

Naturalmente, no se puede decir que haya sido un buen resultado. Pero no por ello me siento con derecho a reclamar a los hombres y mujeres que nos han precedido, en este caso a quienes en la Andalucía del siglo XVII tuvieron en sus manos de manera directa o indirecta la gestión del Monopolio de Indias, que sacrificaran sus propios intereses y perspectivas. Tampoco a exigir que hicieran futurología y se dedicaran en el Seiscientos a hacer la primera revolución industrial de la Historia, gracias a la cual se ha dado por supuesto que ahora viviríamos en mayor abundancia de la que ya disfrutamos. No podemos condenar a los hombres y mujeres del pasado porque al hacer su



historia no hayan hecho la que a nosotros, ahora, nos hubiera gustado que hubieran hecho. Por eso quisiera terminar diciendo que lo que tenemos que hacer, desde nuestro muy privilegiado compromiso profesional con la sociedad, desde nuestra Universidad de Huelva, es trabajar para levantar y hacer prosperar a Andalucía, a España y a la Humanidad. ¡Nada menos que eso!

Y..., nada más. Muchas gracias.

LAUS ONUBENSI UNIVERSITATI



## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### FUENTES PRIMARIAS MANUSCRITAS

Debido al carácter de lección inaugural de este trabajo y dada su materia y organización, no ha sido necesario el uso frecuente de documentación original de archivo. No obstante, su propio desarrollo ha requerido, de forma desigual según los capítulos, la utilización de informaciones obtenidas de fuentes primarias manuscritas. Hay que hacer referencia sobre todo al rico contenido, que refleja los avatares del Comercio sevillano a lo largo del siglo XVII, de la serie de libros de actas de las juntas celebradas por los cargadores integrados en el Consulado, conservadas en la Sección *Consulados* del Archivo General de Indias (AGI). Gracias a la copia de ellos realizada a principios del siglo XIX se custodian en perfecto estado y de ellos han sido utilizados con provecho los Libros de Actas nº 5 (1648-1654), nº 6 (1654-1663), nº 8 (1670-1672), nº 9 (1673-1676), nº 10 (1677-1681), nº 11 (1682-1686), nº 12 (1687-1695), y nº 13 (1696-1700). De la misma sección del AGI también han sido utilizados los Libros de Correspondencia del Consulado, copias de cartas dirigidas por las autoridades consulares a diversas instancias, como el propio Rey, Presidente de la Casa de la Contratación, Consejos de Indias y de Hacienda y particulares. De esta correspondencia libr, se han aprovechado algunas referencias del Libro nº 52 (1652-1666) y del Libro nº 56 (1676-1682). Otras secciones del AGI también han ofrecido valiosa documentación para este trabajo, como la de *Contratación*, de la que ha sido útil la consulta del Libro nº 2901, libro de registros de entradas y salidas de naos a Indias, y la riquísima y muy variada sección *Indiferente General*, de la que han sido empleados los legajos nº 777, nº 784 y nº 1751, cuya localización ha sido muy facilitada gracias a la publicación por el valioso equipo dirigido por Antonia Heredia Herrera de los sucesivos *Catálogos de las Consultas del Consejo de Indias*. Episódicamente también ha sido aprovechada alguna documentación de otros archivos: el legajo nº 21742 de la serie *Secretaría de Indias* de la Sección *Consejos*, antiguamente llamada de *Consejos Suprimidos*, del Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHN) y los



libros nº 7894 y nº 7895 del Inventario *Ministerio de Hacienda* que forma parte de la sección *Fondos Contemporáneos*, denominaciones que se deben al lugar de depósito de este gran acopio documental antes de su incorporación a los fondos del AHN. Resta citar la procedencia del único documento utilizado del Archivo General de Simancas, el legajo nº 193 (en realidad se trata de un libro) de la insondable sección 11<sup>a</sup>, *Consejo y Juntas de Hacienda*.

#### FUENTES PRIMARIAS IMPRESAS

Han sido de utilidad, aunque en medida muy diferente, las siguientes obras coetáneas:

Miguel ALVAREZ OSORIO y REDÍN, *Discurso universal de las causas que ofenden esta Monarquía y remedios eficaces para todas*, s.l., s.a., pero Madrid, 1686 (mns. B.N.).

Rafael ANTÚÑEZ y ACEVEDO, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales*, Madrid, 1797 (ed. y est. intr. de A.García-Baquero, Madrid, 1981).

Francisco de ARIÑO, *Sucesos de Sevilla de 1592 a 1604 recogidos por* —, s.a., (ed. y pról. A.M.Fabié, Sevilla, 1873, y reed. y present. A.Domínguez Ortiz, Sevilla, 1993).

Miguel CAXA de LERUELA, *Restauración de la antigua abundancia de España, o prestantísimo, único y fácil remedio de su carestía presente*, Nápoles, 1631, (ed. de J.P.Le Flem, Madrid, 1975).

José del CAMPILLO y COSSÍO, *Nuevo sistema de gobierno económico para la América, con los males y daños que le causa el que hoy tiene...*, Madrid, 1789 (eds. de E.Arcila Farías, Mérida (Venezuela), 1971, y de M.Ballesteros Gaibrois, Oviedo, 1993).

Pedro RODRÍGUEZ de CAMPOMANES, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, Madrid, 1762 (ed. de V.Llompарт, Madrid, 1988).

Fr. Juan de CASTRO, *Memoriales para el entero conocimiento de la causa que destruye y acaba la Monarquía de España...*, s.l., s.a., pero Cádiz, 1669 (mns. B.N.)

Fr. Gerónimo de la CONCEPCIÓN, *Emporio del Orbe. Cádiz ilustrada*, Amsterdam, Johan Buss, 1690.



- Gaspar de ESCALONA, *Gazofilacio Real del Perú*, Lima, 1647 (reed., La Paz, 1941).
- Martín GONZÁLEZ de CELLORIGO, *Memorial de la política necesaria y útil restauración de la República de España, y estados della...*, Valladolid, 1600, (ed. de J.L.Pérez de Ayala, Madrid, 1991).
- José GUTIÉRREZ de RUBALCAVA, *Tratado histórico, político y legal de el Comercio de las Indias Occidentales...*, Cádiz, 1720.
- Juan de HEVIA BOLAÑOS, *Laberinto de comercio terrestre y naval*, Lima, 1617 (incluido como volumen 2. de su *Curia Filípica*, ed. facs. Madrid, 1989 a partir de la ed. de 1797).
- Raimundo de LANTERY, *Memorias (Cádiz, 1673-1700)* (eds. de A. Picardo, *Memorias de Raimundo de Lantery, mercader de Indias en Cádiz, 1673-1700*, Cádiz, 1949 y de M.Bustos, *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las Memorias de Raimundo de Lantery)*, Cádiz, 1983).
- Manuel de LIRA y CASTILLO, *Representación dirigida a Don Carlos II...*, s.a, pero 1684 (mns. B.N., y 1ª impresión Amsterdam, 1761, incluido en *Memoires et considerations sur le commerce et les finances d'Espagne*).
- Mateo de LISÓN y BIEDMA, *Sobre la entrada en estos reynos de mercaderías fabricadas en los estraños con que sacan la moneda y quitan las artes y oficios...*, s.l., 1621 (mns. B.N., Varios, 1-123-33).
- Francisco MARTÍNEZ de MATA, *Memoriales y discursos...*, s.l., s.a., pero Sevilla, ca. 1660 (ed. de G.Anes, Madrid, 1971)
- Pedro de MEDINA, *Libro de las grandezas y cosas memorables de España* (Sevilla, 1548), en *Obras de --*, (ed. de A.González Palencia, Madrid, 1954).
- Tomás de MERCADO, *Suma de tratos y contratos*, Sevilla, 1568 (eds. de R.Sierra, Madrid, 1975, de N.Sánchez Albornoz, Madrid, 1977, y de A.Acosta, Sevilla, 1985).
- Sancho de MONCADA, *Restauración política de España, y deseos públicos que escribió en ocho discursos el Doctor --*, Madrid, 1746 (aunque los discursos ya fueron impresos en 1619, ed. de J. Vilar, Madrid, 1974).
- Gaspar NARANJO y ROMERO, *Antorcha que alumbra para empezar la restauración económica de España por medio de su comercio interior y fábricas de sus naturales...*, s.l., 1703 (mns. B.N.)



- Álvaro de NAVIA y OSORIO, marqués de SANTA CRUZ DE MARCENADO, *Rapsodia económico-política-monárquica. Comercio suelto, y en Compañías General y Particular, en México, Perú, Philipinas y Moscovia...*, Madrid, 1732 (ed. facs. de A.Galmés, Oviedo, 1984).
- Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratación*, Sevilla, 1527 (ed. de F.Morales, Sevilla, 1977).
- Ordenanzas Reales... para el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes*, Sevilla, 1678.
- Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por... Carlos II*, Madrid, 1681, (ed. facs. 1943, y reed. facs. Madrid, 1973).
- Juan SOLÓRZANO y PEREIRA, *Política indiana*, Madrid, 1647 (reed. Buenos Aires, 1930; facs. de la ed. de 1776, México, 1979, y reed. Madrid, 1972 con est.intr. de M.A.Ochoa).
- José de VEITIA LINAGE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (reed. Buenos Aires, 1945, y ed. facs. y est. intr. de F.Solano, Madrid, 1981).

#### BIBLIOGRAFÍA MODERNA

- AGUADO, Jesús, *Riqueza y sociedad en la Sevilla del siglo XVII*, Sevilla, 1994.
- , *Fortuna y miseria en la Sevilla del siglo XVII*, Sevilla, 1996.
- ALVAREZ NOGAL, Carlos, *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Madrid, 1997.
- , “Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería”, *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*, Zaragoza, 1998, pp. 1.365-1.374.
- , “Un comprador de oro y plata en la Sevilla del siglo XVII. Bernardo de Valdés al servicio de la real Hacienda”, en E.Vila y A.J.Kueth, *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Sevilla, 1999, pp. 85-115.
- ALVAREZ SANTALÓ, León Carlos, y García-Baquero, Antonio, “Una aproximación al problema de la funcionalidad del capital sevillano en vísperas de la primera industrialización”, *Revista de Estudios Regionales*, nº 3, pp. 101-133.



- ALLOZA, Ángel, “La represalia de Cromwell y los mercaderes ingleses en España (1665-1667)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, n° 13 (2000), pp. 83-112.
- ANDREWS, K.R., *The Spanish Caribbean. Trade and Plunder, 1530-1630*, New Haven, 1978.
- , *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge MSS., 1984.
- ANDRIEN, Kenneth J., *Crisis and Decline. The Viceroyalty of Peru in the Seventeenth Century*, Albuquerque N.M., 1985.
- ANES, Gonzalo, “La agricultura española y el mercado americano”, en G.Anes, L.A.Rojo y P.Tedde, comps., *Historia económica y pensamiento social. Estudios en Homenaje a Diego Mateo del Peral*, Madrid, 1983, pp.193-204.
- ARCILA, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, México, 1950.
- ARTIÑANO, Gervasio, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austria*, Barcelona, 1917.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, 1962.
- ATTMAN, Arthur, *Dutch Enterprise in the World Bullion Trade, 1550-1800*, Goteburgo, 1983.
- , *American Bullion in the European World Trade, 1600-1800*, Göteborg, 1986.
- , “The Bullion Flow from Europe to the East: 1500-1800”, en E.H.G. Van Cauwenbergue, ed., *Precious Metals, Coinage and the Changes of Monetary Structures in Latin-America, Europe and Asia*, Lovaina, 1989, pp.65-68.
- BABÍO, Manuel, “Respuesta del Consulado de Sevilla sobre el aumento del tráfico comercial Canarias-Indias, 1654”, *IV Congreso de Historia Canario-Americana* (1980), Las Palmas de Gran Canaria, 1982, t. I, pp. 651-660.
- BAKEWELL, Peter, *Minería y sociedad en el México colonial: Zacatecas (1546-1700)*, México, 1976 (ed. or., Cambridge, MSS, 1971).
- , “La minería en la Hispanoamérica colonial”, en L.Bethell, ed., *Historia de América latina*, Barcelona, 1990, vol.III, pp.49-91.



- , “Los determinantes de la producción minera en Charcas y en Nueva España durante el siglo XVII”, en H.Bonilla, ed., *El sistema colonial en la América española*, Barcelona, Crítica, 1991, pp.58-72.
- , ed., *Mines of Silver and Gold in the Americas*, Brookfield, VT, 1997.
- , “La conquista después de la conquista: el origen del dominio español en América”, en R.L.Kagan y G.Parker, eds., *España, Europa y el mundo atlántico. Homenaje a John Elliot*, Madrid, 2001, pp.381-404.
- BAREA, José, “La importancia de Cádiz a fines del siglo XVII: el arriendo de las aduanas”, en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, 1976, pp. 131-137.
- BENNASSAR, Bartolomé, “Facteurs sévillans au XVIe siècle d’après des lettres marchandes”, *Annales économie, sociétés, civilisations*, n° 12-1 (1957), pp. 60-70.
- , *La América española y la América portuguesa (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, 1986.
- , “La expansión europea: génesis y nacimiento de la economía mundial”, en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, pp. 19-32.
- BERNAL, Antonio Miguel, “Andalucía y América: una perspectiva histórica”, *Información Comercial española*, n° 619 (marzo 1985), pp. 32-33.
- , *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, 1992.
- , “El coste/beneficio del Imperio”, *VI Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Girona, 1997, pp. 1-85.
- , “Remesas de Indias: de ‘dinero político’ al servicio de Imperio a indicador monetario”, en A.M.Bernal, ed., *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, 2000, pp. 353-384.
- , “Banca, remesas, moneda, compradores de oro y plata y comercio colonial”, en A.M.Bernal, ed., *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, 2000, pp. 603-658.
- , y García-Baquero, Antonio, *Tres siglos del comercio sevillano, 1598-1868: Cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976.



- , y A. García-Baquero y A. Collantes, “Sevilla, de los gremios a la industrialización”, *Estudios de Historia Social*, n° 5-6 (1978), pp. 7-307.
- , y Antonio Collantes de Terán, “El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)”, en *I porti come impresa economica (Atti della Diciannovesima Settimana di Studi, maio 1987)*, Florencia, 1988, pp. 779-824.
- BERNARD, Gildas, “La Casa de la Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, n° XII (1955), pp. 253-286.
- BERTHE, Jean-Pierre, “Les flamands á Seville au XVI<sup>e</sup> siècle”, en *Fremde Kanflente auf der Iberischen Halbinsel (Kölner Kolloquien —, 1970)*, Colonia, 1970, pp. 239-252.
- BODDAERT, Nadine, “Presencia extranjera en el Cádiz del siglo XVII: las mujeres”, en *Cádiz en su historia (II Jornadas de Historia de Cádiz)*, Cádiz, 1984, pp. 43-69.
- BORAH, Woodrow., *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, 1975 (ed. or. Berkeley, 1951).
- BORREGO, María del Carmen, y Navarro, Luis, *Las Ordenanzas de la reformación de la Universidad de Mareantes en 1630*, Sevilla, 1983.
- , “Los hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII”, *III Jornadas Andalucía y América (1983)*, Sevilla, 1985, vol. I, pp. 237-252.
- , *Actas de la Universidad de Mareantes*, Sevilla, 1992.
- BRADING, David, “El monopoli de Cadis i el Lliure Comerç”, en *Segones Jornades d’Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1987, pp. 103-120.
- *Orbe indiano. De la Monarquía Católica a la República Criolla, 1492-1817*, México, 1991.
- , y Cross, Harry, “Colonial Silver Mining: México and Perú”, *Hispanic American Historical Review*, n° 52 (1972), pp. 568-579.
- BRADLEY, Peter T., “The Cost of Defending a Viceroyalty; Crown Revenue and the Defense of Peru in the Seventeenth Century”, *Iberoamerikanisches Archiv*, X, n° 3 (1984), pp. 267-289.
- BRAUDEL, Fernand, “Du Potosí à Buenos Aires. Une route clandestine de l’argent (fin du XVI<sup>e</sup>, début du XVII<sup>e</sup> siècles), *Annales, E.S.C.*, n° 3 (1948), pp. 546-550.



- BUSTOS, Manuel, ed. e intr., “Oligarquía urbana y negocio mercantil en el Cádiz de la Edad Moderna. El clan de los Villavicencio”, *Anales de la Universidad de Cádiz*, nº 2 (1985), pp. 175-189.
- , “Poder económico y poder político en el Cádiz de la Edad Moderna”, *Gades*, nº 14 (1986), pp. 29-43.
  - , “Urbanisme et négoce a Cadix aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles”, *Bulletin du Centre d’Histoire des Espaces Atlantiques*, nº 4 (1988), pp. 163-183.
  - , *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz: los Colarte (1650-1750)*, Cádiz, 1991.
  - , “Andalousie, pré-Amerique flamande”, en E.Stols y R.Bleys, eds., *Flandre et Amerique Latine*, Amberes, 1993, pp. 69-90.
  - , “El apoderado en el comercio de América a través de Cádiz (siglos XVII-XVIII)”, en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía (Córdoba, 1991)*, Córdoba, 1994, pp. 155-169.
  - , “Cambio de funcionalidad en el interior del monopolio andaluz con América, 1600-1650”, en *Dans le sillage de Colomb. L’Europe du Ponant et la découverte du Nouveau Monde (1450-1650) Actes du Colloque International...*, Burdeos, 1995, pp. 41-51.
  - , “La burguesía mercantil en el Cádiz del siglo XVIII: origen, nombres y estructura”, en *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu*, Las Palmas, 1996, pp. 313-359.
- CARANDE, Ramón, *Carlos V y sus banqueros*, 1<sup>a</sup> ed. Madrid, 1943-1967 (reed. Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1965-1969) vol. I, *La vida económica en Castilla (1516-1556)*; vol. II, *La Hacienda Real de Castilla*; vol. III, *Los caminos del oro y la plata* (ed. abrev., Barcelona, 1977).
- , “Cartas de mercaderes (en torno a 1575)”, *Moneda y Crédito*, nº 9 (1944), pp. 1-37, repr. en *Otros siete estudios de Historia de España*, Barcelona, 1978, pp. 155-231.
  - , “La economía y la expansión ultramarina bajo el reinado de los Reyes Católicos”, en R.Carande, *Siete Estudios de Historia de España*, Barcelona, 1969 (2<sup>a</sup> ed. Barcelona, 1971), pp. 7-55.
  - , “Sevilla, fortaleza y mercado”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, vol. II (1925), pp. 233-401, repr. en tirada aparte de *Estudios de Historia. 2, Sevilla, fortaleza y mercado y otros temas sevillanos*, Barcelona, 1990.



- CARAVAGLIA, Juan Carlos, *Mercado interno y economía colonial*, México, 1983.
- CARRASCO, M<sup>a</sup> Guadalupe, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*, Madrid, 1997.
- , “La colonia británica de Cádiz entre 1650 y 1720”, en P.Fernández Albaladejo, coord., *Monarquía, Imperio y pueblos en la España moderna. Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Alicante, 1997, vol. I, pp. 331-342.
- , *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, 1997.
- , *Corredores y comercio. La correduría de Lonja gaditana entre 1573 y 1805*, Teruel, 1999.
- , “El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII”, *Hispania*, vol. LIX/1, n<sup>o</sup> 201 (1999), pp. 269-304.
- CASTILLO, Manuel y LANG, Mervin F., *Metales preciosos: unión de dos mundos. Tecnología, comercio y política de la minería y metalurgia americana*, Sevilla, 1995.
- CÉSPEDES, Guillermo, *La avería en el Comercio de Indias*, Sevilla, 1945 (tirada aparte de *Anuario de Estudios Americanos*, II, pp.515-698).
- CIPOLLA, Carlo Maria, *Conquistatori, pirati, mercanti. La saga dell'argento spagnuolo*, Bolonia, 1996.
- COLLADO, Pedro, “El embargo de bienes de los portugueses en la flota de Tierra firme de 1641”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI (1979), pp. 169-207.
- , “El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias”, en *Andalucía y América en el siglo XVI*, Sevilla, 1983
- , “En torno a los orígenes del monopolio comercial gaditano: mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la Bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII”, *Actas de los II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1983, vol. I, pp. 603-615.
- , “La nación genovesa en la Sevilla de la Carrera de Indias: declive mercantil y pérdida de la autonomía consular”, en *Actas del I Coloquio Hispano Italiano*, Sevilla, 1985, pp. 53-113.
- COMELLAS, José Luis, *Sevilla, Cádiz y América: el trasiego y el tráfico*, Málaga, 1992.



- CORTÉS, Vicenta, “Una memoria de los mercaderes de Cádiz del siglo XVIII”, *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, vol. LXX (1962), pp. 7-52.
- CRESPO, Ana, “Viajar para comerciar. La emigración flamenco-holandesa a Cádiz, 1700-1730”, *Actas del Congreso de Demografía Histórica “Cádiz, la ciudad extensa”*, Cádiz, 1995.
- , “Las relaciones comerciales hispano-holandesas (1648-1713). La emigración holandesa a Andalucía occidental después de las paces de Münster y Westfalia”, *XIV Jornadas Hispánicas. España y los Países Bajos después de la Paz de Münster (1648)*, La Haya, 1998.
- CROSS, Harry, “South American Bullion Production and Export, 1550-1750”, en J.F.Richards, ed., *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, Durham, 1983, pp. 397-424.
- CHAUDURI, K.N., “Treasure and Trade Balances: the East Indian Company’s Export Trade”, *Economic History Review*, 2ª serie, XXI, nº 3 (1968), pp.
- , “World Silver Flows and Monetary Factors as a Force of International Economic Integration, 1658-1758 (America, Europe and Asia)”, en W.Fisher, R.N.McInnis y J.Schneider, eds., *The Emergence of a World Economy, 1500-1914 (Papers of the IX International Economic History Congress, Berna, 1986)*, Stuttgart, 1986, pp.61-81.
- CHAUNU, Huguette y Pierre, *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*, Paris, 1955-1960.
- , *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1983.
- , “Séville et la Belgique, 1555-1648”, *Revue du Nord*, XLII (1960), pp. 259-292.
- , “Séville, pôle de croissance ?”, en *Cittá mercanti. Saggi in onore di Gino Luzzato*, Milan, 1964, pp. 253-276.
- , “Le climat des rapports franco-espagnols á Cadix dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle”, *Bulletin Hispanique*, vol. 64, bis (1962), Melanges offerts a Marcel Bataillon.
- , “Le Galion de Manille. Grandeur et decadence d’une rute de la soie”, *Annales E.S.C.*, VI-4 (1951), pp.447-462.
- CHIARAMONTE, Juan Carlos, *Formas de sociedad y economía en Hispanoamérica*, México, 1983.



- DAHLGREEN, Erik W., *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique*, vol.I. *Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Paris, 1909.
- DIAS AVELINO, Y., "A naturalização de mercaderes-banqueiros portugueses para o exercício do comércio na América dos Austrias", *Revista de História*, parte I, nº 86 (São Paulo, 1971), pp. 389-414, y parte II, nº 90 (1972), pp. 469-493.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1946 (reeds. 1974, 1981 y 1991).
- "Armenios en Sevilla", *Archivo Hispalense*, nº 61-62 (1953), pp. 189-196 (repr. en *Sociedad y Mentalidad en la Sevilla del Antiguo Régimen*, Sevilla, 1979, pp. 27-38).
  - "Los caudales de Indias y la política exterior de Felipe IV", *Anuario de Estudios Americanos*, XIII (1956), pp. 311-383.
  - "Datos para la historia de Cádiz en el siglo XVII", *Archivo Hispalense*, 2ª época, vol. XXI, nº 96 (1959), pp. 43-49 (repr. en A. Domínguez Ortiz, *Estudios de Historia Económica y Social de España*, Granada, 1987, pp. 63-70).
  - "La concesión de naturalezas para comerciar con Indias durante el siglo XVII", *Revista de Indias*, XIX, nº 76 (1959), pp. 227-239.
  - "Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII", *Estudios de Historia Social de España*, IV (1960), vol. II, pp. 293-426 (repr. en A. Domínguez Ortiz, *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Sevilla, 1996).
  - *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1960.
  - "Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV", *Hispania*, XXIII (1963), pp. 71-110.
  - "Las remesas de metales preciosos de Indias de 1621 a 1665", *Anuario de Historia Económica y Social*, vol. II (1969), pp. 562-585
  - "La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVII hasta el traslado de la Casa de la Contratación", en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*. *Actas del XXXI Congreso luso-español para el progreso de las ciencias*, Cádiz, 1976, pp. 3-11.
  - "Comercio y blasones. Concesiones de hábitos de órdenes militares a miembros del Consulado de Sevilla en el siglo XVII", *Anuario de estudios Americanos*, XXXIII (1976), pp. 217-256.



- , “Conferencia inaugural”, *II Jornadas Andalucía-América (Andalucía y América en el siglo XVII*, Sevilla, 1983, pp.1-15.
  - , *La Sevilla del siglo XVII*, en *Historia de Sevilla*, Sevilla, 1984 (2ª ed. 1992).
  - , “La quiebra de Domingo Ypeñarrieta, maestro de plata”, *Archivo Hispalense*, nº 207-208 (1985), pp. 405-418.
  - , “Sevilla y la Casa de la Moneda en el siglo XVII”, en *Catálogo de la Exposición conmemorativa del 400 aniversario de la Casa de la Moneda*, Sevilla, 1987.
  - , “El discutido hábito de un mercader sevillano”, en *Homenaje al profesor Juan Torres Fontes*, Murcia, 1987, pp. 397-405.
  - , “Los comerciantes en la sociedad andaluza de la Ilustración”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, t. I, pp.191-206.
  - , “El comercio de Indias y la crisis de la Baja Andalucía en el siglo XVII”, en *II Congreso de Academias Iberoamericanas de la Historia*, Madrid, 1994, pp.189-204.
  - , *La sociedad americana y la Corona española en el siglo XVII*, Madrid, 1996.
  - , “La Casa de la Moneda de Sevilla y la política internacional de los Austrias”, en *Catálogo de la Exposición «El Oro y la Plata en la época de los Austrias»*, Madrid, 1999, pp. 459-470.
- DONOSO, Rafael, *El mercado de oro y plata de Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI. Una investigación histórico-contable a través de los libros de cuentas de la casa de la Contatación*, Sevilla, 1992.
- , “Mercado y mercaderes de oro y plata de Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI”, en Antonio M. Bernal, ed., *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, 2000, pp. 213-240.
- ECHEVARRÍA, Miguel Angel, “Un notable episodio en la guerra económica hispano-holandesa: el Decreto Gauna (1603)”, *Hispania*, XLVI, nº 162 (1986), pp. 57-97.
- ELLIOT, John H., *El viejo mundo y el nuevo, 1492-1650*, Madrid, 1990, 2ª (ed. or. Cambridge, 1970).
- , “América y el problema de la decadencia española”, en *Anuario de Estudios Americanos*, XXVIII (1971), pp. 1-23.



- , “España y América en los siglos XVI y XVII”, en L.Bethell, ed., *Historia de América latina*, Barcelona, 1990, vol.II, pp. 3-44.
- EVERAERT, John, “Le commerce colonial de la ‘nation flamande’ a Cadix sous Charles II (1670-1700)”, *Anuario de Estudios Americanos*, n° XXVIII (1971), pp. 139-151.
- , *De Internationale en Koloniale Handel der Vlaamse firma’s te Cadix (1670-1700)*, Brujas, 1973 (con resumen en francés).
- , “Fissures dans le monopole. Projets flamands de compagnie et de colonisation aux Indes occidentales (1676-1701)”, en *Dans la sillage du Colomb. L’Europe du Ponant et la découvertes de Nouveau Monde*, Burdeos, 1995, pp. 61-72.
- , “Crédit, agent et lettres de change. Le financement du commerce Flandres-Andalousie-Amérique (1665-1700)”, en A.M.Bernal, ed., *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, Madrid, 2000, pp. 511-525.
- , “L’implantation des manufactures textiles flamandes en Espagne à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle”, en *Miscellanea Charles Verlinden*, Gante, 1975.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Fernando, *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, Sevilla-Vitoria, 2000.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano, “Comercio colonial y semiperiferización de la Monarquía Hispánica”, *Areas, n° extra, Desigualdad y dependencia*, Murcia, 1986, pp.121-131.
- FISHER, John R., *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, 1992.
- , “El sistema comercial del Imperio español: teoría y práctica del monopolio”, en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, pp.175-176.
- FLYNN, Dennis O., *World Silver and Monetary History in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Aldershot (UK), 1996.
- FONTANA, Josep, “Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis”, Introducción a J.Fontana, ed., *La economía española al final del Antiguo Régimen, III. Comercio y colonias*, Madrid, 1982, pp. xi-xxxiv.
- , “Sobre el concepto y función de los imperios. Algunas reflexiones”, *Manuscripts*, n° 8 (1990), pp. 9-16.



- , “Burguesía e Ilustración: mitos y realidades”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, t. I, pp. 17-28.
- , “Comercio interior, comercio colonial: las razones de una diferencia”, en E.Martín Corrales, coord., *Primer Congreso de Historia Catalana-andaluza. Las relaciones comerciales del siglo XVI al siglo XVIII*, L’Hopitalet, 1995, pp.253-262.
- GAMERO, Mercedes, “La burguesía comercial y el mercado de la tierra en Sevilla en el siglo XVIII. Una introducción a su estudio”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, t. II, pp. 99-116.
- GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina, “Los españoles, hijos de extranjeros, en el comercio de Indias”, en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, 1975, pp. 173-182.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo, “Sevilla y Cádiz en las exportaciones de productos agrarios a Indias en la segunda mitad del siglo XVII”, en *Actas del Primer Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1978, vol. I, pp. 401-410.
- , “En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº XXXVII (1979), pp. 251-286.
- , *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980.
- , “El viñedo y el olivar sevillanos y las exportaciones agrarias a Indias en el siglo XVI”, en *I Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, 1981, vol. I, pp. 19-38.
- , *Sevilla, los vascos y América. Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Bilbao, 1991.
- , *Los Peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, 1997.
- , “El crédito comercial en la Carrera de Indias (1580-1630)”, en M.J.Saravia y otros (eds.), *Entre Puebla de los Angeles y Sevilla. Homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, Sevilla, 1997, pp. 133-149.
- , “La crisis del siglo XVII y las remesas de caudales indianos desde Sevilla para el País Vasco”, *Archivo Hispalense*, nº 254 (2000), pp. 27-41.



- , “Los vascos en la Carrera de Indias en la Edad Moderna: una minoría predominante”, *Temas americanistas*, nº 16 (Sevilla, 2003), pp. 12-21.
- GARCÍA-BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vols., Sevilla, 1976 (2ª Cádiz, 1988).
- , “Comercio colonial, acumulación primitiva de capital y desindustrialización en la Baja Andalucía: el caso de Cádiz en el siglo XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1978, vol. I, pp. 195-208.
- , “Cádiz y su tercio de toneladas en la flota de Indias. Contribución al estudio de la pugna Sevilla-Cádiz en el interior del complejo monopolístico andaluz”, *Gades*, nº 1 (1978), pp. 107-210 (repr. en A.García-Baquero, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1991, pp. 24-35).
- , “Andalucía occidental y la aventura americana”, en Varios, *Los Andaluces*, Madrid, 1980, pp. 135-164.
- , “Las mudanzas del condicionamiento americano”, en A.Domínguez Ortiz, dir., *Historia de Andalucía*, Barcelona, 1981, vol. VI, pp.243-287.
- , “Independencia colonial americana y pérdida de la primacía andaluza”, en A.Domínguez Ortiz, dir., *Historia de Andalucía*, Barcelona, 1981, vol. VII, pp. 117-151.
- , “El Cádiz de la Carrera de Indias”, *Boletín Informativo del Seminario Permanente de Historia de Andalucía*, nº 0 (1981), pp. 15-21 (repr. en A.García-Baquero, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1991, pp. 13-23)
- , “Andalucía y los problemas de la Carrera de Indias en la crisis del siglo XVII”, *Actas de los II Coloquios de Historia de Andalucía Moderna*, Córdoba, 1983, vol. I, pp. 533-552.
- , *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, 1986.
- , “Los «tratos y contratos» del capital comercial gaditano: la compra en empeño a la Corona, en 1655, de las alcabalas de la ciudad, su término y su bahía”, en A.García-Baquero, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1991, pp. 36-65.



- , *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de los negocios*, Sevilla, 1992 (ed. francesa, París, 1997).
- , “Aristócratas y mercaderes”, en C.Martínez Shaw, dir., *Sevilla en el siglo XVI. El corazón de las riquezas del mundo*, Madrid, 1993, pp. 123-136.
- , “Andalusia and the Crisis of the Indies Trade, 1610-1720”, en I.A.A. Thompson y B.Yun, eds., *The Castilian Crisis of the Seventeenth Century: New Perspectives on the Economic and Social History of the Seventeenth Century Spain*, Cambridge, 1994, pp. 115-135.
- , “Los extranjeros en el tráfico con Indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional”, en M.B.Villar y P.Pezzi, eds., *Los extranjeros en la España moderna. Actas del I Coloquio Internacional* —, Málaga, 2003, pp. 73-100.
- GARMENDIA, José, *Vascos en Cádiz (siglos XVII-XVIII)*, San Sebastián, 1986.
- GARNER, Richard L., “Long-term Silver Mining Trends in Spanish America. A Comparative Analysis of Peru and Mexico”, *American Historical Review*, vol. 68, n° 4 (1988), pp. 91-109.
- GARZÓN, Manuel, “Las urgencias de la Corona y el Consulado de Sevilla”, *Estudis*, n° 2 (1974), pp. 207-218.
- GIL-BERMEJO, Juana, “Mercaderes sevillanos, I. Una nómina de 1637”, *Archivo Hispalense*, vol. LIX, n° 181 (1976), pp. 183-197.
- , “Mercaderes sevillanos, II. Una relación de 1640”, *Archivo Hispalense*, vol. LXI, n° 188 (1978), pp. 25-52.
- , “La Casa de la Contratación de Sevilla (algunos aspectos de su historia)”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXX (1973), pp. 679-761.
- GIRARD, Albert, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle*, París, 1932.
- , *Le commerce français à Séville et cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, Burdeos, 1932.
- , “Les étrangers dans la vie économique de l'Espagne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles”, *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, V, n° 22 (1933), pp. 567-578.
- GOODMAN, David, *Spanish Naval Power, 1589-1665*.




- Reconstruction and Defeat*, Cambridge, 1997.
- GRAVIL, R., "Trading to Spain and Portugal, 1670-1700", *Business History*, nº 10 (1968), pp. 71-88.
- GUIMERÁ, Agustín, "Canarias en la «Carrera de Indias» (1564-1778)", *I Jornadas de Estudios Canarias-América*, Santa Cruz, 1980, pp. 206-219.
- HAMILTON, Earl J., "American Treasure and the Rise of Capitalism", *Economica*, 1929, pp. 338-357, repr. en E.J.Hamilton, *El florecimiento del capitalismo. Ensayos de historia económica*, Madrid, 1948 (1ª) y 1984 (2ª), pp. 15-38.
- , *El tesoro americano y la revolución de los precios en España. 1501-1650*, Barcelona, 1974 (1ª) y Barcelona 2000 (3ª) (ed. or. Cambridge, MSS, 1934).
- , "The Decline of Spain", *Economic History Review*, VIII (1938), pp. 170-171.
- , *Guerra y precios en España (1650-1800)*, Madrid, 1988 (ed. or. Cambridge, MSS, 1947).
- HANKE, Lewis, "La producción de plata en Potosí", est. intr. a Bartolomé Arsan de Orsúa y Vela, *Historia de la Villa Imperial de Potosí*, ed. de L.Hanke y G.Mendoza, Providence RI, 1964-65.
- HARING, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, México, 1979 ((ed. or. Cambridge, MSS, 1918)
- HAZAN, Aziza, "En Inde aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles: trésors américains, monnai d'argent et prix dans l'Empire Mogul", *Annales E.S.C.*, XXIV (1969), pp. 835-859.
- HEREDIA, Antonia, "Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, en Sevilla y en Cádiz", *Anuario de Estudios Americanos*, nº XXVII (1970), pp. 219-279.
- , "Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla", *Archivo Hispalense*, nº 171-173 (1973), pp. 149-183.
- , "Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores a Indias", *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1985, vol. I, pp. 217-236.
- , "Elite y poder: comerciantes sevillanos y asociaciones mercantiles en el siglo XVIII", *Archivo Hispalense*, nº 213 (1987), pp. 69-92.



- , *Sevilla y los hombres del comercio (1700-1800)*, Sevilla, 1989.
- , “Comerciantes sevillanos: familia, jerarquía y poder”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, vol. I, pp. 293-306.
- HERNÁNDEZ ESTEVE, Esteban, “El negocio de los mercaderes de oro y plata de Sevilla a mediados del siglo XVI. Noticia de algunos libros de cuentas de la Casa de la Contratación”, *I Seminario de Historia de la Contabilidad* (Sevilla, 1990).
- HOBERMAN, Luisa S., *Mexico’s Mercantile Elite, 1590-1660. Silver, State and Society*, Durham NC, 1991.
- HUSSEY, Roland H., “Antecedents of the Spanish Monopolistic Overseas Trading Companies, 1624-1728”, *Hispanic American Historical Review*, IX (1929), pp.1-30.
- ISRAEL, Jonhatan I., “Mexico and the ‘General Crisis’ of the Seventeenth Century”, *Past & Present*, nº 63 (1974), pp. 33-57.
- , *La República holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997.
- KLEIN, Herbert, “Las economías de Nueva España y Perú, 1680-1809: la visión a partir de las Cajas Reales”, en H.Bonilla, ed., *El sistema colonial en la América española*, Barcelona, Crítica, 1991, pp.154-217.
- KLOOSTER, Wilhem, *Illicit Riches. The Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden, 1995.
- , “Los holandeses en el Caribe, 1648-1700”, en P.Butel y B.Lavallé, eds., *L’espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, Burdeos, 1996, pp.139-149.
- LOBATO, Isabel, “América en la perspectiva de los mercaderes barceloneses del siglo XVII”, *Rábida*, nº 8 (1990), pp. 56-66.
- LOBO, María Eulalia, *Aspectos da actuação dos Consulados de Sevilla, Cadiz e da America Hispanica na evolução economica do seculo XVIII*, Rio de Janeiro, 1965.
- LOBO, Manuel, “Estado actual de la investigación sobre el comercio canario-americano: estado de la cuestión”, en *X Coloquio de Historia Canario-americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, pp. 141-150.
- , *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993.



- LOHMANN, Guillermo, *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1949.
- , *Les Espinosa. Une famille d'hommes d'affaires en Espagne et aux Indes à l'époque de la colonisation*, París, 1968.
- , y Ramos, Demetrio, coords., *América en el siglo XVII*, Madrid, 1984-85.
- LÓPEZ CANTOS, Angel, "El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII", *II Congreso de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1977, t.II, pp.303-372.
- LORENZO, Eufemio, "Esplendor y quiebra de la sociedad mercantil más poderosa del comercio indiano a mediados del siglo XVI", *Revista de Indias*, nº 147-148 (1977), pp. 23-50
- , *Comercio de España con América en el reinado de Felipe II*, Valladolid, 1979-80.
- LOOSLEY, A.C., "The Puerto Bello Fairs", *Hispanic American Historical Review*, nº 13 (1933), pp. 314-335.
- LYNCH, John, *España bajo los Austrias*, Barcelona, 1975 (vars. eds. y actualizado en *Historia de España*, XI. *Los Austrias (1598-1700*, Barcelona, 1993).
- , "El comerç sota el monopoli sevillà", *II Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1987, pp. 9-32.
- MacLACHLAN, J.O., *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750: A Study of the Influence of Commerce on Anglo-Spanish Diplomacy*, Cambridge, 1940.
- MacLEOD, Murdock, "España y América: el comercio atlántico, 1492-1720", en L.Bethell, ed., *Historia de América latina*, Barcelona, 1990, vol.II, pp.45-84.
- MALAMUD, Carlos, "España, Francia y el «comercio directo» con el espacio peruano (1695-1730): Cádiz y Saint Malo", en J.Fontana, ed., *La economía española al final del Antiguo Régimen*, III. *Comercio y colonias*, Madrid, 1982, pp.1-96.
- , *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano, 1698-1725*, Cadiz, 1986.
- , "Los comerciantes limeños y su posición frente al «comercio directo» francés (1695-1725)", *Estudis d'Història Econòmica*, nº 1 (1987), pp. 57-82.

- 
- MÁRQUEZ, Rosario y Oliva, José María, coords., *Metrópoli e Imperio. España y América, siglos XVI-XIX*, monográfico de *Rábida*, nº 11, 1992.
- MARTÍN ACOSTA, M<sup>a</sup> Emelina, “Estado de la cuestión sobre la avería en la historiografía española y americanista. La avería de 1602”, *Revista de Indias*, nº 188 (1990), pp. 151-160.
- , *El dinero americano y la política del Imperio*, Madrid, 1992.
- MARTÍNEZ CARDÓS, José, “Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII”, *Revista de Indias*, nº 16 (1956), pp. 207-265.
- MARTÍNEZ GIJÓN, José, “La práctica del comercio por intermediario en el tráfico con las Indias durante el siglo XVI”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, XL(1970), pp.5-83, repr. en J.Martínez Gijón, *Historia del Derecho Mercantil. Estudios*, Sevilla, 1999, ed. póstuma a cargo de C.Petit, pp. 207-266.
- MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio, “Donativos y empréstitos sevillanos a la hacienda real (siglos XVI-XVII)”, *Revista de Historia Económica*, nº 2 (1984), pp. 233-244.
- , *Finanzas municipales y crédito público en la España moderna: la hacienda de la Ciudad de Sevilla, 1578-1768*, Sevilla, 1992.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos, “La burguesía mercantil andaluza: actividad económica y proyección institucional”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, t. II, pp. 15-34.
- , “Un microcosmos de oro y barro”, en Carlos Martínez Shaw, ed., *Sevilla en el siglo XVI. El corazón de las riquezas del mundo*, Madrid, 1993, pp. 15-23.
- , “The Overseas Spanish Empire and the Dutch Republic before and after the Peace of Münster”, *De zeventiende Eeuw*, nº 13 (1997), pp.131-139, repr. como “El Imperio colonial español y la República Holandesa tras la Paz de Münster”, *Pedralbes*, nº 19 (1999), pp.117-129.
- MELIS, Federigo, *Mercaderes italianos en España. Siglos XIV-XVI (Investigaciones sobre su correspondencia y contabilidad)*, Sevilla, 1976.
- MORALES, Francisco, “Canarias y Sevilla en el comercio con América”, *Anuario de Estudios Americanos*, IX (1952), pp. 173-207.
- , *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955.



- MORENO, Leocadio, “Los extranjeros y el ejercicio del comercio de Indias”, *Homenaje a Rafael Altamira*, Madrid, 1936, pp. 364-386.
- MORET, Michel, *Aspects de la société marchande de Séville au début du XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1967.
- MOREYRA, Manuel, *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*, Lima, 1944.
- , *El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas*, Lima, 1956.
- MORINEAU, Michel, “D’Amsterdam à Séville. De quelle réalité l’histoire des prix est-elle le miroir”, *Annales E.S.C.*, XXIII-1 (1968), pp. 178-205. (revisado y repr. como artículo preliminar en su, *Incredibles Gazettes et fabuleux métaux....*, pp. 14-41)
- , “Gazettes hollandaises et trésors américains”, *Anuario de Historia Económica y Social*, n° 2 (1969), pp. 289-363 y n° 3 (1970), pp. 139-211.
- , *Incredibles gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d’après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Cambridge-París, 1985.
- , “Le contrabande, la fraude et l’elaboration statistique”, en G.López Nadal, ed., *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (segles XV-XVIII)*, Palma de Mallorca, 1990, pp.13-26.
- , “Carrera y Carreira. Un estado de la cuestión”, *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, vol.II, pp.3-10.
- , “Revoir Séville. Le Guadalquivir, l’Atlantique et l’Amérique au XVI<sup>e</sup> siècle”, *Anuario de Estudios Americanos*, LVII-1 (2000), pp.277-293.
- , “Un aluvión de oro y plata: los caudales de Indias”, en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, pp. 209-222.
- , “Quelque chose, au XVII<sup>e</sup> siècle, a-t-il échappé a la Casa de la Contratación?”, en A.Acosta, E.Vila y A.González, coords., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2004, pp. 497-509.
- MOUTOUKIAS, Zacarias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires, 1988.



- MUÑOZ PÉREZ, José, “El comercio de Indias bajo los Austrias y la crítica del proyectismo del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, XIII (1956), pp. 85-103.
- , “El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVIII”, *Revista de Indias*, XVII, nº 68 (1957), pp.209-221.
- NORTH, Michael, “Bullion Transfer from Western Europe to the Baltic and the Problem of Trade Balances: 1550-1750”, en E.H.G. van Cauwenberghe, ed., *Precious Metals, Coinage and the Changes of Monetary Structures in Latin-America, Europe and Asia*, Lovaina, 1989, pp. 57-65
- OLIVA, José María, “El monopolio de Indias en los siglos XVI y XVII: plata y mitos en un sistema imperial”, *Rábida*, nº 11 (1992), pp. 34-47.
- , “Le «monopole» et l’obsession de l’argent” en C.Martínez Shaw, dir., *Séville XVI<sup>e</sup> siècle. De Colomb à Don Quichotte, entre Europe et les Amériques, le coeur et les richesses du monde*, París, 1992, pags. 76-87 (ed. española, *Sevilla, siglo XVI. El corazón de las riquezas del mundo*, Madrid, 1993, pags. 93-109).
- , “El Imperio económico internacional sobre América: a propósito de *La financiación de la Carrera de Indias* de A.M.Bernal. Materiales y reflexiones para una renovación necesaria”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Nº LII-1 (1995), pp. 261-283.
- , “Fraude consentido y fraude legalizado: el fracaso de la fiscalidad ordinaria en la Carrera de Indias en el siglo XVII” en P.Butel y B.Lavallé, coords., *L’Espace Caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales. XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> Siècles*, Burdeos, 1996, pags. 151-181.
- , “Realidad y ficción en el monopolio de Indias: una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII”, *Manuscrits, Revista d’Història Moderna*, nº 14 (1996), pp. 321-355.
- , “La negociación del Nuevo Asiento de la Avería (circa 1643-1667)”, en *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, vol. II, pp. 44-69.
- , “Cosecheros sevillanos y reexportadores gaditanos en la segunda mitad del siglo XVII: una ruptura en el Consulado de Indias”, en C.Martínez Shaw, ed., *Historia moderna. Historia en construcción. Economía, Mentalidades y Cultura*, Lleida, 1999, vol. I, pp. 191-209.



- , “La inmigración extranjera en la Andalucía del siglo XVII: la atracción de la plata americana”, en A. Eiras Roel y D.L. González Lopo, coords., *Movilidad interna y migraciones intraeuropeas en la Península Ibérica*, Santiago de Compostela, 2001, pp. 281-197.
- , “La participación extranjera en el Monopolio y el Consulado de Indias en el siglo XVII”, *Rabida*, n° 22 (2003), pp. 53-66.
- , “Pacto fiscal y eclipse de la Contratación en el siglo XVII: Consulado, Corona e indultos en el Monopolio”, en A.Acosta, E.Vila y A.González, coords., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2004, pp. 449-495.
- OTTE, Enrique, “Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio transatlántico: la avería de 1507”, *Revista de Indias*, n° 93-94 (1963), pp. 519-530.
- , “Letras de cambio en América”, *Moneda y Crédito*, n° 145 (1978), pp. 57-66.
- , “Sevilla, plaza bancaria europea en el siglo XVI”, en *Dinero y Crédito (siglos XVI al XIX). Actas del I Coloquio Internacional de Historia Económica*, Madrid, 1978, pp. 89-111.
- , “Il ruolo dei genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo”, en A.de Maddalena y H.Kellenbenz, eds., *La republica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, Bolonia, 1986, pp. 17-56.
- , *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1996.
- PARRY, John H., *The Spanish Seaborne Empire*, Nueva York, 1966.
- PERAZA, José, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, La Laguna, 1952 (Sevilla, 1977, 2ª).
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, 1982.
- , “El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII”, *IV Congreso de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1982, t. I, pp. 615-650 (reimpr. en *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*, Las Palmas, 1993, pp. 7-79).
- PEREZ SINDREU, Francisco de Paula, *La Casa de la Moneda de Sevilla. Su historia*, Sevilla, 1992.
- PHILLIPS, Carla Rahn, *Seis galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, 1991 (ed. or. Baltimore MD, 1986)



- , “Mercado, modas y gustos: los cargamentos de ida y vuelta en el comercio atlántico de España”, en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, pp. 187-202.
- PIKE, Ruth, *Enterprise and Adventure: The Genoese in Seville and the Opening of the New World*, Ithaca NY, 1966.
- , *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1978 (ed. or. Ithaca, NY, 1972).
- , “City in Spain. Seville in the Sixteenth Century”, en U. Lamb, ed., *The Globe Encircled and the World Revealed*, vol. 3 de A. J. R. Russell-Wood, ed., *An Expanding World. The European Impact on World History, 1450-1800*, 30 vols., Brookfield VT, 1997.
- PONSOT, Pierre, “Au contact de deux mondes: une chronique gaditane. Les ‘Memoires’ de Raimundo de Lantery, ‘mercader’ de Cadix, 1673-1700”, en *Mélanges en l’honneur de Fernand Braudel*, Paris, 1973, vol.I, pp.471-486.
- PRAKASH, Om, “ Precious Metals Flows in Asia and World Economic Integration in the Seventeenth and Eighteenth Ceturies ”, en W.Fisher, R.N.McInnis y J.Schneider, eds., *The Emergence of a World Economy, 1500-1914 (Papers of the IX International Economic History Congress)*, Stuttgart, 1986, pp. 61-82.
- PULIDO, Ildefonso, *Almorjarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva, 1993.
- RAMOS, Alberto y MALDONADO, Jesús, eds., *El comercio de vinos y aguardientes andaluces con América (siglos XVI-XX)*, Cádiz, 1998.
- RAVINA MARTÍN, Manuel, “Un padrón de contribuyentes de Cádiz a mediados del siglo XVII”, *Archivo Hispalense*, LIX, nº 181 (1976), pp. 133-152.
- , “Riesgos marítimos en la Carrera de Indias”, *Documentación y Archivos de la Colonización española*, Madrid, 1980, vol. II, pp. 103-157.
- , “Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a fines del siglo XVII”, *Revista de Indias*, vol. XLIII, nº 172 (1983), pp. 481-513.
- REAL, José Joaquín, “Las ferias de Jalapa”, *Anuario de Estudios Americanos*, XVI (1959), pp. 167-314, reed. *Las ferias comerciales de Nueva España*, México, s.f.



- , “El Consulado de la Universidad de Cargadores de Indias: su documento fundacional”, *Archivo Hispalense*, nº 147 (1978), pp. 279-291.
- RODRÍGUEZ VICENTE, María Encarnación, “Una quiebra bancaria en el Perú del siglo XVII”, *Anuario de Historia del Derecho Español* vol. XXV (1956), pp. 709-723
- , *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid, 1960.
- , “Los cargadores de Indias y su contribución a los gastos de la Monarquía. 1555-1750”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº XXXIV (1977), pp. 211-232.
- ROMANO, Ruggiero, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en España e Hispanoamérica*, México, 1993.
- RUIZ MARTÍN, Felipe, *Las finanzas de la Monarquía española en tiempos de Felipe IV, 1621-1665*, Madrid, 1990.
- , *Los destinos de la plata americana (siglos XVI y XVII)*, Madrid, 1991.
- RUIZ RIVERA, Julián y García Bernal Manuela Cristina, *Cargadores a Indias*, Madrid, 1992.
- SÁNCHEZ, Julio, MIRA, Guillermo y DOBADO, Ricardo, *La savia del Imperio. Tres estudios de economía colonial*, Salamanca, 1997.
- SANCHO DE SOPRANIS, Hipólito, “Los genoveses en la región gaditano-xericense de 1640 a 1800”, *Hispania*, nº 32 (1948), pp. 355-402.
- , “Las naciones extranjeras en Cádiz durante el siglo XVII”, *Estudios de Historia Social de España*, vol. IV, nº 2 (1960), pp. 639-877.
- SANZ, Carmen, “La burguesía financiera de Andalucía a comienzos del siglo XVIII: orígenes, afianzamiento e intereses”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, t. II, pp. 139-150.
- SCHÄFFER, Ernest, *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, Sevilla, 1935-1947.
- , “La Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla durante los siglos XVI y XVII”, *Archivo Hispalense*, nº 13-14 (1945), pp. 149-162.



- SCHURTZ, William L., *El Galeón de Manila*, Madrid, 1992 (ed. or. Nueva York, 1939), con «Prólogo» de L.Cabrera, pp.24-27.
- SERRANO, Fernando, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, 1985.
- , *Armadas y flotas de la plata (1621-1648)*, Madrid, 1989.
- SERRERA, Ramón María, “Las Indias españolas en el siglo XVII”, en A.Domínguez Ortiz, dir., *Historia de España*, vol.VIII. *Descubrimiento, colonización y emancipación de América*, Barcelona, 1990, pp. 411-454.
- SMITH, Robert S., *Historia de los Consulados de mar (1250-1700)*, Barcelona, Península, 1978 (ed. or., Durham, NC, 1940).
- , “Datos estadísticos sobre el comercio de importación en el Perú, 1698-1699”, *Revista Chilena de Historia y Geografía*, nº 113 (1949)
- STEIN, Stanley J. y Barbara J., *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, 2002 (ed. or. Baltimore, MD, 2000).
- STOLS, Eddy, “La colonia flamenca de Sevilla y el comercio de los Países Bajos españoles en la primera mitad del siglo XVII”, *Anuario de Historia Económica y Social*, nº 2 (1969), pp. 363-381.
- , “Les marchands flamandes dans la Péninsule Iberique a la fin du seizienne siècle et pendant la premiere moitié du dixseptienne siècle”, en *Kolner Kolloquien Zur Internationalem Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, Colonia, 1970, pp. 226-238.
- SUAREZ, Margarita, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Lima, 1995.
- , *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, 2001.
- TE PASKE, John C., (en colab. con J. y M.L.Hernández Palomo), *La Real Hacienda de Nueva España. La Real Caja de México (1576-1816)*, México, 1976.
- , *La estructura fiscal del Imperio español, 1560-1800*, Caracas, 1980.
- , “New World Silver, Castile and the Philippines, 1590-1800”, en J.F.Richards, *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, Durham, 1983, pp. 425-446.
- , y H.S.Klein, “The Seventeenth-Century Crisis in New Spain: Mith or Reality”, *Past & Present*, nº 90 (1981), pp.116-135.



- , y H.S.Klein, *The Royal Treasuries of the Spanish Empire of America*, Durham N.C., 1982.
- , y H.Klein, “Las economías de Nueva España y Perú, 1680-1809: la visión a partir de las Cajas Reales”, en H.Bonilla, ed., *El sistema colonial en la América española*, Barcelona, 1991, pp. 154-217.
- TEDDE, Pedro, “Sobre los orígenes históricos del subdesarrollo andaluz: algunas hipótesis”, en N.Sánchez Albornoz, *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, 1991, pp. 299-318.
- TINOCO, Santiago, “Mercaderes, banqueros y bancos públicos. Aproximación a la problemática del trato y la banca en la Sevilla del siglo XVI”, *Pedralbes, Revista d’Història moderna*, nº 1 (1981), pp. 347-353.
- , “Cádiz en la Edad Moderna: la compleja realidad de una relevancia histórica”, en *Cádiz e Iberoamérica*, nº 5 (1987), pp. 7-26.
- , “Crédito y banca en la Sevilla del siglo XVI”, Tesis Doctoral, Barcelona, 1988.
- , “Rey, ciudad, crédito: iniciativas y restablecimiento de los Bancos públicos en Sevilla (1578-1582)”, en A.M.Bernal, ed., *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, 2000, pp. 695-704.
- TORRES, Bibiano, “Fraudes en los navíos de registro de Canarias con las Indias”, *X Coloquio de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1994, vol.I, pp. 333-349.
- TORRES, Elisa, *Historia del Atlántico: el comercio de La Palma con el Caribe 1600-1650 (Relaciones de interdependencia e intercambio)*, Santa Cruz de La Palma, 2003.
- VALDÉS, Vera, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, 1987.
- VILA, Enriqueta, “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXIX (1982), pp. 275-340.
- , “Los gravámenes de la Carrera de Indias y el Comercio sevillano: el impuesto de Balbás”, en *III Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, 1985, vol. I, pp. 253-270.
- , “Descendencias y vinculaciones sevillanas de un prócer italiano: Juan Antonio Corzo Vicentelo”, en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XVI-XVII*, Sevilla, 1989, pp. 411-426.



- , *Los Corzo y los Mañara. Tipos y arquetipos del mercader con Indias*, Sevilla, 1991.
  - , “Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida”, *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, pp. 27-43.
  - , “El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación”, en E.Vila y A.Kuethé, eds., *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Sevilla, 1999, pp. 3-34.
  - , *Familia, linajes y negocios entre Sevilla y las Indias. Los Almonte*, Madrid, 2003.
  - , “El poder del dinero: la Casa y los consulados de Sevilla y Cádiz”, en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, pp. 147-160.
- VILAR, Pierre, “Historia de los precios, historia general (un nuevo libro de E.J.Hamilton)” en *Crecimiento y desarrollo*, Barcelona, 1964 (1ª) y 1974 (2ª), pp. 163-185.
- , “Consideraciones sobre la historia de los precios”, en *Crecimiento y desarrollo*, Barcelona, 1964 (1ª) y 1974 (2ª), pp.186-193.
  - , “El problema de la formación del capitalismo”, en *Crecimiento y desarrollo*, Barcelona, 1964 (1ª) y 1974 (2ª), versión ampliada de “Problems on the Formation of Capitalism”, *Past & Present*, nº 10 (1956), pp. 15-38.
  - , *Oro y moneda en la historia*, Barcelona, Ariel, 1969.
- VILLALOBOS, Sergio, “Contrabando francés en el Pacífico”, *Revista de Historia de América*, nº 51 (1961), pp. 49-80.
- , *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*, Buenos Aires, 1977.
- WALKER, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979 (ed. or. Bloomington, Ind., 1979).
- WARD, Chistopher, *Imperial Panama. Commerce and Conflict in Itshmian America, 1550-1800*, Alburquerque NM, 1983 (2ª).
- YUSTE, Carmen, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, 1984.



-, “Un océano de intercambios”, en *El Galeón de Manila. Catálogo de la Exposición...*, Madrid, 2000, pp. 139-150.

ZUMALACÁRREGUI, Leopoldo, “Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del siglo XVII”, *Anales de Economía*, vol.IV, n° 16 (1944), pp. 383-425.





NOTAS

<sup>1</sup>. A.García-Baquero, “Independencia colonial americana y pérdida de la primacía andaluza”, en A.Domínguez Ortiz, dir., *Historia de Andalucía*, Barcelona, 1981, vol.VII, pp. 146-148.

<sup>2</sup>. A.M.Bernal, “Andalucía y América: una perspectiva histórica”, *Información Comercial Española*, n° 619 (marzo 1985), pp. 32-33.

<sup>3</sup>. Hernán Pérez de Oliva, *Obras* (1524), fol. 139, cit. por J.H.Elliot, *El viejo mundo y el nuevo*, Madrid, 1972, p. 93.

<sup>4</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de tratos y contratos*, Salamanca, 1569 y Sevilla, 1571 (eds. de R.Sierra, Madrid, 1975; de N.Sánchez Albornoz, Madrid, 1977, y de A.Acosta, Sevilla, 1985, por la que se cita), p. 41.

<sup>5</sup>. Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias Históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, 1797 (ed. facs. y est. intr. de A.García-Baquero, Madrid, 1981), p. 267.

<sup>6</sup>. Observación subrayada por P.Schwartz, “Cuatro economistas ante el fenómeno colonial: Campomanes, Adam Smith, Flórez Estrada y Bentham”, en G.Anes, L.A.Rojo y P.Tedde, *Historia Económica y Pensamiento Social*, Madrid, 1983, pp.129-158.

<sup>7</sup>. Comentarios sobre las argumentaciones a favor de la opción sevillana principalmente en A.Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1946 (Sevilla, 1991, 4ª), pp. 55-56; H.y P.Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, París, 1955-60, VIII, p. 195-201; P.Chaunu, *Conquista y explotación de los nuevos mundos, (siglo XVI)*, Barcelona, 1973, pp. 135-137; A.García-Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, 1986, pp. 24-30; incluyen la problemática portuaria P.Chaunu, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1983, pp. 20-34, y A.M.Bernal y A.Collantes, “El puerto de Sevilla de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XVI-XVII), *Atti della XIX Settimana di Studio*, Florencia, 1988, pp. 779-824. Los muy recientes comentarios de J.R.Fisher, “El sistema comercial del Imperio español: teoría y práctica del monopolio”, en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, pp.175-176, insisten en la «sofisticada estructura comercial-financiera-artesanal, capaz de satisfacer las necesidades de la empresa americana» con la que contaba Sevilla. No obstante, en 1529 el Emperador autorizó que desde 9 puertos (San Sebastián, Bilbao, Laredo, Avilés, La Coruña, Bayona, Cádiz, Málaga y Cartagena) pudieran ser despachadas las embarcaciones destinadas a Indias, aunque el regreso debía ser obligatoriamente en Sevilla. La inoperancia de esta autorización, derogada por Felipe II en 1573, avala la designación sevillana.

<sup>8</sup>. *Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratación*, Sevilla, 1527 (ed. de F.Morales, Sevilla, 1977); véase también, J.Piernas Hurtado, *La Casa de la Contratación de las Indias*, Madrid, 1907; E.Schäfer, “La Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla durante los siglos XVI y XVII”, *Archivo Hispalense*, V, 13-14 (1945), pp. 149-162; G.Bernard, “La Casa de Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVII”, *Anuario de Estudios Americanos*, XII (1955), pp. 253-286; J. Gil-Bermejo, “La Casa de Contratación de Sevilla (Algunos aspectos de su historia)”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXX (1973), pp. 679-761.



<sup>9</sup>. La creación en 1524 del Consejo de Indias, con la misma forma que otros Consejos de la Corona (Sala de Pleno, Sala de Justicia, Presidente, Fiscales, etc.) con funciones legislativas, administrativas y judiciales con carácter territorial (Las Indias), supuso una notable descarga de las atribuciones judiciales de la Contratación. La obra básica sobre el Consejo de Indias sigue siendo, E.Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias en la administración colonial*, Sevilla, 1935-47.

<sup>10</sup>. Estos registros de Contratación constituyen la documentación de naturaleza administrativa generada por la Casa de la Contratación con la finalidad de controlar el tráfico y el comercio, sobre todo fiscalmente, y han sido utilizados asiduamente por todos los especialistas en la Carrera de Indias. Como es sabido, la obligación de elaborar el *registro* de las mercancías que se cargasen para las Indias figura ya en las *Instrucciones* dadas al deán Juan Rodríguez de Fonseca, organizador del segundo viaje de Colón y responsable en nombre de los Reyes de las expediciones hasta 1503, y era, como tantas en la Carrera de Indias, una práctica de origen medieval necesaria para calcular la exacción fiscal. José Veitia, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (ed. facs. y est. intr. de F.Solano, Madrid, 1981), dedica todo el largo capítulo XVII del libro II a explicar los registros en la Carrera y las circunstancias en torno a ellos.

<sup>11</sup>. De la bibliografía sobre el Consulado de Indias, además de las *Ordenanzas Reales... para el Prior y Cónsules de la Universidad de los Mercaderes*, impresas en 1678, pueden verse, A.Heredía, "Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, en Sevilla y Cádiz", *Anuario de Estudios Americanos*, XXVII (1970), pp. 219-279, "Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla", *Archivo Hispalense*, n° 171-173 (1973), pp. 149-183 y "Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores de Indias", *III Jornadas Andalucía-América*, Sevilla, 1985, vol. I, pp. 217-236 J.J.Real, "El Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias: su documento fundacional", *Archivo Hispalense*, n° 147-152 (1968-69), pp. 279-291.

<sup>12</sup>. Atribuciones comentadas por José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XVII, n° 26-50. Sobre esta acumulación de funciones, tanto oficial como extraoficialmente, por el Consulado en el siglo XVII, véase el trabajo de E.Vila, "El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación", en E.Vila y A.J.Kuethé, *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Sevilla, 1999, pp. 3-34. y más reciente, "El poder del dinero: la Casa y los consulados de Sevilla y Cádiz", en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, pp. 147-160.

<sup>13</sup>. Según C.H.Haring, *Comercio y navegación entre España y sus Indias en la época de los Habsburgo*, México, 1979 (ed. or. Cambridge, Mass, 1918), a mediados del siglo XVII el Consulado ya ha suplantado a la Casa de la Contratación, y según E.Schäfer, *El Consejo Real...*, p. 323, el papel preeminente de la Contratación fue indiscutible hasta mediados del siglo XVII.

<sup>14</sup>. Entre otros, A.M.Bernal y A.Collantes, "El puerto de Sevilla...", p. 799, y A.Domínguez Ortiz, "Los comerciantes en la sociedad andaluza de la Ilustración", en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, vol. I, p. 196.

<sup>15</sup>. Detalles en C.H.Haring, *Comercio y navegación...*, pp. 227 y ss., entre otros.



<sup>16</sup>. Real Cédula de 16 de julio de 1561, en *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por... Carlos II*, Madrid, 1681, (ed. facs. 1943, y reed. facs. Madrid, 1973), lib. IX, tit. XXX, ley I.

<sup>17</sup>. C.H.Haring, *Comercio y navegación...*, pp. 253-268.

<sup>18</sup>. Como explica José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. IV, n° 10, las flotas solían componerse de 15 a 20 navíos a mediados del siglo XVI, y de 30 a 70 en la segunda mitad y con mayor tonelaje. Una versión resumida de los ritmos del tráfico entre 1503 y 1650 en P.Chauu, *Sevilla y América...*, pp. 222-229; entre 1650 y 1700 en L.García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, 1980, cap. IV, y entre 1717 y 1778 en A.García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Cádiz, 1976 y 1988 (2ª), vol. II, Cuadros 7 y 8.

<sup>19</sup>. J.R.Fisher, "El sistema comercial...", p. 177, comenta que al crearse el Consulado, sus miembros recibían de la Corona «la concesión de un monopolio formal del comercio de Indias en forma de obligación de organizar el financiamiento y la defensa de las flotas regulares»

<sup>20</sup>. La clasificación utilizada en el texto, es tomada de A.M.Bernal y A.García-Baquero, *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976, pp. 53-57, y de A.Heredia, "Elite y poder: comerciantes sevillanos y asociaciones mercantiles en el siglo XVIII", *Archivo Hispalense*, n° 213 (1987), pp. 69-92.

<sup>21</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, p. 40.

<sup>22</sup>. «... que yo vi valer en Granada los terciopelos a veinte y ocho y a veinte y nueve reales, e ir un necio de gradas y darse a mercar y atravesar tan indiscretamente para la carga de una carabela que en espacio de quince días los hizo subir a treinta y cinco y a treinta y seis, en el cual estilo se quedaron los terciopelos y tejedores, y así también pedían después a los vecinos...», Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, p. 116.

<sup>23</sup>.- Pedro de Medina, *Libro de las grandezas y cosas memorables de España* (Sevilla, 1548), en *Obras de --*, ed. de A.González Palencia, Madrid, 1954.

<sup>24</sup>. Francisco de Ariño, *Sucesos de Sevilla de 1592 a 1604 recogidos por --*, s.a., ed. y prolog. A.M.Fabié, Sevilla, 1873, y reed. y present. A.Domínguez Ortiz, Sevilla, 1993, pp. 22-23. En nota al pie, A.M.Fabié incluyó la cuenta de los caudales llegados para la Real Hacienda en las tres flotas (6.257.117 pesos de 272 mrs.) y, sin detallar, su distribución: avería, Emperador de Austria, el Príncipe Andrea Doria –por el servicio de sus galeras-, diversos beneficiarios de mercedes y una larga serie de asentistas como los Maluenda, los Spínola, los Centurione, Simón y Cosme Ruiz, Sinivaldo Fiesco y otros.

<sup>25</sup>. El término *plata* designa tanto el oro y la plata amonedados como el valor de las barras y tejos de metales preciosos, de joyas, perlas y piedras preciosas, etc., como explican Juan de Solórzano, *Política Indiana*, Madrid, 1647 (reed. Buenos Aires 1930 y México 1979 y reed. facs. Madrid, 1972 a partir de la ed. de 1776 con est. prel. de M.A.Ochoa, por la que se cita), libro VI, cap. I, n° 26: «...debaxo de esta palabra Plata se suelen comprehender las demás haciendas... y tomarse la palabra Plata por qualquier género de moneda o riqueza...», y José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. XVII, n° 18: «...la palabra Plata en



las Indias, y aun en todos los que las cursan y comercian en ellas, está recibida no sólo por lo que es realmente plata, sino por la riqueza que en otro cualquier género de metal o de bazienda se tiene...». En este sentido se utiliza en este trabajo.

<sup>26</sup>. P.Chauun, *Séville et l'Atlantique...*, t. IV.1, t. VI.1 y 2, y t. VII, *Construction graphique*, t. VIII.1 y 2; más manejable, su *Sevilla y América...*, II parte, *La coyuntura*.

<sup>27</sup>. Así la llama Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, p. 46.

<sup>28</sup>.- Además de las cifras de E.J.Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, 1975 (ed. or., Nueva York, 1934), p.47, tabla 1, se cuenta con las de E.Lorenzo, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1980, que vienen a ser en conjunto (280.389.175 pesos frente a los 304.623.224 de Hamilton desde 1556 a 1600) un 8% menos, y, a partir de 1580, con las de M.Morineau, *Incroyables Gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, París-Cambridge, 1984-85, p. 78 y p. 81 que, en ese período sólo presentan diferencias despreciables con las de E.Lorenzo. En una recentísima revisión, M.Morineau, "Quelque chose, au XVII<sup>e</sup> siècle, a-t-il échappé a la Casa de la Contratación?", en A.Acosta, E.Vila y A.González, coords., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2004, esp. p. 499, hace ver que E.J.Hamilton sobreestimó las cifras de los tres últimos quinquenios del siglo. Solamente las cifras de F.P.Pérez Sindreu, *La Casa de la Moneda de Sevilla. Su historia*, Sevilla, 1992, p. 256, que arrancan de 1586, son notablemente diferentes.

<sup>29</sup>. L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 164-172, pp. 209-236 y Apéndice, tabla 1 y tabla 2.

<sup>30</sup>. Por ejemplo, P.Chauun, cuando la fuente no indica el tonelaje de las embarcaciones, lo asigna mediante un imaginativo procedimiento indirecto a partir de la artillería del navío, mientras que, por su parte, L.García Fuentes no incluyó los navíos de los *asientos de negros* y otros.

<sup>31</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. IV, n<sup>o</sup> 29, se lamenta de que a principios del siglo XVII las flotas salían regularmente y eran «...de 8 a 9.000 toneladas, y que ahora para que se despache una de 3.000 de dos en dos años, parece que no sólo se hazen esfuerços, sino milagros».

<sup>32</sup>. A.García-Baquero, "Andalucía y los problemas de la Carrera de Indias en la crisis del siglo XVII", *II Coloquios de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, vol. I, p. 536.

<sup>33</sup>. Esta afirmación y otras parecidas en H. y P.Chauun, *Séville et l'Atlantique...*, t. VIII-2, p. 889, pp. 1404-1405 y p. 1529. M.Morineau, "Un aluvión de oro y plata: los caudales de Indias", en *Catálogo de la Exposición «España y América. Un océano de negocios (Quinto Centenario de la Casa de la Contratación)»*, Madrid, 2003, p. 212, acusa a P.Chauun, con toda razón, de ser «responsable de otra trampa interpretativa. Creyó que el movimiento y el volumen de la navegación entre España y América eran el reflejo exacto de la actividad comercial y, sobre todo, del trasvase del oro y la plata. Error por partida doble».

<sup>34</sup>. El soporte principal de esta interpretación descansa en obras tan fundamentadas estadísticamente, tan admiradas y tan añejas como las ya citadas E.J.Hamilton, *El tesoro americano...*, y H. y P.Chauun, *Séville et l'Atlantique...* En realidad, bien mirada, esta línea interpretativa es heredera del pesimismo de muchos de los



arbitristas del propio siglo XVII y reproduce una de las premisas habituales de los reformadores ilustrados que, interesados en convertir en axioma la profundidad de la crisis del comercio colonial heredado, la utilizaron para magnificar sus logros. No obstante, contrástese sus resultados con los de J.Fontana, "Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis", en J.Fontana, ed., *La economía española al final del Antiguo Régimen*, III, *Comercio y colonias*, Madrid, 1982, pp. xix-xxi, y con los de J.Lynch, *Historia de España*, vol. XI. *Los Austrias (1698-1700)*, Barcelona, 1993, cap. VII, o con lo que testimonia la entidad de los negocios de las compañías flamencas en Cádiz en el último tercio del siglo XVII estudiadas por J.Everaert, *De Internationale en Koloniale Handel der Vlaamse firma's te Cadix (1670-1700)*, Brujas, 1973 (con resumen final en francés), esp. pp. 935-936, o con la agilidad en la financiación del tráfico y del comercio en el XVII que demuestra A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, 1992, cap. V, esp. pp.209-212, donde rebate la presunta contracción del comercio en el siglo XVII. También, como crítica global, aunque dirigida en especial hacia algunas de las múltiples debilidades de *Séville et l'Atlantique*, el contundente artículo de M.Morineau, "Revoir Séville. Le Guadalquivir, l'Atlantique et l'Amérique au XVI<sup>e</sup> siècle", *Anuario de Estudios Americanos*, LVII-1 (2000), pp. 277-293.

<sup>35</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. XVII, n<sup>o</sup> 18, aclara que «...*la palabra Ropa, tomada en general y absolutamente, comprehende (según práctica y estilo de la Carrera) todo quanto no es frutos de la tierra...*» que se cargaba en fardos, cajones, tercios, frangotes y otros embalajes cerrados.

<sup>36</sup>. Inicialmente la prohibición de producir vino fue total, incluyendo también la producción de paños, permitiéndose sólo labrar las viñas ya existentes, como se instruyó al Virrey don Francisco de Toledo. Las limitaciones a su producción y comercio en *Recopilación de las Leyes... de las Indias...*, título XII, leyes 1 y 19, título XIII, leyes 6 y 8 título XVIII, leyes XV y XVIII, con reales cédulas de 1596, 1601, 1609 y 1610. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro II, cap. IX, n<sup>o</sup> 16 argumenta que «...*en lo tocante a un género, tal como el vino estén aquellas Provincias dependientes y necesitadas de las de España, y sean en esta parte más forzosos y crecidos sus comercios y las correspondencias, y derechos que de ellos se causan*».

<sup>37</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. XVI, n<sup>o</sup> 1, n<sup>o</sup> 2 y n<sup>o</sup> 3, explica las prácticas seguidas en la Carrera en cuanto a fletes y que «...*de muchos años a esta parte... ay tassa de lo que se ha de pagar por tonelada, que es a razón de 44 ducados de plata...*», no importando con qué se ocupe esa tonelada, encareciéndose, por tanto, el coste del transporte para las mercancías de más volumen y menor precio. Así, por ejemplo, una pipa de vino pagaba por razón de flete lo mismo que un cajón de ropas de 43 palmos y 3/4, ambos aforados oficialmente en media tonelada. La diferencia de valor entre los contenidos de una y otro podía llegar a ser abismal. Además, en la práctica, si escaseaba el buque de una flota, los armadores solían exigir un precio superior a esa tasa para aceptar cargar vino u otros frutos.

<sup>38</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. XVI, n<sup>o</sup> 3 comenta que «...*si ay falta de buque suele aver tambien mayor estimación o ya en el precio o ya compensándola con que el dueño de las pipas preste dineros al maestro para*



su aviamento...» Esta actitud parece poco explicable al tratarse del mismo volumen, sea de una mercancía o de otra; pero se entiende si se tiene en cuenta que los maestros en el siglo XVII habitualmente toman préstamos a riesgo sobre el valor de las mercancías a su cargo, como indica Veitia y como ha comprobado A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 125-132. Por su parte, L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 240-241, y «Sevilla y Cádiz en las exportaciones de productos agrarios a Indias en la segunda mitad del siglo XVII», en *I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1978, vol.I, pp. 401-410, señala que maestros y propietarios de navíos entorpecían con frecuencia las exportaciones de caldos obligando a pagar en concepto de fletes cantidades muy altas para compensar el poco valor de la carga y hasta revendiéndolo sin cargar para ocupar más volumen con ropas.

<sup>39</sup>. Desde una Real Cédula de 1566, comentada por Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. IX, nº 11, mientras las ropas habían de pagar el 15% de almojarifazgo, los vinos quedaban cargados con el 20%, diferencia que se añade al hecho de no verse beneficiados por ninguna fórmula equiparable a las declaraciones juradas ni al *avalúo* —de lo que se hablará más adelante— y al hecho obvio de que tenían pocas posibilidades de ocultación y de minusvaloración a partir de un precio ya bajo. Desde 1633 en Veracruz se sobrecargaba el vino con 25 pesos por pipa destinados a la construcción de sus defensas, impuesto que desde 1675 pasó a cobrarse a su llegada y, por tanto, a pagar por el cargador. Sobre el motivo y circunstancias de esta sobrecarga, L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 255-256. Algunas de las repetidas quejas de los cosecheros en Archivo General de Indias (en adelante AGI), Consulados, libro 5, fols. 117-120 y fols. 123-125.

<sup>40</sup>. A.García-Baquero, «Andalucía y los problemas...», p. 536 y pp. 542-546, y *Andalucía y la Carrera...*, pp. 87 y ss. La hipótesis, naturalmente, agravaría la dependencia del comercio con respecto a las manufacturas extranjeras y, por tanto, más que de crisis de la Carrera habría que hablar de crisis de la «participación nacional».

<sup>41</sup>. E.J.Hamilton, *El tesoro americano...*, p. 47, Tabla 1. Véase también su *Guerra y precios en España, 1651-1800*, Madrid, 1988 (ed. or. Cambridge, Mass., 1947), pp. 37-40 y 65 y ss., y «The Decline of Spain», *Economic History Review*, VIII (1938), pp. 170-171.

<sup>42</sup>. A.Domínguez Ortiz, «Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665», *Anuario de Historia Económica y Social*, II (1969), pp. 161-185.

<sup>43</sup>. L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 388-389 y, con más detalle, Apéndice, tablas 47 y 48. En p. 382, reconoce expresamente que «las estadísticas oficiales de la Casa de la Contratación parecen dar la razón a quienes sostienen la tesis de la decadencia. No obstante, hay suficientes indicios como para sospechar que las verdaderas importaciones de caudales debían moverse en cifras muy aproximadas a las que sostienen Morineau y Everaert.»

<sup>44</sup>. M.Morineau, «Gazettes hollandaises et trésors américains (1580-1660)», *Anuario de Historia Económica y Social*, II (1969), pp. 289-347 y III (1970), pp. 139-209), trabajos que anuncian los resultados expuestos más detallada y extensamente en *Incroyables gazettes...*, con las indicaciones más precisas sobre las remesas



de plata en el siglo XVII en pp. 72-75 (1580-1620), pp. 61, 68 y 78 (1621-1635), pp. 105-106 (1636-1650), pp. 109-110 (1651-1660) y pp. 232-237 (1659-1701). Además de otras ocasiones, M.Morineau ha vuelto a reafirmar sus cifras relativas al siglo XVII y su conclusión general en “Carrera y Carreira. Un estado de la cuestión”, *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, vol.II, pp. 3-10 y muy recientemente, de forma implícita en “Un aluvión de oro y...”.

<sup>45</sup>. F.de P.Pérez Sindreu, *La Casa de la Moneda...*, pp. 256-258, con informaciones procedentes de la Casa de la Contratación, unas, y del Consejo de Hacienda, otras.

<sup>46</sup>. J.Everaert, *De Internationale en Koloniale...*, pp. 391, 395 y 902, resultados comentados en “Le commerce colonial de la ‘Nation Flamande’ a Cadix sous Charles II (ca.1670-1700)”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXVIII (1971), pp. 147-148, artículo que viene a ser el resumen de su *De Internationale en Koloniale...* Los datos correspondientes a las Flotas de Nueva España, en millones de pesos, son estos:

Año	Remesas	Año	Remesas	Año	Remesas
1670	(patacones) 8'5	1681	10'0	1690	10'0
1679	12'0	1685	15'0	1697	37'5
1697	37'5	1688	24'0		

<sup>47</sup>. E.Fernández de Pinedo, “Comercio colonial y semiperiferización de la Monarquía Hispánica”, *Areas*, nº extra, *Desigualdad y Dependencia* (Murcia, 1986), pp. 121-131. Sin contar el valor de otras mercancías y recogiendo exclusivamente las remesas para el rey y para particulares, resulta una media de algo menos de 14 millones en Flotas de Nueva España y de más de 26 en Galeones de Tierra Firme. Si se extrapolara este resultado a la totalidad de las navegaciones en ese período -procedimiento poco legítimo por la aleatoriedad de las flotas conocidas- supondría unas remesas inferiores a las de M.Morineau; pero, desde luego, enormemente superiores a las de L.García Fuentes para los mismos quinquenios. El resumen de sus resultados es el siguiente:

Quinquenio	flotas respecto de todas las despachadas en el quinquenio	Pesos(272 rs.).
1670-1674	3 a Nueva España y 1 a Tierra Firme, todas las despachadas	19.900.000
1675-1679	1 a Nueva España y 1 a Tierra Firme, de las 4 despachadas	26.424.768
1680-1684	1 a Nueva España y 1 a Tierra Firme, de las 4 despachadas	30.321.817
1685-1689	2 a Nueva España, 1 a Tierra Firme* y 1 registro a Buenos Aires	66.500.000
1690-1694	Ningún informe consular referido a este quinquenio	—
1695-1699	1 a Nueva España y 1 a Tierra Firme, de las 5 despachadas	44.000.000
1670-1699	13 flotas y galeones de 21 despachadas en total	187.146.585

<sup>48</sup>. A.García-Baquero, *La Carrera de Indias. Suma de la Contratación y océano de los negocios*, Sevilla, 1992, pp. 224-231.



<sup>49</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 210-212.

<sup>50</sup>. S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, 2002 (ed. or., Baltimore, MD, 2000), con alusiones a ello en p. 65 y p. 78. En pp.18-19 (p. 6 de la ed. or. inglesa) añaden la llamativa afirmación de que las importaciones *registradas* se recuperaron bastante antes del inicio de la guerra de Sucesión, y en p. 118 «las cantidades de plata colonial llevadas de contrabando a Europa no dejaron de crecer. Esta hipótesis viene confirmada directamente por los informes de los observadores franceses e, indirectamente, por la constante presión de los mercaderes ingleses y holandeses en las Indias Occidentales y en los puertos de la Baja Andalucía, por los informes de las gacetas holandesas y por la ansiedad de la comunidad mercantil francesa por utilizar las actividades comerciales, lícitas e ilícitas, para entrar en el circuito de la plata colonial».

<sup>51</sup>. La comparación entre producción de plata y remesas sería indicativa, y nunca a corto plazo, sólo en cuanto a parte de la plata registrada para la Real Hacienda, la recaudada como *quinto real*, y menos indicativa en cuanto a los restantes conceptos fiscales. Pero, además, de la plata producida en cada período sólo puede ser conocida la *quintada*, y no la que ya evadía este primer control. En cuanto a la plata de particulares, es decir, la que compone la mayor parte de las remesas, su relación con la producción minera es menos inmediata ya que el ritmo que sigue es el del comercio, articulado a través de las flotas y mediatizado por el resultado de cada feria, al ser en altísimo porcentaje, en torno al 80%, la contrapartida de los cargamentos de ida. Hay que contar también con que algunas cantidades de plata eran remitidas directamente y por diversos medios sin utilizar ni las flotas ni siquiera los caminos del Monopolio, aunque la vía más segura era la de los propios galeones. No hay que olvidar tampoco que partidas, ciertamente menos importantes, como la de bienes de difuntos -que es remitida por cuenta de la Real Hacienda-, la registrada como ahorro de particulares, obras pías y otras muchas, mantienen un ritmo de envío ajeno tanto al del comercio y la fiscalidad real como al de la producción. En conjunto, no hay ninguna razón para esperar que toda la plata producida atravesase el Atlántico ni que lo haga de inmediato y siempre en la misma proporción.

<sup>52</sup>. El notable aumento de la circulación interior colonial en el siglo XVII, como consecuencia del importante proceso de articulación económica regional, retenía en Indias mayor proporción de la plata producida que en el siglo anterior, como, entre otros, ha demostrado R.Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, 1992. Sobre ello, y otros aspectos, puede verse también el completo resumen de P.Bakewell, «La conquista después de la conquista: el origen del dominio español en América», en R.L.Kagan y G.Parker, eds., *España, Europa y el mundo atlántico. Homenaje a John H.Elliot*, Madrid, 2001, pp. 381-404, esp. pp. 395-396. Incluso de la plata de la Real Hacienda, en el siglo XVII quedaba en Indias una proporción creciente.

<sup>53</sup>. Sobre la cuantía de la plata remitida desde Acapulco hacia Oriente a través del *Galeón de Manila* pueden encontrarse algunas indicaciones en W.L.Schurtz, *El Galeón de Manila*, Madrid, 1992 (ed. or. Nueva York, 1939), esp. cap. IV, y «Prólo-



go» de L.Cabrera, pp. 24-27; también en P.Chanu, «Le Galion de Manille. Grandeur et decadence d'une rûte de la soie», *Annales E.S.C.*, VI-4 (1951), pp. 447-462, V.Vera, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, 1987, y sobre todo en C.Yuste, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, 1984, y "Un océano de intercambios", en *El Galeón de Manila. Catálogo de la Exposición...*, Madrid, 2000, pp. 139-150.

<sup>54</sup>. D.Brading y H.Cross, «Colonial Silver Mining: México and Peru», *Hispanic American Historical Review*, 52-4 (1972), pp. 568-579, esp. tabla 1; H.Cross, «South American Bullion Production and Export, 1550-1750», en J.F.Richards, ed., *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, Durham NC, 1983, pp. 397-424.

<sup>55</sup>. P.Bakewell, *Minería y sociedad en el México colonial: Zacatecas, 1546-1700*, México, 1976, pp. 188-201, pp. 241-260 y pp. 305-325, y «La minería en la Hispanoamérica colonial», en L.Bethell, ed., *Historia de América latina*, Barcelona, 1990, vol. III, pp. 79-91.

<sup>56</sup>. J.Te Paske (en colaboración con J. y M.L.Hernández Palomo), *La Real Hacienda de Nueva España: La Real Caja de México (1576-1816)*, México, 1976; J.Te Paske y H.Klein, *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, Durham NC, 1982, y H.Klein, «Las economías de Nueva España y Perú, 1680-1809: la visión a partir de las Cajas Reales», en H.Bonilla, ed., *El sistema colonial en la América española*, Barcelona, 1991, pp. 154-217, esp. los resúmenes de los cuadros A7 y A8.

<sup>57</sup>. Además de los trabajos citados en las notas anteriores, se han tomado en consideración las informaciones sobre la producción minera incluidas en L.Hanke, «La producción de plata en Potosí», est. intr. a Bartolomé Arsánz de Orsúa y Vela, *Historia de la Villa Imperial de Potosí*, Providence R.I., 1964-65; P.Bakewell, «Los determinantes de la producción minera en Charcas y en Nueva España durante el siglo XVII», en H.Bonilla, ed., *El sistema colonial en la América española*, Barcelona, 1991, pp. 58-72; J.A.Barbier, «Recent Trends in the Study of Spanish American Colonial Public Finance», *Latin American Research Review*, n° 23 (1988), y R.L.Garner, «Long-term Silver Mining Trends in Spanish America. A Comparative Analysis of Peru and Mexico», *American Historical Review*, vol. 68, n° 4 (1988), pp. 91-109. Citando a D.A.Brading y H.E.Cross, «Colonial Silver Mining...», el resultado propuesto por S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra...*, pp. 37-39, reiterado en p. 113 y p.118, es similar al del texto en cuanto a la tendencia: hasta 1620 la producción logró una media de 51'8 millones de pesos (¿de minas de 450 mrs.? ¿de 272 mrs.?) por quinquenio hasta llegar a su máximo, 77'9 millones, en 1621-25. De 1630 a 1650 la media fue de 55'6 millones por quinquenio para quedar en una media de 39 millones durante la segunda mitad del siglo, conclusiones que les llevan a afirmar en p. 120 que «la dimensión colonial de la crisis de España en el siglo XVII no parece reflejarse tanto en una caída sostenida de la producción y exportación de plata como en su transferencia a gran escala hacia las economías en desarrollo del noroeste de Europa». Con otra finalidad, un intento parecido fue llevado a cabo por R.Romano, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa y en la América ibérica*, México, 1993, así como por mi parte en «Realidad y ficción en el Monopolio de Indias: una reflexión sobre el sistema imperial espa-



ñol en el siglo XVII”, *Manuscrits. Revista d’Història Moderna*, n° 14 (1996), pp. 321-355. Por su parte, las informaciones aportadas por M.Castillo y M.F.Lang, *Metales preciosos: unión de dos mundos. Tecnología, comercio y política de la minería y metalurgia iberoamericana*, Sevilla, 1995, no incluyen informaciones aprovechables sobre esta materia.

<sup>58</sup>. Estos datos en A.Attman, *Dutch Enterprise in the World Bullion Trade, 1550-1800*, Göteborg, 1983, esp. pp. 97-103, y “The Bullion Flow from Europe to the East: 1500-1800”, en E.H.G. Van Cauwenbergue, ed., *Precious Metals, Coinage and the Changes of Monetary Structures in Latin-America, Europe and Asia*, Lovaina, 1989, pp. 65-68. En el mismo sentido, K.N.Chaudhuri, “Treasure and Trade Balances: The East Indian Company’s Export Trade”, *Economic History Review*, 2ª serie, XXI, n° 3 (1968), pp. 497-498, y “World Silver Flows and Monetary Factors as a Force of International Economic Integration, 1658-1758 (America, Europe and Asia)”, en W.Fisher, R.N.McInnis y J.Schneider, eds., *The Emergence of a World Economy, 1500-1914 (Papers of the IX International Economic History Congress, Berna, 1986)*, Stuttgart, 1986, pp. 61-81; M.North, “Bullion Transfer from Western Europe to the Baltic and the Problem of Trade Balances: 1550-1750”, en E.H.G. van Cauwenberghe, ed., *Precious Metals, Coinage...*, pp. 57-65, y O.Prakash, “Precious Metals Flows in Asia and the World Economic Integration in the Seventeenth Century”, en W.Fisher, R.N.McInnis y J.Schneider, eds., *The Emergence of a World...*, pp. 83-96, y A.Hazan, “En Inde aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles: trésors américains, monnai d’argent et prix dans l’Empire Mogul”, *Annales E.S.C.*, XXIV (1969), pp. 835-859.

<sup>59</sup>. El propio L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 229-233, resalta la contradicción en el período investigado entre la disminución del movimiento general de navíos y su volumen y el incremento de los cargamentos de ida, pero detiene su reflexión en ese punto.

<sup>60</sup>. La elección de los principales frutos y de las ropas ya queda justificada más arriba como componentes más determinantes del comercio de ida. La elección exclusivamente de la plata para particulares se justifica porque la plata consignada a la Real Hacienda no es indicativa del comercio más que en la pequeña proporción resultante de los impuestos que lo gravaban en Indias, plata que se ingresaba en las Cajas Reales y, por tanto, difícil de desagregar de los restantes ingresos de la Corona en Indias con las series disponibles. La relación de la plata de particulares con el precio de venta de los cargamentos de ida es obvia, aunque no debe entenderse como una proporcionalidad inmediata, directa y exacta ya que parte de los retornos son frutos, y no plata, y dado que, en ocasiones, *las haciendas* quedaban en Indias, por no haberse podido vender antes del regreso de la flota o por otras circunstancias, en espera de que *los encomenderos* las remitieran aprovechando los navíos de *aviso*, los de *azogues* o la siguiente flota. Además, no se olvide que incluye diferentes partidas pertenecientes a conceptos no mercantiles, cuya cuantía se estima cercana al 20%. En cualquier caso, la desviación debida a estos conceptos no mercantiles sería al alza y, por tanto, reforzará aun más la conclusión que se pretende.



<sup>61</sup>. Cosa que no ocurrió, sino todo lo contrario, aunque tampoco sea prudente afirmar que siempre y de forma inexorable se produjera la «fantástica subida de *valor* de las mercancías europeas en América» de la que habla P. Chaunu, *Sevilla y América...*, p. 237 (el subrayado de la palabra *valor* es mío). Sobre el incremento en Indias del *precio* de las mercancías europeas, explicaciones breves pero muy pertinentes, en J. Everaert, «Le commerce colonial...», pp. 146-147. L. García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 81-83, calculó que en el período 1650-1672 el beneficio, medido por la diferencia de precio en Sevilla y en Portobelo o Cartagena, era del 58% de media, que, al expresarse en Sevilla en vellón y en Indias en plata, se eleva al 70% de promedio.

<sup>62</sup>. Como sabían todos los que de cerca o de lejos conocían el Monopolio. Así lo explicaba Jean Pierre Ricard, *Le Négoce d'Amsterdam*, Ámsterdam, 1722: «*Suelen salir de Cádiz todos los años, en tiempos de paz, de doce a veinte navíos para América, la mayor parte destinados a La Habana, Veracruz y Portobello. Cuando los buques llegan a estos puertos, todos los comerciantes de las comarcas vecinas acuden a efectuar sus compras, y acontece que cuando los comerciantes traen más plata y oro del necesario para la adquisición de las mercancías que cargan los buques, éstas se venden caras y si, por el contrario, hay más abundancia de productos que de dinero, los productos se realizan a bajo precio, porque los que efectúan estos viajes prefieren vender su carga a cualquier precio que volverla otra vez a España...*», cit. por F. Rahola, *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*, Barcelona, 1931, p. 42. Sobre la feria de Portobelo, principalmente, Ch. Ward, *Imperial Panama. Commerce and Conflict in Isthmian America, 1550-1800*, Alburquerque N.M., 1983 (2ª); A. Loosley, «The Puerto Bello Fairs», *Hispanic American Historical Review*, n° 13 (1933), pp. 314-335, y E. Vila «Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, XXXIX (1982), pp. 275-340. Sobre otras ferias, aunque ya en el siglo XVIII, G. J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, esp. cap. II con numerosas e importantes referencias, y J. J. Real, «Las ferias de Jalapa», *Anuario de Estudios Americanos*, XVI (1959), pp. 167-314, reed. *Las ferias comerciales de Nueva España*, México, s.f.

<sup>63</sup>. Es decir, compradas como lotes de mercancías surtidas sin desembalar ni conocer en detalle, práctica general entre los cargadores al adquirirlas para reexportar y entre los grandes mayoristas limeños y mexicanos para, posteriormente, venderlas a las *pulperías* y a comerciantes al por menor.

<sup>64</sup>. Así ocurrió en 1672, ocasión en la que, según un «*Diario de los casos que auzedido en este Reyno de Tierra Firme desde que entraron los Galeones por el mes de agosto... de 1672*», en Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Consejos, Secretaría de Indias, leg. 21.742, sin firma ni fecha, aunque por su contenido se deduce que fue redactado en febrero de 1673 por un clérigo que retornaba a España: «...el Comercio de España no quiso abrir la feria. Hiciéronse muchas juntas... y nunca se ajustó nada... La causa desto fue como el General [de Galeones, don Diego de Ibarra] tubo cartas del Señor Conde de Lemos [don Pedro Fernández de Castro, Virrey del Perú] en que decía Su Excelencia que benían 18 millones para la feria y 2 millones y 200.000 mill pesos para Su Majestad... se aferraron los mercaderes de España diziendo que... los yndianos eran unos enbusteros, plaga que tiene esta Nación en esos Reynos.. Ellos estuvieron con los 18 millones y 3 que



*bavían reconocido estaban en Cartaxena, decían tenemos 21 millones, con que tenemos gran feria. Al cavo conocieron la verdad... Assí lloravan su confianza bana... en fin, fueron 10 a 11 millones los que el Comercio del Pirú trujeron para la feria... los que no quisieron esperar, a la postre vendieron razonablemente, con que todos los demás vendieron mal y, con las noticias de lo que había pasado en Portovelo, los de Cartaxena compraron como quisieron...». Nótese que según el informante vender por 10 ó 11 millones de pesos era mala feria.*

<sup>65</sup>. AGI, Consulados, libro 11, fols. 138, 141, 142 y 158. La flota llegó en diciembre de 1683 mandada por don Diego Fernández de Zaldívar. El duque de Guastalla, por orden del Rey, intentó la incautación de 500.000 pesos sobre el procedido de las mercancías francesas cargadas a la ida, prohibidas como *represalia* por la guerra con Francia. El Consulado se negó e hizo que el *valimiento* se convirtiera en una *anticipación*, es decir, un préstamo, y que los 500.000 pesos fueran proporcionados por los franceses dueños de la plata resultante de la venta de las mercancías remitidas contra la represalia. Como se acordó hacer «...*rateo sueldo a libra...*», es decir, 1 a 20, se pactó que la flota trajo 10.000.000 pesos, en los que seguramente no ha de estimarse incluido el valor de las restantes mercancías ni de la plata que no perteneciera a súbditos de Luis XIV. Las informaciones oficiales de la Contratación, en L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 394-395, p. 399 y tabla 47. E.Vila “Las ferias de Portobelo...”, y “Los gravámenes de la Carrera de Indias y el Comercio sevillano: el impuesto de Balbás”, en *III Jornadas Andalucía y América*, Sevilla, 1985, vol. I, pp. 253-270, también ha mostrado diferencias de este tipo en flotas de la primera mitad del siglo.

<sup>66</sup>. AGI., Consulados, libro 13, fol. 195. Según los registros oficiales llegaron 1.032.025 pesos en los Galeones y 411.842'5 en la Flota, en L.García Fuentes, *El comercio español...*, tablas 47 y 48,. Nótese, además, que el informe consular referido a los Galeones de Tierra Firme llegados en 1698 afirma que trajeron 36.000.000 pesos.

<sup>67</sup>. AHN., Fondos Contemporáneos, Ministerio de Hacienda libro nº 7.894, fol. 27, 24 de enero de 1662. Las dos reales órdenes en mismo folio y día. Las informaciones oficiales de la Contratación, en L.García Fuentes, *El comercio español...*, p. 402 y tabla 48. Estos galeones, mandados por el General Pablo Fernández de Contreras, arribaron a La Coruña, al igual que la flota precedente lo hizo a Santander, para esquivar tanto el bloqueo inglés como las embarcaciones extranjeras que solían esperarlos antes de llegar a Sanlúcar y tratar de evitar así la descarga clandestina de la plata. Sin embargo, de nada valió pues, prevenidos los extranjeros, «las cosas ocurrieron como de costumbre», según un documento que cita A.Domínguez Ortiz, “Los caudales de Indias y la política exterior de Felipe IV”, *Anuario de Estudios Americanos*, XII (1956), p. 375.

<sup>68</sup>. En conjunto, los caudales remitidos para la Real Hacienda, a causa del aumento de los gastos militares y de la administración colonial entre otros, paulatinamente ven disminuida la proporción en que en relación con los ingresos en Indias de la Corona son enviados a España. J.T.Paske y H.Klein, *The Royal Treasuries...*, vol.II, pp. 322-332, y “The Seventeenth Century Crisis in New Spain: Myth or Reality”, *Past & Present*, nº 90 (1981), pp. 124-127 y pp. 134-135, calcularon que la plata del rey remitida supuso, de toda la ingresada en las cajas reales



americanas, en el caso de Nueva España de 1611 a 1620 el 55% y sólo el 21% entre 1691 y 1700, y en el caso de Perú el 45% entre 1601 y 1610 y sólo el 4% en la década final del siglo. También con datos muy precisos K.J.Andrien, *Crisis and Decline. The Viceroyalty of Peru in the Seventeenth Century*, Alburquerque (N.M.), 1985, esp. Tabla 1, p. 34, Tabla 4, p. 57, Tabla 5, p. 62 y Tabla 11, pp. 186-187, que pueden resumirse así: en 1591-1600 el total de los ingresos del Virreinato del Perú fue de 31.000.000 pesos, cuyo 64% fue remitido a España; en cambio en 1681-90, con menores ingresos (24.000.000 pesos) debidos a la disminución de la plata potosina, el 95% se gastó allí en mantener la Armada del Mar del Sur y en financiar el astillero de Guayaquil y la fortificación de El Callao. En el mismo sentido, R.Serrera, "Las Indias españolas en el siglo XVII", en A.Domínguez Ortiz, dir., *Historia de España*, vol.VIII. *Descubrimiento, colonización y emancipación de América*, Barcelona, 1990, pp. 336-337, ha estimado que a principios del siglo XVII los gastos de la administración colonial suponían del 30 al 50% de sus ingresos, mientras que a finales del siglo los gastos suponían el 80 ó el 90% del disponible en las Cajas Reales. Véase también P.Bradley, "The Cost of Defending a Viceroyalty. Crown Revenue and the Defense of Peru in the Seventeenth Century", *Iberoamerikanisches Archiv*, X, nº 3 (1984), pp. 267-289. Como ejemplo, concreto aunque elocuente, de la disminución de las remesas de la Real Hacienda en el siglo XVII pueden aducirse las dificultades para pagar hasta los sueldos de los funcionarios de la Casa de la Contratación, consignados en la plata del rey, de la que se separaban 20.000 pesos con ese fin. Una consulta de 17 de marzo de 1662, reconoce que "...por las vajajas que ha havido no ha alcanzado el caudal para satisfacer enteramente esta partida y he mandado se cumpla luego librándolo en Sevilla en mis Rentas Reales..." (AGI, Indiferente, leg. 777).

<sup>69</sup>. A.M.Bernal y A.García-Baquero, *Tres siglos del comercio sevillano...*, pp. 110-114 y pp. 134-136. La referencia literal en p. 136. A lo largo de las páginas siguientes, ante lo acrisolado a la fecha de publicación de aquella obra de la idea del hundimiento de las remesas de plata y, en general, de la Carrera, los autores se vieron obligados a imaginar explicaciones de esa asincronía quiebras-coyuntura mercantil, explicaciones que, cuando menos, hay que considerarlas extremadamente forzadas. Posteriormente, A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 258-270, abandona tal esfuerzo y relaciona sencillamente las quiebras durante el siglo XVII —las 38 de la primera mitad y las 7 de la segunda— con causas tan concretas como la superación de los límites razonables, tanto del volumen de carga de las embarcaciones, haciendo insegura la navegación, como del endeudamiento sobre la carga de forma que un contratiempo en la venta o unas expectativas de beneficio fallidas llevaba a la insolvencia, siendo más determinante lo segundo que lo primero. Sobre quiebras en la Carrera de Indias en el siglo XVII, M.E.Rodríguez Vicente, "Una quiebra bancaria en el Perú del siglo XVII", *Anuario de Historia del Derecho Español* vol. XXV (1956), pp. 709-723, e I.Lobato, "El negocio de Indias y la quiebra mercantil en el siglo XVII. La quiebra de Juan Ochoa de Iurretauría, comprador de oro y plata", en C.Martínez Shaw y J.M.Oliva, eds., *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, en prensa. En cuanto a los siglos XVI y XVIII, A.Domínguez Ortiz, "La quiebra de Domingo de Ipeñarrieta,



maestre de plata”, *Archivo Hispalense*, XLVIII, nº 207-208 (1985), pp. 405-418; E.Lorenzo, *Comercio de España con América...*, vol. I, cap. 6, y “Esplendor y quiebra de la sociedad mercantil más poderosa del comercio indiano a mediados del siglo XVI”, *Revista de Indias*, nº 147-148 (1977), pp. 23-50; S.Tinoco, “Mercaderes, banqueros y bancos públicos. Aproximación a la problemática del trato y la banca en la Sevilla del siglo XVI”, *Pedralbes*, nº 1 (1980), pp. 347-353; R.Carande, “Cartas de mercaderes (en torno a 1575)”, *Moneda y Crédito*, nº 9 (1944), pp. 1-37, repr. en *Otros siete estudios de Historia de España*, Barcelona, 1978, pp. 155-231; A.Julián, “Quiebra, prisión, ordenación como cura y muerte de Alonso Hernández Melgarejo” en *Bancos, ingenios y esclavos en la época colonial*, Santo Domingo, 1997, pp. 154-160; A.Herrera, “La quiebra de la Casa y Compañía de Gabriel de Morales”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, vol. II, pp. 73-85, y J.M.Delgado, “El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)”, en J.Fontana, ed., *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982, vol. III, pp. 99-169.

<sup>70</sup>. J.Aguado, *Riqueza y sociedad en la Sevilla del siglo XVII*, Sevilla, 1994, pp. 75-81 y p. 133.

<sup>71</sup>. Esta falta de fiabilidad de los registros oficiales, circunscrita a los elaborados posteriormente a 1660, ya fue puesta de manifiesto por A.Domínguez Ortiz, “Las remesas de metales preciosos...”, pp. 562-585. En el mismo sentido, pero no limitando la causa a las innovaciones de 1660, A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 210-211. Según M.Morineau, “Un aluvión de oro y plata...”, pp. 216, la fuente deja de ser fiable ya en torno a 1640.

<sup>72</sup>. Al margen de quienes han sostenido esta afirmación a partir de los registros de regreso mirando en especial hacia la plata, su aval principal era la disminución del número de navíos y por ello del volumen total de las flotas en el siglo XVII, como en el caso de P.Chauanu. A.García-Baquero, “Andalucía y los problemas de la Carrera...”, esp. pp. 536-546, tras enfatizar, a partir de los datos de L.García Fuentes, el «cambio cualitativo en la composición del comercio» debido al aumento del porcentaje en volumen de las exportaciones industriales de origen exterior, centra la crisis en la participación española, lo que no le impide insistir en que «no necesita más demostración la confirmación de una crisis sostenida del volumen del tráfico en el siglo XVII» y argumentar que, dada la similar correlación entre tonelaje de ida y caudales llegados de 1506-10 a 1591-95 (0'88) y de 1591-95 a 1646-50 (0'81), el «tonelaje en modo alguno puede ser menospreciado como medida de la tendencia», ideas ya expresadas en “Las mudanzas del condicionamiento americano...”, pp. 243-249, y reiteradas en *Andalucía y la Carrera...*, pp. 88-100, y en *La Carrera de Indias...*, pp. 224-231. Frente a ello, M.Morineau, *Jauges et méthodes de jauge anciennes et nouvelles*, París, 1966, y “Les hésitations de la croissance (1580-1730)”, en P.Leon, ed., *Histoire Économique et Sociale du Monde*, París, 1978, vol. II, esp. pp. 81-82, ya había negado la posibilidad de correlacionar volumen y valor del tráfico e incluye este llamativo ejemplo: el precio de una tonelada de encajes de oro y plata de fabricación lionesa era de 4.000 marcos, el mismo que el de 1.000 toneladas de vino. En su “Revoir Séville...”, pp. 279-280, ha vuelto a desacreditar la menor correlación entre volumen y valor al demostrar de



forma precisa que la remesa de metales preciosos tenida por más cuantiosa, la llegada en la flota de 1595, sólo necesitó ocupar 46'5 toneladas de arqueo de las 25.394 de aquel convoy. Es decir, para batir aquel *record oficial* habría bastado la décima parte de la capacidad de carga de un galeón de los habituales en el siglo XVII. Muy recientemente M.Morineau, "Un aluvión de oro y plata...", p. 212 ha insistido en que el tonelaje necesario para transportar los mayores cargamentos de metales preciosos era muy pequeño, «de modo que las extrapolaciones realizadas en falso sobre el tonelaje resultaban tan gigantescas como quiméricas».

<sup>73</sup>. J.Fontana, "Comercio colonial y crecimiento...", p. xxii.

<sup>74</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, propone a lo largo de su obra que la cuantía y evolución de los cambios y riesgos marítimos, y, en su caso, los seguros, pueden servir como indicadores con los que afinar o corregir la coyuntura trazada por P.Chaunu y sus continuadores, cuyas aportaciones, de paso, son consideradas como un mero trasvase informativo de los registros de la Contratación, lo que no supone más que un «ejercicio bastante banal». La tajante descalificación en p. 124.

<sup>75</sup>.- He tratado sobre materias de este tipo en "El Consulado de Indias y el control de los mercados periféricos en el siglo XVII: la lucha por los registros sueltos", Comunicación presentada al *XIII Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas*, (Ponta Delgada, Azores, 4 a 8 de septiembre de 2002), en prensa, y "La participación extranjera en el Monopolio y el Consulado de Indias en el siglo XVII", *Rabida*, nº 22 (2003), pp. 53-66.

<sup>76</sup>. Sobre las dificultades metodológicas que plantea la investigación de la cuantía del contrabando y del fraude, véase M.Morineau, "Le contrabande, la fraude et l'elaboration statistique", en G.López Nadal, ed., *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (segles XV-XVIII)*, Palma de Mallorca, 1990, pp. 13-26. En cuanto al siglo XVII, ya habían tratado de resolver tales dificultades R.S.Smith, "Datos estadísticos sobre el comercio de importación en el Perú, 1698-1699", *Revista Chilena de Historia y Geografía*, nº 113 (1949); S.Villalobos, *Comercio y contrabando en el Río de La Plata y Chile*, Buenos Aires, 1977, y "Contrabando francés en el Pacífico", *Revista de Historia de América*, nº 51 (1961), pp. 49-80; K.R.Andrews, *The Spanish Caribbean. Trade and Plunder, 1530-1630*, New Haven, 1978, y *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, 1984; Z.Moutokias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, 1988; W.Klooster, *Illicit Riches. The Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden, 1995, y "Los holandeses en el Caribe, 1648-1700", en P.Butel y B.Lavallé, eds., *L'espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, Burdeos, 1996, pp. 139-149; M.Suárez, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Lima, 1995; y el clásico, E.W.Dahlgreen, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique*, vol. I. *Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Paris, 1909.

<sup>77</sup>. Aunque sean muy expresivas, naturalmente no se ha de reconocer valor estadístico en afirmaciones como, entre otras muchas vertidas en el siglo XVII, la de Miguel Álvarez Osorio y Redín en su *Extensión política y económica*, 1686, tras los



pormenorizados cálculos de los que dedujo que «...las tres cuartas partes de todo lo que llega a las Indias es contrabando, solo la cuarta parte llega en Flotas...», citado por S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra...*, pp. 124-125 y por J.Larraz, *La época del mercantilismo en Castilla, 1500-1700*, Madrid, 1943 (reed. Madrid, 2000, con intr. de P.Molas), pp. 54-55. Pero, considerando sólo esa cuarta parte remitida en flotas, ¿en qué proporción era cargada y registrada legalmente? Específicamente sobre el fraude se cuenta con algunas estimaciones modernas, como E.J.Hamilton, *El tesoro americano...*, pp. 50-51, que lo sitúa en torno al 10 o al 20% del comercio legal en las décadas finales del siglo XVI, mientras que A.Domínguez Ortiz, “Las remesas de metales preciosos...”, p. 570, valiéndose de observaciones fragmentarias pero muy indicativas, consideró más oportuno para esas décadas hablar del 50%, al menos en algunos años. En cuanto al siglo XVII, pocos investigadores dudan de que, sobre todo a partir de los años treinta, el fraude tanto a la ida como a la vuelta aumentó de forma incontrolada. En H.y P.Chauu, *Séville et l'Atlantique...*, t. VIII, 2, p. 398 y p. 902, se reconoce que desde aquella década la plata que eludía el registro ya suponía tanto o más que la registrada. En cuanto a los años cincuenta, M.Morineau, *Incroyables gazettes...*, p. 242, haciendo referencia a los cargamentos de retorno, estimó que el comercio legal representaba sólo el 20%. A mucho menos, el 5%, se limitaba el comercio legal según la apreciación -interesada, por supuesto- de Francisco Báez Eminente, el muy conocido arrendador de los almojarifazgos mayor y de Indias en los años sesenta y setenta y nuevamente en los ochenta, quien al justificar ante el Consejo de Hacienda su decisión de renunciar al arrendamiento, afirmó que «...en los despachos de galeones y flotas... siendo lo regular de su carga de 12 a 14 millones de mercaderías y frutos, apenas se hallará registro que importe, de 20 partes, la una...» Cit. por L.García Fuentes, “En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II”, *Anuario de Estudios Americanos*, nº XXXVII (1979), p. 256, nota 57. Sobre espectaculares estimaciones del fraude, véase también, E.Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid, 1960, pp. 262-263, y D.Brading, “El monopoli de Cadis i el Lliure Comerç”, en *Segones Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1987, p. 107.

<sup>78</sup>. En estas décadas de intensa competencia entre las producciones textiles inglesa, flamenca, holandesa, francesa, silesiana, etc., el comercio *directo* con las colonias españolas suponía una importante reducción de costes al ahorrar, en la medida en que no se defraudaran, los derechos de introducción y de reexportación, además de otros gastos causados por la intermediación monopolística. Sobre el comercio directo, principalmente C.Malamud, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1715)*, Cádiz, 1986; «España, Francia y el 'comercio directo' con el espacio peruano (1695-1730): Cádiz y Saint Malo», en J.Fontana, ed., *La economía española al final del Antiguo Régimen*, III, *Comercio y colonias*, Madrid, 1982, pp. 3-95, y “Los comerciantes limeños y su posición frente al «comercio directo» francés (1695-1725)”, *Estudis d'Història Econòmica*, nº 1 (1987), pp. 57-82.

<sup>79</sup>. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. X, recoge la legislación sobre el comercio entre Nueva España y Filipinas mediante el Galeón de Manila, haciendo hincapié, en nº 22, en la cédula de 1609 que limitaba a 200.000 ducados



la cantidad que podía ser remitida de Perú a Nueva España y en 500.000 la que desde Acapulco podía remitirse a Manila, y en las inaplicables cédulas de 1620 y de 1631 por la que «se mandó que del todo se cerrase el comercio de Perú con Nueva España», así como, en nº 24, las de 1596, 1600, 1608, 1612 y 1620 que reiteran, por su incumplimiento, la irreal prohibición de «...que a los [reinos] del Perú no se pueda traer, ni en ellos vender, tener, traer ni gastar seda ni ropa alguna de la que llaman de China...». Véanse también las obras citadas en la nota nº 53 sobre el comercio a través del Pacífico mediante el Galeón de Manila.

<sup>80</sup>. Aunque debe considerarse también que es poco diferente al comercio *directo* el trasvase de las mercancías *directamente* a los galeones a su partida y la recogida en ellos *directamente* de la plata a su regreso antes de entrar en puerto con la ventaja de la seguridad ofrecida por la navegación en los poderosos convoyes del Monopolio.

<sup>81</sup>. El exceso sobre las toneladas autorizadas al comercio canario con Indias bajo su régimen especial, concedido en 1556 a Tenerife sólo para cargar frutos, no pudiendo recibir directamente de Indias oro ni plata, sino tras su paso por la Casa de la Contratación, venía siendo denunciado desde siempre, como hacen José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. XXV, nº 1 y 11 a 22, Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. XVII, nº 3, donde comenta las reales cédulas que establecen los límites de la *permisión*, y Rafael Antúnez, *Memorias históricas...*, parte I, art. IV, que en todo lo anterior a 1672 parafrasea a Veitia. De la abundante bibliografía moderna sobre el régimen canario en el siglo XVII pueden verse J.Peraza, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, La Laguna, 1952 (Sevilla, 1977, 2ª); F.Morales, *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955, y “Canarias y Sevilla en el comercio con América”, *Anuario de Estudios Americanos*, IX (1952), pp. 173-207; A.López Cantos, “El tráfico comercial entre Canarias y América durante el siglo XVII”, *II Congreso de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1977, t. II, pp. 303-372; P.E.Pérez-Mallaina, “El Consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII”, *IV Congreso de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1982, t. I, pp. 615-650 (reimpr. En su *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*, Las Palmas, 1993, pp. 7-79); M.Babío, “Respuesta del Consulado de Sevilla sobre el aumento del tráfico comercial Canarias-Indias en 1654”, *IV Congreso de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1982, t. I, pp. 651-660, y B.Torres, “Fraudes en los navíos de registro de Canarias con las Indias”, *X Coloquio de Historia Canario-americana*, Las Palmas, 1994, vol. I, pp. 333-349. También, A.Guimerá, “Canarias en la «Carrera de Indias» (1564-1778)”, *I Jornadas de Estudios Canarias-América*, Santa Cruz, 1980, pp. 206-219; M.Lobo, “Estado actual de la investigación sobre el comercio canario-americano: estado de la cuestión”, en *X Coloquio de Historia Canario-americana (1992)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, pp. 141-150, y *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993, y la reciente de E.Torres, *Historia del Atlántico: el comercio de La Palma con el Caribe 1600-1650 (Relaciones de interdependencia e intercambio)*, Santa Cruz de La Palma, 2003.

<sup>82</sup>. Su presencia en Sevilla desde finales del siglo XVI motivó serios conflictos por las ventajosas estrategias de que podían valerse, tanto si venían en las flotas de



regreso provistos de «gruessos caudales» como tomando créditos a riesgo para comprar directamente a los extranjeros y cargar en la siguiente flota de ida, como los describe José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XXIX, nº 36, y libro II, cap. IV, nº 11 y nº 36. Sobre los peruleros, J.Lynch, “El comerç sota el monopoli sevillà”, *II Jornades d’Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1987, pp. 15-16, e *Historia de España...*, p. 243 y pp. 260-261; A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 312-313; L.García Fuentes, *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, 1997, y «El crédito comercial en la Carrera de Indias (1580-1630)», en M.J.Saravia y otros (eds.), *Entre Puebla de los Angeles y Sevilla. Homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, Sevilla, 1997, esp. pp.142-146, y M.Suárez, *Comercio y fraude...*, pp. 54-61, y *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el Estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, 2001, esp. pp. 370-385.

<sup>83</sup>. Por ejemplo, el cacao venezolano que los holandeses negociaban desde Curaçao era el que a finales del siglo XVII se consumía en Barcelona, como descubrió I.Lobato, *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial (Barcelona, 1650-1720)*, Sevilla, 1995, p. 241. La inapelable explicación la dio en 1687 el negociante barcelonés Pau Dalmases a Luis y Bernardo Recaño, sus corresponsales en Cádiz: «...el cacao ay es muy caro, según vmds. me significan; muy más barato lo tenemos en Amsterdam», cit. por I.Lobato, “América en la perspectiva de los mercaderes barceloneses del siglo XVII”, *Rábida*, nº 8 (1990), pp. 56-66, la referencia en p. 62.

<sup>84</sup>. Como han demostrado, entre otros, J.C.Caravaglia, *Mercado interno y economía colonial*, México, 1983, y C.S.Assadourian, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, 1982. Sobre la importancia del comercio intercolonial se cuenta desde hace décadas con M.Moreyra, *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*, Lima, 1944.

<sup>85</sup>. Este argumento, como se puede suponer, era el preferido por el Consulado, y ha sido asumido por muchos historiadores, como J.H.Elliott, “España y América en los siglos XVI y XVII”, en L.Bethell, ed., *Historia de América Latina*, Barcelona, 1990, vol. II, pp. 38-39 y, más recientemente, por S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra...*, p. 68, al comentar que, como el gobierno siempre rompía su promesa de no secuestrar la plata de particulares, «los hombres de negocios actuaban a la defensiva, escondiendo sus activos... Era el juego del gato y el ratón, en el que a largo plazo tanto el Estado como la sociedad eran perdedores.» lo que, aunque sea un argumento de peso, no llega al fondo del problema.

<sup>86</sup>. He partido de análisis de este tipo en mis “Fraude consentido y fraude legalizado: el fracaso de la fiscalidad ordinaria en la Carrera de Indias en el siglo XVII”, en P.Butel y B.Lavallé, eds., *L’Espace Caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Burdeos, 1996, pp. 151-181, y “Pacto fiscal y eclipse de la Casa de Contratación en el siglo XVII: Consulado, Corona e indultos en el Monopolio de Indias”, en A.Acosta, E.Vila y A.González, coords., *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, 2004, pp. 449-495.

<sup>87</sup>. Este punto de vista, por ejemplo en E.Fernandez de Pinedo, “Fiscalidad y absolutismo en Castilla en la primera mitad del siglo XVII”, en J.I.Fortea y C.M.Cremades, eds., *Política y Hacienda en el Antiguo Régimen*, Murcia, 1993, vol. I, pp. 33-51.



<sup>88</sup>. De hecho, al necesitar recurrir sistemáticamente al *arrendamiento* y al *encabezamiento*, hasta mediados del siglo XVIII la Hacienda Real no fue capaz de administrar y gestionar por sus propios medios sus ingresos, como hace ver M.Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982, pp. 260-261.

<sup>89</sup>. G.Muto, "Apparati finanziari e gestione della fiscalità nel Regno di Napoli dalla seconda metà del '500 alla crisi degli anni '20 del secolo XVII", en Varios, *La fiscalité et ses implications...*, p. 127, y "«Decretos» et «Medios Generales»: la gestione delle crisi finanziarie nell'Italia spagnola", en A.de Maddalena, *La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, Bolonia, 1986, p. 278. B.Yun, "Aristocracia, Corona y oligarquías urbanas en Castilla ante el problema fiscal, 1450-1600. (Una reflexión a largo plazo)", *Hacienda Pública Española*, monográfico *Historia de la Hacienda en España (siglos XVI-XX). Homenaje a don Felipe Ruiz Martín*, 1991, p. 26, utilizó la expresión «tensión a tres bandas» entre Fisco, Rey y Reino para expresar este hecho, tensión que, además, traía consigo el agravante de que cualquier intento de reforma encontrase frente sí un orden consolidado y rozase el incumplimiento del tradicional pacto fiscal entre el Rey y el Reino. En este sentido, véase el esclarecedor análisis de P.Fernández Albaladejo, "Monarquía, Cortes y cuestión constitucional en Castilla durante la Edad Moderna", *Revista de las Cortes Generales*, n° 1 (1984), pp. 11-34, repr. en su *Fragmentos de Monarquía. Trabajos de Historia política*, Madrid, 1992, pp. 284-299, así como otros trabajos incluidos en esta obra, especialmente "La resistencia de las Cortes", pp. 325-349. También es de mucho interés el análisis del intento de reforma de *Los Millones* y la argumentación general de B.Cárceles, *Fraude y administración fiscal en Castilla. La Comisión de Millones (1632-1658): poder fiscal y privilegio jurídico-político*, Madrid, 1994.

<sup>90</sup>. M.A.Ladero, *El siglo XV en Castilla. Fuentes de renta y política fiscal*, Barcelona, 1982, pp. 7-8, muestra cómo ya en las ciudades castellanas en el siglo XV la recaudación era en casi todas sus ramas un negocio para los grupos financieros y para el patriciado urbano y, por tanto, este hecho no era ninguna novedad en el momento de que aquí se trata. Véase también I.A.A.Thompson, "Crown and Cortes in Castile, 1590-1665", *Parliaments, States and Representation*, n° 1 (1982), pp. 29-45, y J.H.Elliot, "La decadencia de Castilla", en Varios, *Las Cortes de Castilla y León en la Edad Moderna*, Valladolid, 1989, pp. 412-413.

<sup>91</sup>. Sin introducir aquí un debate sobre el carácter público o patrimonial de la Real Hacienda, aunque, desde luego, va creciendo la conciencia de que el delito fiscal supone un obstáculo para el despliegue eficaz del Estado Moderno, parece acertada la argumentación sobre la naturaleza del fraude que en ese sentido propone de J.Van Klaveren, "Fiscalism, Mercantilism and Corruption", en J.D.Coleman, ed., *Revisions in Mercantilism. Debates in Economic History*, Londres, 1969, p. 140.

<sup>92</sup>. Visto desde la Colonia, no se puede disociar el comercio legal ejercido a través del sistema monopolístico del comercio ilegal ejercido por comerciantes extranjeros o por súbditos del rey de España, fuese directamente desde los puertos europeos o desde aquellos enclaves que las potencias europeas habían conseguido establecer en el Caribe. C.Malamud, "Els negocis d'un virrei catalá al Perú: el marqués de Casteldosrius (1707-1710)", en *Segones Jornades d'Estudis Catalano-*



*Americans*, Barcelona, 1987, esp. p. 85 y p. 88., ha comprobado que las casas comerciales y los capitales que traficaban en ambos circuitos eran muchas veces los mismos, por lo que niega la existencia de dos circuitos comerciales diferenciados. A partir de ahí, hay que reconocer que el contrabando era un fenómeno estructural típico y consustancial con la economía colonial. Aunque con referencia a los años de la Guerra de Sucesión, C.Malamud, al analizar las empresas mixtas entre peruanos y franceses para comerciar entre China y Perú y en el interior del propio Virreinato, demuestra que estas operaciones revelan un sistema mucho más organizado de lo que pudiera parecer a simple vista.

<sup>93</sup>. F.Hincker, *Les français devant l'impôt sous l'Ancien Régime: questions d'Histoire*, Paris, 1971, pp. 58-59, distingue entre el fraude de los pobres, consistente en la simple ocultación, y el fraude de los ricos, que se vale de la posición privilegiada y del control de sus autores sobre las instituciones locales. En sentido parecido, J.C.Waquet, "Aux marges de l'impôt: fraudeurs et contrabandiers dans la Toscane du XVIII<sup>e</sup> siècle", en Varios, *La fiscalité et ses implications sociales en Italie et France au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Roma, 1980, pp. 82-83. Más adelante, al comentar el fraude y el contrabando en Cadiz en el siglo XVII, podrá comprobarse hasta qué punto era así.

<sup>94</sup>. Por ejemplo, en el caso de los concejos municipales importantes, entre los que, por razones obvias, aquí interesa hacer referencia al de Sevilla. J.I.Martínez Ruiz, *Finanzas municipales y crédito público en la España moderna. La hacienda de la ciudad de Sevilla, 1528-1768*, Sevilla, 1992, sobre todo pp. 269 y ss. y pp. 280-281, ha comprobado que el Cabildo sevillano, en el que se integraban como caballeros veinticuatro y como jurados no pocos cargadores de Indias y otros negociantes en torno a la Carrera, aportó a la Real Hacienda entre 1621 y 1727 un total de 2.081.992 ducados, sin contar el costo de levas y material de guerra. Durante la segunda mitad del siglo XVII la aportación fue de 986.923 ducados. También conviene hacer notar que esas cantidades vienen a ser, respectivamente, algo menos del 25% y del 46% de lo que en los mismos períodos aportó el Consulado a la Real Hacienda, según los datos de E.Rodríguez Vicente, "Los cargadores a Indias y su contribución a los gastos de la Monarquía, 1555-1750", *Anuario de Estudios Americanos*, n<sup>o</sup> XXXIV (1977), pp. 220-221, Cuadro 1. Como en parte se podrá comprobar más adelante, la estrategia seguida por el Consulado coincidirá con esta fórmula, especialmente cuando logró en 1660 que la *avería* fuese conmutada por una aportación fija.

<sup>95</sup>. Incorporadas en la *Recopilación de las Leyes... de las Indias...*, libro VIII, título 17, insistiendo casi todas en la obligación de cumplir con el registro en la Casa de la Contratación. Además de las múltiples referencias en José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, esp. en libro II, cap. XVII. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. X, recoge y comenta una buena muestra de ellas, y en el mismo lugar, n<sup>o</sup> 11, explica que desde muy pronto los cargadores habían sustituido, para seguridad de sus mercancías, el registro oficial ante la Contratación por otro registro paralelo, incluso escriturado ante notario: "...y porque... registraban el oro, plata, perlas y otras joyas fuera del registro general y en registro aparte, se pone pena de perdimiento al que esto biciere y a los escrivanos que otorgaren



*dichos registros, por cédula de Valladolid, 9 septiembre de 1536*». Esta práctica seguramente debe ponerse en relación con la frecuencia con la que el Emperador ordenaba la incautación de la plata de particulares lo que incitaba a los cargadores a ocultar el valor real de sus negociaciones.

<sup>96</sup>. Citando sólo procedimientos muy precoces, habituales y generales, puede decirse, como reconocen H. y P. Chaunu, *Séville et Atlantique...*, vol. I, p. 70 y vol. VIII.2, p. 398, que casi desde el principio las ocultaciones y falsas declaraciones de mercancías con la complicidad de los oficiales de la Contratación hacían que los cargamentos de ida fueran «sistemáticamente devaluados». No más difícil era la carga posterior al cierre del registro, o la descarga clandestina de plata al regreso aprovechando la detención de las flotas en Sanlúcar o desviando embarcaciones a Cádiz, como documentan C.H. Haring, *Comercio y navegación...*, p. 112 y H. y P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique...*, vol. I, pp. 88-121. Aduciendo circunstancias contrarias en la navegación, las arribadas *forzosas* a puertos ajenos al Monopolio -en realidad, casi siempre maliciosas- facilitaban alijar plata y coloniales en otras costas. Según H. y P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique...*, vol. VI, pp. 72-73, entre 1504 y 1650 no regresaron a Sevilla el 31% de las embarcaciones despachadas, y, según L. García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 211-213, cuadro 18, en la segunda mitad del XVII la diferencia entre idas y retornos fue del 26% en número de embarcaciones y del 39% en tonelaje. Los naufragios, capturas y desguace de navíos en Indias por inservibles y los retornos autorizados a otros puertos no justifican tan altos porcentajes.

<sup>97</sup>. Un tratamiento más extenso de este proceso en mi «Fraude consentido y fraude legalizado...», ya citado. Consideraciones parecidas en E. Vila, «Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida», *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, pp. 27-43.

<sup>98</sup>. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. XIV, n° 7, justifica esta práctica argumentando que a los mercaderes «...a veces le son más graves y crueles los puertos que los naufragios por las vejaciones que suelen recibir en ellos...». De manera parecida, aunque mucho más tarde, en 1797, el también jurista e historiador gaditano Rafael Antúnez, *Memorias Históricas...*, p. 239, explica que esta simple declaración había sido tradicionalmente aceptada en sustitución de una verdadera inspección, «...porque era de menor inconveniente el fraude que con esta ocultación pudiera cometer uno u otro comerciante de mala fe, que el atraso que se causaría al comercio en general con aquellas prolijas diligencias»

<sup>99</sup>. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. IX, n° 13, hace referencia a reales cédulas de 1539 y 1540 que mandan que «...estas evaluaciones se bagan por el valor y precio mediano y por los registros, sin abrir ni desamparar los fardos, si no es en caso que, en contrario de lo que se dice que va dentro de ellos, haya denuncia en forma...»

<sup>100</sup>. A estos años corresponde lo ocurrido en 1624 en Portobelo, caso puesto de manifiesto por E. Vila, «Los gravámenes de la Carrera...», p. 256, ocasión en la que según el registro oficial, el valor del cargamento de los Galeones era de 1.385.297 pesos, pero en la feria celebrada a su llegada se vendieron mercancías por 9.340.396 pesos.

<sup>101</sup>. Cada arroba de ropas cargada en fardos, tercios, cajones y otros envoltorios cerrados en los Galeones de Tierra Firme se *avalúa* en 5.100 mrs., y en las Flotas



de Nueva España cada arroba de ropas se *avalúa* en 3.600 mrs. Explicaciones más detalladas en L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 77-84. ¿Tributaría más la madera de los cajones que sus ricos contenidos?

<sup>102</sup>. E.Vila “Las ferias de Portobelo...”, pp. 277-278 y p. 309.

<sup>103</sup>. A.Domínguez Ortiz, “Los caudales de Indias...”, p. 328, comenta también que la tensión durante los años cuarenta y cincuenta en torno a los registros era muy alta y añade que en 1641, ante la negativa de los *flotistas*, los responsables de la Flota de Nueva España llegaron a aceptar no hacer en Veracruz el obligado registro de la plata para hacerlo una vez regresada la flota, y en pp. 361-362 revela que los cargadores se negaban a cargar las flotas si antes no se les aseguraba «...no tomarles el dinero...».

<sup>104</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. IX, nº 8.

<sup>105</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. XVII, nº 19, explica que «...se verifica continuada y perpetua piedad real para con sus vasallos, pues repetidamente ha usado la de dispensar las leyes... abriendo puerta con manifestaciones a que se salvase lo que por no haberse registrado en la forma debida era ya del fisco por haber incurrido en comiso. Y otras veces, de la plata ya aprehendida se ha tenido commiseración y restituidose con alguna moderada multa a sus dueños...»

<sup>106</sup>. El párrafo reproducido en AGI, Consulados, Correspondencia, libro 52, fol. 21. El subrayado es mío. El conjunto de la operación en AGI, Consulados, Actas, libro 5, fols. 265-267 y fols. 269-272.

<sup>107</sup>. AGI, Consulados, Actas, libro 6, fol. 79.

<sup>108</sup>. Rafael Antúnez, *Memorias Históricas...*, pp. 156-159, cita casos de *manifestaciones* de plata y otras mercancías no registradas producidos en 1538, 1560, 1593, 1595 y 1597.

<sup>109</sup>. Sobre la avería, en primer lugar, G.Céspedes, *La avería en el Comercio de Indias*, Sevilla, 1945 (tirada aparte de *Anuario de Estudios Americanos*, II, pp. 515-698), quien en p. 14, afirma que la avería no puede ser considerada como un impuesto, sino «más bien como un seguro marítimo mutuo, por el sistema de cuota única proporcional» a pesar de que su fin es meramente preventivo ya que su objetivo era evitar el daño que, en caso de producirse, no era indemnizado. Más adelante, en pp. 93-94, insiste en dicho carácter a pesar de reconocer «un innegable proceso: de seguro mutuo evoluciona hacia tasa, es decir, ingreso de tipo público al compás de las crecientes injerencias estatales», aunque reafirma a continuación que «la originaria naturaleza jurídica de la avería no se ha alterado esencialmente» y en p. 140 concluye: «con toda evidencia es una forma especial de seguro». También, C.H.Haring, *Comercio y navegación...*, p. 65 y ss.; R.S.Smith, *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*, Barcelona, 1978 (ed. or. Durham NC, 1940), p. 128 y ss., L.Zumalacárregui, “Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI y principios del siglo XVII”, *Anales de Economía*, vol. IV, nº 16 (1944), pp. 383-425; E.Otte, “Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio transatlántico: la avería de 1507”, *Revista de Indias*, nº 93-94 (1963), pp. 519-530; E.Lorenzo, *Comercio de España con América...*, vol. II, pp. 343-360; F.Serrano, *Armadas y flotas de la plata (1621-1648)*, Madrid, 1989, pp. 289-307; M.E.Martín Acosta, “Estado de la cuestión sobre la avería en la historiografía espa-



ñola y americanista. La avería de 1602”, *Revista de Indias*, n° 188 (1990), pp. 151-160; C. Alvarez Nogal, “Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería”, *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*, Zaragoza, 1998, pp. 1.365-1.374, y S. Hierro, “El origen de la sociedad anónima en España. La evolución del asiento de avería y el proyecto de compañías de comercio de Olivares (1621-1633)”, Tesis Doctoral, Universidad de Alcalá, 1998.

<sup>110</sup>. Sin contar con algún ensayo previo, en su primera versión, en 1521, se estableció una aportación de *sueldo a libra*, es decir, el 5%; pero, desde 1525, al formalizarse el sistema, se consideró que sería suficiente con el 15% del valor de las mercancías registradas por cada cargador y así permaneció durante mucho tiempo para, ya hacia 1587, ser elevada al 4 ó 5% y pasar rápidamente al 6 ó al 8%. Desde entonces experimentó aumentos casi continuos llegando a alcanzar cerca del 50% en algunas flotas de mediados del siglo XVII. Véase, además de la bibliografía citada en la nota anterior, *Recopilación de las Leyes... de las Indias...*, libro IX, título IX, dedicado a la avería, y Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. IX; José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, caps. XIX, XX y XXI, y, aunque repitiendo a Veitia, Rafael Antúnez, *Memorias Históricas...*, parte IV, art. 1º, pp. 177-207.

<sup>111</sup>. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. IX, n° 11, tras considerar la avería como un *impuesto* añadido a los demás, es muy expresivo al respecto considerando que «...este nombre de Habería se debió de originar de que mediante este gasto se les conservan sus bienes a los navegantes, los cuales bienes en nuestra lengua española se llaman haberes... aunque muchos sienten que con tantas contribuciones antes se les pierden y disminuyen que se les guarden o conserven»

<sup>112</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XX, n° 12.

<sup>113</sup>. El detalle de los pormenores de esta negociación en mi “La negociación del «Nuevo Asiento de la Avería» (circa 1643-1667)”, *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, vol. II, pp. 44-69.

<sup>114</sup>. De diversas maneras el Consulado demuestra que su verdadera intención era la de acabar con el registro. Por ejemplo, consultado sobre la propuesta presentada en junio de 1653 por don Pedro Carrillo de Guzmán, Presidente de la Audiencia de Panamá, en la que proponía que, para evitar el «...estravío a los extraños...» de la plata, el registro se elaborase en Panamá «...por ser lugar más resguardado...» y que allí se pagasen la avería a 15% y el 1% del *maestraje*, el Consulado respondió que dichas propuestas «...no servirían de mas que causar mayores embarços e yncombenientes aviendo enseñado la experiencia de quanto daño y perjuicio ayan sido para el Registro las estrechezas y rigores assi en el Callao como en Puertovelo... Y quando ninguno de los medios propuestos se dirige a librarla del Registro (que es el que pudiera quietar los ánimos del Comercio y conseguirse con façilidad la cobranza de las Haverías en Panamá o Puertovelo) el Consulado reduciendo a suma brevedad su sentir le concluyrá con las mismas razones y fundamentos que en otras ocassiones que se an ofrecido semejantes a esta... Que en Panamá se les haga el buen pasage que se solía, sin añadir nuevos rigores... porque al paso que se aprietan las prevenciones y rigores para el registro a ydo descaeciendo. Y de ponerse en práctica tan nueva forma dada por Don Pedro Carrillo sería motivo para maiores yncombenientes, pues con ella se retirarian



*los Comercios del Piru y España hasta berle el paradero... Que con toda brevedad y prontitud se entregue la plata a sus dueños luego que llegue a España sin valerse Su Magestad de ninguna parte della por urgente que sea la nezesidad... Su Magestad mandará lo que más a su Real Servicio convenga. Guarde Dios a V.S. muchos años como deseamos, Sevilla, 7 de julio de 1653»*

<sup>115</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XX, nº 46, resume el decurso de la negociación de esta manera: «*De las diligencias que hazian [Presidente y Jueces de la Casa de la Contratación] en orden a que los comercios se obligassen nuevamente, resultó discurrirse por el año de 643 en que se hiziesse alguna otra forma de contribución en lugar de la Habería, y se llegó a proponerla, que en substancia venía a reducirse a lo que oy [1672] se practica, instóse sobre lo mismo en el año de 644, y como cada año fuesse mayor la relaxación en los fraudes contra el registro, en el 648 se repitió la representación de que se consumiesse el derecho de la Habería, subrogando en su lugar el que se repartiessse entre los comercios de Indias y de España y entre la Real Hazienda lo que se presuponía necesario para dote de las Armadas y Flotas, pero he reparado que en ninguna de estas proposiciones se contuvo la circunstancia de avandonar el registro, que después de devió de juzgar precisa para que más fácilmente abraçassen los comercios la contribución que se les assignava.*»

<sup>116</sup>. Real Cédula de 31 de marzo de 1660 en AGI, Consulados, leg. 27, y copia en libro 6, fols. 196-198; comentarios sobre ella en José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XX, nº 48, y Rafael Antúnez, *Memorias Históricas...*, pp. 200-201.

<sup>117</sup>. Real Cédula de 4 de julio de 1667 en AGI, Consulados, leg. 27. Los 790.000 ducados resultarían ahora de las siguientes aportaciones: la Real Hacienda, 150.000; el Comercio de Perú, 350.000; el Comercio de Nueva España, 91.900 (125.000 ps.); los comercios de Nueva Granada y Cartagena conjuntamente 29.100 (40.000 ps); los Galeones de Tierra Firme, 60.900 (83.750 ps.); la Flota de Nueva España, 109.090 (150.000 ps). En esta Real Cédula las cantidades están expresadas en pesos, por lo que traducidas a ducados están redondeadas. En consulta de 27 de junio de 1667, el Consejo de Indias da cuenta de que el nuevo ajuste con el Consulado se hace «...*para asegurar las contribuciones...*», en AGI, Indiferente, leg. 2688. El comentario de José de Veitia sobre esta Real Cédula en su *Norte de la Contratación...* libro I, cap. XX, nº 51.

<sup>118</sup>. AHN, Fondos Contemporáneos, Ministerio de Hacienda, Serie General, libro 7895.

<sup>119</sup>. AGI, Consulados, Actas, libro 9, fol. 189.

<sup>120</sup>. Una consulta del Consejo de Indias en julio de 1662, que de momento quedó sin respuesta real, avisa de que los 790.000 ducados ya no alcanzan a todo lo previsto y que, por tanto, no había con qué satisfacer los juros y otros pagos situados sobre el extinguido almojarifazgo de entrada desde Indias, lo que motivó algunos problemas entre el Consejo de Indias y el de Hacienda. El de Indias argumentó que «...*la avería no tiene caudal, hechos sus gastos y cobrado lo que procediere de estos repartimientos y, por tanto, no estar en obligación de dar satisfacción a los derechos del almojarifazgo de Indias y los demás que administra el Consejo de Hacienda...*», en AGI, Indiferente, leg. 784.



<sup>121</sup>. Este cargamento, por tanto, se valoró en 20.500.000 pesos; sin embargo, según los datos de L.García Fuentes, *El comercio español...*, tabla 48, en el registro sólo constaban 87.200 ps. para particulares, diferencia que ya no necesita ser explicada.

<sup>122</sup>. AGI, Consulados, libro 13, fol. 59, junta del Comercio de 17 de marzo de 1697. Se ha de añadir que en la junta siguiente, el 10 de abril, sí se aprobó el donativo de 200.000 ducados, con la condición de que «...*en conformidad del Acierto de Avería no se haya de poder alterar el repartimiento ni hacer novedad por ningún Tribunal ni Ministro, porque todos han de quedar inbividos... y con estas expresas y regulares circunstancias ofrece el Comercio hacer dicho servicio a Su Majestad...*», en AGI, Consulados, libro 13, fol. 67.

<sup>123</sup>. La duración de la vigencia de las reales cédulas de 1660 y 1667 ha suscitado algunas dudas. Según G.Céspedes, *La avería en el comercio...*, p. 92, varias reales cédulas indican que hasta 1704 perdura el sistema de 1660 y que «después el nombre de avería se pierde...». No obstante, en pp. 95-96, haciendo referencia a su naturaleza jurídica, afirma que en 1660 la avería fue sustituida por «un impuesto finalista de cupo fijo anual» mediante «una delegación de servicios de recaudación de un impuesto hecha por el Estado a favor de los consulados. Un impuesto que reemplazó, por fin, en 1660 a la avería», para concluir que «yerra, pues, claramente quien habla de supervivencia de la avería después de 1660». La *Recopilación de las Leyes... de las Indias...*, libro IX, título IX, ley 46, demuestra que en la fecha de su impresión no sólo está en vigor lo dispuesto en 1660 sino que bajo la nueva fórmula la denominación es la misma, y según Rafael Antúnez, *Memorias Históricas...*, pp. 203-204, «...*la nueva forma dada en la contribución de los comercios de 1660...*» permaneció en vigor hasta que durante la guerra de Sucesión dejó de ser necesaria al ser convoyadas las flotas por armadas francesas; aunque, al mismo tiempo, remitiendo a José Gutiérrez de Rubalcava (la referencia en su *Tratado histórico, político y legal del comercio de las Indias Occidentales...*, 1ª parte, *Compendio histórico del comercio de las Indias*, Cádiz, 1720, cap. XV, nº 229), Antúnez, tras hacer mención a sendas cédulas de 28 de febrero de 1701 y de 3 de septiembre de 1704 que ordenaban que se observase el *asiento de la avería*, las mismas que cita Céspedes, afirma que en los años siguientes llegaron a «...*despacharse las flotas por particulares proyectos...*», que incluían su financiación. Sería el caso del despacho conjunto en marzo de 1706 de los Galeones de Tierra Firme del Conde de Casa Alegre y de la Flota de Nueva España de don Diego Fernández de Santillán, sobrino del anterior (AGI, Contratación, Inventario III, Libros de Registro, leg. 2901), ocasión en que volvió a exigirse el antiguo almojarifazgo de Indias con el añadido de un 1% para costear el doble convoy. Parece, pues, que el problema es más bien terminológico.

<sup>124</sup>. Como se ha visto más arriba mientras que en los de regreso continúa su caída, no porque disminuya el comercio, sino sencillamente porque ahora ya no se registra la plata. Los datos en L.García Fuentes, *El comercio español...*, 2ª parte, «Exportación e Importación», y tablas del Apéndice, y, de forma más concreta en su «En torno a la reactivación...», esp. pp. 263-266.

<sup>125</sup>. J.Everaert, *De Internationale en Koloniale...*, pp. 913-914, muestra que la



contabilidad de la Casa Boussemart, una compañía flamenca de Cádiz dedicada a la reexportación a Indias, revela que entre 1670 y 1700 el 69% de sus envíos en las flotas no fueron registrados, porcentaje que en algunas ocasiones llegó al 90%.

<sup>126</sup>. Sobre medidas de represalia en el siglo XVII, A.Domínguez Ortiz, "Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV", *Hispania*, n° 89 (1963), pp. 71-110; P.Collado, "El embargo de bienes de los portugueses en la flota de Tierra firme de 1641", *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI (1979), pp. 169-207; M.A.Echevarría, "Un notable episodio en la guerra económica hispano-holandesa: el Decreto Gauna (1603)", *Hispania*, XLVI, n° 162 (1986), pp. 57-97; J.A.Sánchez Belén y M.D.Ramos, "Los comerciantes franceses en Castilla y la represalia de 1667", *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, n° 7 (1994), pp. 287-318, y A.Alloza, "La represalia de Cromwell y los mercaderes ingleses en España (1665-1667)", *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, n° 13 (2000), pp. 83-112.

<sup>127</sup>. AGI, Consulados, Actas, libro 11, fols. 138, 139, 141, 142 y 145.

<sup>128</sup>. La primera edición de estas *Memorias* es de A.Picardo, *Memorias de Raimundo de Lantery, mercader de Indias en Cádiz, 1673-1700*, Cádiz, 1949. Un análisis de ellas en P.Ponsot, «Au contact de deux mondes: une chronique gaditane. Les 'Memoires' de Raimundo de Lantery, 'mercader' de Cadix, 1673-1700», en *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Paris, 1973, vol. I, pp. 471-486. El texto reproducido en M.Bustos, ed., *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las Memorias de Raimundo de Lantery)*, Cádiz, 1983, p. 193.

<sup>129</sup>. AGI, Consulados, Actas, libro 11, fols. 153, 154, 162 y 163, junta del Comercio de 7 de julio de 1684. Obsérvese que la intransigencia del Consulado llega hasta el punto de hacer que la plata con la que una vez llegada compensará a la Corona por asumir este contrabando haya de venir por cuenta de ella, es decir, cargando el *maestraje* de la plata y fletes a la Real Hacienda, además de hacer que ella sea la que corra cualquier riesgo, como si hubiera sido pagada en Indias.

<sup>130</sup>. Un informe francés citado por A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, p. 278, los caracteriza como «...*jeunes gentilhommes...*, *cadets des meilleurs maisons du pays...*», y A.García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico...*, pp. 222-223, notas 77 y 79, cita documentos de 1738 que los definen como «*compañía de sugetos que viven con el entretenimiento o profesión de meter considerables porciones de oro y plata y otros géneros preciosos...*» y detallan los secretos del oficio, perfectamente compatible con el de funcionario de la aduana o de otras rentas reales. Otro informe francés, sin indicar su fecha, reproducido por S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra...*, p. 91, resume la situación del siguiente modo: «*No había regulaciones referentes a las operaciones en la Bahía de Cádiz. Los cargamentos eran transferidos impunemente de un navío extranjero a otro con destino a las Indias; continuamente declaraban valores de 200 y cargaban 1.000. Las prácticas abusivas también estaban extendidas en la Ciudad, donde el objetivo del "Ministro de Metedores" era comerciar de contrabando a cambio de un pago acordado. Los líderes de la Ciudad, entre los cuales había dirigentes de alta condición, participaban en estas prácticas, y eran respetados por el personal de aduanas, que tenía las consecuencias que podría tener el cumplir con su deber. Eran callados espectadores de un gran asalto*». He respetado la traducción que figura en la edición española a pesar de sus deficiencias.



<sup>131</sup>. C.H.Haring, *Comercio y navegación...*, p. 112 y H. y P.Chauun, *Séville et l'Atlantique...*, vol. I, pp. 88 y ss., explican que en aguas cercanas a la Bahía de Cádiz solían esperar el regreso de las flotas numerosos navíos extranjeros listos para cargar la plata llegada. Un testimonio elocuente resulta de la queja presentada el 9 de septiembre de 1651 por don Antonio Brun, Embajador del Rey de España ante los Estados Generales de las Provincias Unidas por no cumplir los súbditos fielmente el tratado de comercio hispano-holandés derivado de la Paz de Münster: «es mucha verdad que gran parte de las barras de plata no vienen registradas y, consiguientemente, dejan de pagar los derechos a Su Majestad. Esto procede de los oficiales de los navíos o galeones, los cuales las dejan desembarcar antes de llegar a Cádiz, habiendo siempre muchos navíos que las van a buscar media jornada antes. Reciben las barras, las llevan en derechura a las naves holandesas u otras que están fuera de la Bahía. Y cuando los galeones van a las Indias, los vienen siguiendo muchas naves holandesas y francesas, las cuales llevan a dichos galeones infinidad de lienzos de Saint Maló sin pagar derechos». Nótese que la queja no es porque los holandeses comercien, sino porque lo hacen sin pagar derechos al Rey de España.

<sup>132</sup>. M.Bustos, ed., *Un comerciante saboyano...*, pp. 285-287. Los subrayados son míos. En estas *Memorias* menudean otros relatos también muy demostrativos de la consideración que el fraude y el contrabando merecían al Comercio gaditano, como este, en pp. 148-149: «...[El Gobernador don Félix Nieto de Silva]... hizo un gran gobierno... ni era amigo de esas porquerías de descaminos. Y como ministro por la parte que toca al Rey, que no podía excusarle, lo hacía traer todo delante de él; ahí mandaba hacer tres partes... y delante de todos decía: “Esa entréguela a ese infame de soplón”... Y de ese modo vivían poco si no se ausentaban presto de Cádiz, porque en aquel tiempo los metedores los despachaban presto. Y me acuerdo que [en 1678] un don Pedro Martínez... no sé que soplo o descamino había hecho a don Juan de Soto, el mozo... que le cogió en medio de la calle Nueva a las once del día, cuando todos los hombres de comercio están en ella, y arrimóse a él, y sacó la espada de la cinta así de revés y le tiró un tajo en la cara para cortársela, diciendo en voz muy alta que todos lo entendieron: “Así trato los pícaros soplones”... Y entonces todos lo vitorearon al dicho don Juan, quien se levantó con todos los créditos de la calle Nueva... Y volviendo a nuestro don Diego Caballero: cuando le venían esos cicaterillos de las Puertas con algún descamino de cuarenta o cincuenta pesos... los molía a palos y se lo hacía volver; con que en su tiempo tuvieron mal cuartel los cicaterillos y soplones...”.

<sup>133</sup>. M.Bustos, ed., *Un comerciante saboyano...*, pp. 125-126.

<sup>134</sup>. Afirmaciones de este tipo y contundencia en A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, esp. cap. V, dedicado al estudio de los créditos a riesgo de mar en el siglo XVII.

<sup>135</sup>. Parece oportuno reproducir aquí el conocido comentario de Adam Smith, *La riqueza de las Naciones*, Edimburgo, 1776, libro II, p. 386, sobre el contrabandista, un miembro respetado de la sociedad «...una persona que, aunque sea, sin duda, censurable por violar las leyes de este país, es, con frecuencia, incapaz de violar las de la justicia natural y sería, en todos los aspectos, un excelente ciudadano si las leyes no convirtieran en delito lo que en la naturaleza no lo es... Pretender tener escrúpulos para comprar mercancías de contrabando, aunque se tra-



te de un estímulo manifiesto a la violación de las leyes sobre la venta y al perjurio que casi siempre le espera, se consideraría en la mayoría de los países como una de aquellas manifestaciones pedantes de hipocresía que, en vez de aumentar el crédito de una persona, sirven para exponer a ésta a la sospecha de que es más bribón que la mayoría de sus conciudadanos».

<sup>136</sup>. Sobre estos esfuerzos, que no sólo conciernen a la Carrera de Indias, véase J.A.Sánchez Belén, *La política fiscal en Castilla durante el reinado de Carlos II*, Madrid, 1996, pp. 146-160.

<sup>137</sup>. Estos procedimientos se alternan entre *donativos gratuitos*, es decir, sin intereses, aunque sujetos habitualmente al cumplimiento de alguna condición; los *préstamos llanos* a intereses corrientes, el 8% anual y, desde los años ochenta, al 1% al mes; las *anticipaciones* a cuenta de futuros pagos, casi siempre la cantidad a aportar en concepto de avería conmutada y en ocasiones con interés, fórmula que parece más del gusto del Consulado, y, finalmente, los *indultos*, es decir, la compensación que la Corona acepta para condonar un delito fiscal ya cometido o... para que el delito pueda ser cometido impunemente. Como se ve, unos y otros tienen distinto carácter, aunque el Consulado suele referirse a todos ellos con la denominación genérica de *servicios a Su Majestad*.

<sup>138</sup>. La bibliografía moderna sobre los extranjeros en el Monopolio es tan abundante como dispar. Sin citar ahora la que será citada en las notas siguientes, seleccionando la centrada en el siglo XVII, y sin incluir las dedicadas a materias más amplias, merecen citarse, por una u otra razón, A.Girard, *Le commerce français à Séville et Cádiz au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, Burdeos, 1932, y "Les étrangers dans la vie économique de l'Espagne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles", *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, V, n<sup>o</sup> 22 (1933), pp. 567-578; L.Moreno, «Los extranjeros y el ejercicio del comercio de Indias», *Homenaje a Rafael Altamira*, Madrid, 1936, pp. 364-386; H.Sancho de Sopranis, «Los genoveses en la región gaditano-xericense de 1460 a 1800», *Hispania*, VIII, n<sup>o</sup> 32 (1948), pp. 355-402 y «Las naciones extranjeras en Cádiz durante el siglo XVII», *Estudios de Historia Social de España*, IV-2 (1960), vol. 2, pp. 639-877; A.Domínguez Ortiz, «Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII», *Estudios de Historia Social de España*, IV, vol. 2 (1960), pp. 239-426, (repr. en *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Sevilla, 1996), y «Guerra económica y comercio extranjero...»; E.Stols, «Les marchands flamands dans la Péninsule Iberique a la fin du seizienne siècle et pendant la premiere moitié du dixseptienne siècle», en *Kolner Kolloquien Zur Internationale Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, Colonia, 1970, pp. 226-238; Y.Dias Avelino, «A naturização de mercaderes-banqueiros portugueses para o exercicio do comercio na America dos Austrias», *Revista de Historia*, parte I, n<sup>o</sup> 86 (Sao Paulo, 1971), pp. 389-414, y parte II, n<sup>o</sup> 90 (1972), pp. 469-493; J.Everaert, «L'implantation des manufactures textiles flamandes en Espagne à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle», en *Miscellanea Charles Verlinden*, Gante, 1975; M.Ravina, «Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a fines del siglo XVII», *Revista de Indias*, n<sup>o</sup> 172 (1983), pp. 481-513; E.Vila, «Descendencias y vinculaciones sevillanas de un prócer italiano: Juan Antonio Corzo Vicentelo», en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XVI-*



XVII, Sevilla, 1989, pp. 411-426, y *Los Corzo y los Mañara. Tipos y arquetipos del mercader sevillano*, Sevilla, 1991; M.Bustos, *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz: los Colarte (1650-1750)*, Cádiz, 1991, y M<sup>a</sup> G.Carrasco, “La Colonia británica de Cádiz entre 1650 y 1720”, en P.Fernández Albadalejo, ed. y coord., *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España Moderna*, Alicante, 1997, vol. I, pp. 331-342. Por mi parte, he reflexionado sobre los extranjeros en torno al Monopolio en “La inmigración extranjera en la Andalucía del siglo XVII: la atracción de la plata americana”, en A.Eiras y D.L.González Lopo, coords., *Movilidad interna y migraciones intraeuropeas en la Península Ibérica*, Santiago de Compostela, 2002, pp. 281-297, y en “La participación extranjera en el Monopolio...”, ya citado.

<sup>139</sup>. La cita en José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, lib. I, cap. XXI, repetida literalmente por Antúnez.

<sup>140</sup>. Además de que los hijos de extranjeros nacidos en reinos españoles, los *jenízaros*, por ese hecho ya eran súbditos del Rey de España, esta «nacionalización» podía obtenerse directamente, *por vía de gracia*, mediante su compra a la Corona, es decir, por *beneficio de donativo*, como escribió Veitia, o por vía administrativa. En este caso era necesario probar —lo que era fácil aunque no fuese cierto— haber vivido veinte años en España, diez de ellos con casa comercial o *bienes de asiento* y estar casado con natural según una Real Cédula de 1608 que aumentó los diez años prescritos por una Real Cédula de 21 de febrero de 1562 a veinte. Véase José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, cap. XXXI, n<sup>o</sup> 1-15, y *Recopilación de las Leyes...de las Indias...*, Libro IX, Título 27, recogiendo las Reales Cédulas de 2 de octubre de 1608, 15 de diciembre de 1616, 11 de octubre de 1618 y 7 de junio de 1620. Más detalles en L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp.36-55. Recientemente A.García-Baquero ha vuelto a precisar con todo detalle lo concerniente a la ambigua situación desde la que participan los extranjeros en la Carrera en su “Los extranjeros en el tráfico con Indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional”, en M.B.Villar y P.Pezzi, eds., *Los extranjeros en la España moderna. Actas del I Coloquio Internacional* —, Málaga, 2003, pp. 73-100.

<sup>141</sup>. L.García Fuentes, *El comercio español...*, p.37. Sus resultados son éstos:

Años	Sevilla	Cádiz	Pto.Sta.María	Indias	Totales
1650-1659	5	1	-	-	6
1660-1669	5	7	-	-	12
1670-1679	-	5	-	-	5
1680-1689	4	13	2	3	22
1690-1699	4	4	-	-	8
1650-1699	18	30	2	3	53



<sup>142</sup>. Fr. Juan de Castro, *Memoriales para el entero conocimiento de la causa que destuye y acaba la Monarquía de España*, Cádiz, 1669.

<sup>143</sup>. cit. por A.Girard, *Le Commerce français...*, pp. 552-553.

<sup>144</sup>. En este sentido, J.Everaert, *De Internationale en Koloniale...*, p. 929, y S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra...*, p. 78 y p. 88.

<sup>145</sup>. Véase J.I.Israel, *La República holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997 (ed. or. 1982), esp. cap. VII, y el fino análisis de este tratamiento preferencial en C.Martínez Shaw, "The Overseas Spanish Empire and the Dutch Republic before and after the Peace of Münster", *De zeventiende Eeaw*, n° 13 (1997), esp. pp. 138-139, repr. como "El Imperio colonial español y la República Holandesa tras la Paz de Münster", en *Pedralbes*, n° 19 (1999), pp. 117-129. También, desde un enfoque mucho más amplio en cuanto a los temas tratados, el esclarecedor estudio de M.Herrero, *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, 2000, esp. cap. 3, en el que se detalla la red diplomática y mercantil neerlandesa y su posición de privilegio en los mercados hispanos, y cap. 5, dedicado a las actividades ilícitas de los holandeses, es decir, aun más allá de lo otorgado por los tratados. Tienen notable interés muchos de los documentos reproducidos por D.Salinas, *Espionaje y gastos en la diplomacia española (1663-1683)*, Valladolid, 1994.

<sup>146</sup>. Poco se ha añadido a lo que sobre ello explicara hace décadas J.Martínez Gijón, "La práctica del comercio por intermediario en el tráfico de Indias en el siglo XVI", *Anuario de Historia del Derecho Español*, n° 40 (1970), pp. 5-83, repr. en J.Martínez Gijón, *Historia del Derecho Mercantil. Estudios*, Sevilla, 1999, ed. póstuma a cargo de C.Petit, pp. 207-266.

<sup>147</sup>. Desde luego, diversas reales cédulas prohibían tanto la constitución de compañías con extranjeros, especialmente con enemigos de la Corona, como prestar el nombre para cargar; pero, como tantas otras cosas en el Monopolio, nadie contaba con que su cumplimiento fuera efectivo, por mucho que el Comercio sevillano reclamara la aplicación de las graves penas previstas para quienes se prestasen como testaferreros, «...esos españoles que encubren esta ilegalidad...». La expresión en AGI, Consulados, libro 11, fol. 47.

<sup>148</sup>. Miguel de Cervantes, *La Gitanilla*, 1610, en *Novelas Ejemplares*, ed. de J.B.Avalle-Arce, Madrid, 1985, vol. I, p. 135.

<sup>149</sup>. E. Stols, "La colonia flamenca de Sevilla y el comercio de los Países Bajos en la primera mitad del siglo XVII", *Anuario de Historia Económica y Social*, II, n° 2 (1969), pp. 363-381.

<sup>150</sup>. A.Girard, *Le commerce français...*, p. 338 y ss. M.Morineau, "Un aluvión de oro y plata...", p. 217, para ilustrar la colaboración entre naturales y extranjeros da cuenta, sin precisar el momento, de que cuando con motivo de la declaración de una guerra sobrevoló sobre los franceses la amenaza de confiscación de sus mercancías, pudieron eludirla poniéndolas a salvo en los almacenes de sus aparentemente competidores españoles.

<sup>151</sup>. J.Everaert, *De Internationale en Koloniale...*, y "Le commerce colonial de la «Nation Flamande...»", pp. 139 y ss.



<sup>152</sup>. P.Collado, "En torno a los orígenes del Monopolio comercial gaditano: mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la Bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII", *Actas de II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1983, vol. I, pp. 603-615.

<sup>153</sup>. M.Bustos, ed., *Un comerciante saboyano...*, pp. 89-90.

<sup>154</sup>. Y si se considera sólo los originarios de territorios españoles, los nacidos en la ciudad de Cádiz no representan más que el 20%, según M.Bustos, "Urbanisme et négoce a Cadix aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles", *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, n<sup>o</sup> 4 (1988), pp. 163-183.

<sup>155</sup>. Memorial elevado por Francisco Nuñez de Villavicencio, regidor de la Ciudad de Cádiz, circa 1668, cit. por A.Domínguez Ortiz, "Datos para la historia de Cádiz en el siglo XVII", *Archivo Hispalense*, n<sup>o</sup> 96 (1959), pp. 43-49, repr. en *Estudios de Historia Económica y Social de España*, Granada, 1987, p. 68.

<sup>156</sup>. Memorial que la Ciudad de Cádiz acordó que se pusiese a los Reales Pies de S.M. la Reyna Nuestra Señora..., s.l., s.a., pero 1668-1669, cit. por A.Domínguez Ortiz, "Datos para la historia de Cádiz...", pp. 66-67.

<sup>157</sup>. Como las constituidas para la explotación de las almadrabas de Tarifa, para la administración de la *renta de millones* y el *estanco del tabaco*, o para el *asiento de la cerveza*. Véase, M.G.Carrasco, *Comerciantes y casas de negocios...*, pp. 121-124.

<sup>158</sup>. P.Chaunu, *Conquista y explotación...*, p. 136.

<sup>159</sup>. En toda Europa era tenida como natural y justificada la participación extranjera en el Monopolio, entre otras cosas porque «Sería necesario que los comerciantes de Cádiz fuesen ricos sobre toda ponderación para poder adquirir y pagar todo lo que envían anualmente y para proveer de mercaderías al segundo año si los retornos no llegasen antes de la salida de una nueva flota. Por eso, los comerciantes de Cádiz tienen corresponsales en las principales ciudades mercantiles para que les embarquen por su cuenta para América a nombre de españoles o para venderlas en Cádiz. En el primer caso, los españoles reembolsan a los extranjeros cuando llegan los retornos... a las veces les dejan 80, 100 y más por ciento de provecho; pero a veces no son reembolsados en uno ni dos años, según sea la buena fe y el cuidado de sus intermediarios españoles...», como explica Jean Pierre Ricard, *Le Négoce d'Amsterdam*, Amsterdam, 1722, cit. por A.Domínguez Ortiz, «La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVII hasta el traslado de la Casa de la Contratación», en Varios, *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, 1976, pp. 8-9.

<sup>160</sup>. J.Lynch, "El comerç sota el Monopoli...", esp. pp. 10-11, e *Historia de España...*, vol. XI, pp. 209-210, tras su muy sagaz reflexión sobre el funcionamiento del Monopolio, concluye que la Corona, siempre necesitada de recursos, poca cosa hacía para limitar la presencia de mercancías extranjeras y que, en aparente contradicción, cerraba los ojos ante el fraude con tal de que todo se hiciera dentro de la ficción del Monopolio. Una observación parecida, aunque trasladada al «dominio nominal de las colonias americanas», en S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra...*, p. 113, y en p. 120, donde expresan como probable, haciendo suya la argumentación del cónsul francés en 1686, que esta tolerancia podría ser más «...el resultado de una sutil política que de la corrupción y el mal gobierno de su Estado.



*Diría que dicha tolerancia... es realmente necesaria, puesto que sus súbditos no están en condiciones de beneficiarse de este vigoroso y rico comercio.*

<sup>161</sup>. AGI, Consulados, libro 12, fol. 242, junta del Comercio de 9 de mayo de 1693.

<sup>162</sup>. P.Vilar, "El problema de la formación del capitalismo", en *Crecimiento y desarrollo*, Barcelona, 1964 (1ª) y 1974 (2ª), por la que se cita, versión ampliada de «Problems on the Formation of Capitalism», *Past & Present*, nº 10 (1956), pp. 15-38. La referencia en pp. 126-127.

<sup>163</sup>. Sobre todo en términos de precios de flete por mar y no sólo en su trayecto hasta América, como ya se indicó más arriba al comentar la exportación de frutos, sino que, como mostró J.Everaert, *De Internationale en Koloniale...*, pp. 878-879, el transporte por mar desde los puertos del noroeste de Europa hasta la Bahía gaditana según la contabilidad de las casas flamencas de Cádiz era sorprendentemente barato, alrededor del 2% del coste de los bienes importados.

<sup>164</sup>. M.Ravina, "Riesgos marítimos en la Carrera de Indias", *Documentación y Archivos de la Colonización española*, Madrid, 1980, vol. II, pp. 103-157.

<sup>165</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, ya citado. Salvo indicación expresa, todas las informaciones utilizadas en las páginas siguientes proceden de esta obra, prácticamente la única que aborda tan decisiva como compleja materia.

<sup>166</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, p. 115, entre otras muchas referencias al crédito en la Carrera de Indias.

<sup>167</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, p. 116 y p. 164.

<sup>168</sup>. La fundamentación por extenso de la implantación de los cambios y riesgos marítimos en la Carrera y su funcionalidad en A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, cap. III.

<sup>169</sup>. No obstante, en las primeras décadas su uso fue constatado por E.Otte, "Letras de cambio en América", *Moneda y Crédito*, nº 145 (1978), pp. 57-66

<sup>170</sup>. E.Vila, "Algo más sobre el fraude...", p.30, resume el informe elaborado en 1622 sobre los problemas de la Carrera por Francisco de Mandojana, destacado cargador con gran actividad en las primeras décadas del siglo XVII, en el que se considera el daño que causaban «...los excesivos fiados que se hacían, en el dinero tomado a daño y en la venta de las escrituras...», es decir, en el uso como medio de pago de los documentos privados que acreditaban el préstamo a riesgo, y que de ello se beneficiaban sobre todo los extranjeros mientras que los naturales sólo eran meros intermediarios. Este informe también fue analizado por A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 250-251, y le sirvió para argumentar la *mutación funcional* de la que se hablará más adelante.

<sup>171</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, cap. XII, p. 191.

<sup>172</sup>. Sobre estas materias, las mejores obras siguen siendo clásicos como A.E.Sayous, "Les débuts du commerce de l'Espagne avec l'Amérique (1513-1518) d'après des minutes des archives notariales de Séville", *Revue Historique*, CLXXIV (1934), pp. 185-215, y "Le genèse du système capitaliste: la pratique des affaires et leur mentalité dans l'Espagne du XVI<sup>e</sup> siècle", *Annales d'Histoire Economique et Sociale*, VIII (1936), pp. 334-354, entre otras de este autor; R.Carande, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1943-1965 (1ª) y Barcelona, 1977 (ed. abrev.), vol. I. *La vida económica en Castilla (1516-1556)*, esp. cap. XI; R.Pike, *Enterprise and*



*Adventure: The Genoese in Seville and the opening of the New World*, Ithaca, 1966; E.Otte, "Sevilla, plaza bancaria europea en el siglo XVI", en *Dinero y Crédito (siglos XVI al XIX)*, Madrid, 1978, pp. 89-111; R.de Roover, "Le marché monétaire au Moyen Age et au début des temps modernes. Problèmes et méthodes", *Revue Historique*, nº 244 (1970), pp. 5-40, y diversas menciones en C.H.Haring, *Comercio y navegación...*, cap. XI, así como S.Tinoco, "Crédito y banca en la Sevilla del siglo XVI", Tesis Doctoral, Barcelona, 1988.

<sup>173</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, pp. 135-138, también los describe y, aunque la cita sea larga, merece la pena leer de su pluma las prácticas de los cambistas, que, «...*negocian con sola moneda... viendo en grandísima necesidad a los de acá, o los de aquí a los de allá cuando a esta tierra venían, comenzaron a interesar y a pedir dos o tres por ciento, ganancia que despertó los ánimos de muchos a tener el cambiar por granjería y trato... si no llega la flota, [los mercaderes] toman tres y cuatro mil ducados a cambio para alguna feria, do no tienen dineros ni necesidad de tenerlos, sólo para que en tres meses que hay, llegue la flota y en ella su retorno. Libra en alguna persona que, recibida la letra, busca a cambio la cantidad para Sevilla y hace el pagamento. De manera que en tres o cuatro meses, por solo hacer tiempo, viene a perder en el viento el de Sevilla a cinco o seis por ciento... El oficio de estos cambiadores... consiste en dos puntos. El uno: en tener crédito en todas partes, para que por su letra se dé el dinero que libra, porque los de gradas, habiendo menester en Medina o en Roma o en Amberes mil ducados, se los dan aquí o quedan a pagárselos a algún plazo, y él dáselos puestos allá sin pasarlos... Lo segundo, ha menester aquí cantidad de moneda para dar a los que le piden a otras partes. Y en lo uno y en lo otro tienen sus inteligencias y avisos, que con poco dinero hacen mucha apariencia, andando siempre con la fortuna en un pie, que es el crédito... La oportunidad y ocasión más gananciosa es cuando en gradas no parece real. Suben los intereses... viendo a los mercaderes tan la sogá a la garganta o para el despacho de la flota o para pagar deudas cumplidas. Y aun para que haya esta falta y penuria, que a ellos es tan próspera y rica, procuran tomar en sí toda la moneda que pueden, y, hablando a los corredores, que saben lo que hay en todas las casas y aun en todos los rincones, piden ellos mismos a cambio o fingiéndose necesitados o platicando a la clara su bueno intento. Los mercaderes que se hallan con alguna plata huelgan de dársela con algún interés a la feria, do han de hacer sus pagamentos, porque no les recambien las letras que han dado. Usando de este ardid, barren hacia casa toda la moneda y, pasados treinta días, comienzan a estar los mercaderes en necesidad extrema y danles sus mismos reales con un interés excesivo...» Una mirada diferente sobre los cambistas en Luis de Molina, S.J., *Tratado sobre los cambios*, Cuenca, 1597 (ed. e intr. de F.Gómez Camacho, Madrid, 1990), la principal obra sobre la materia en la que mediante jesuíticos malabares Molina acaba por exonerar de casi todas sus culpas a los cambistas.*

<sup>174</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, p. 141.

<sup>175</sup>. Sobre la inestabilidad de la banca sevillana, A.Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso...*, pp. 65-67; R.Carande, *Carlos V y sus banqueros...*, cap. 7, esp. pp. 210-211, y S.Tinoco, "Crédito y banca...", esp. cap. IV, apart. 3.



<sup>176</sup>. La banca de la familia Castellano Espinosa, cuya última razón social fue «De la Torre Espinosa y Compañía», quebrada en 1603, quiebra analizada por E.Schäfer, “Una quiebra ruidosa en el siglo XVI”, *Investigación y progreso*, nº 8 (1934).

<sup>177</sup>. Sobre los compradores de oro y plata, José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XXXIII, nº 10-11. De la nada abundante bibliografía moderna destacan, E.Hernández Esteve, “El negocio de los mercaderes de oro y plata de Sevilla a mediados del siglo XVI. Noticia de algunos libros de cuentas de la Casa de la Contratación”, *I Seminario de Historia de la Contabilidad* (Sevilla, 1990); R.Donosó, *El mercado de oro y plata de Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI. Una investigación histórico-contable a través de los libros de cuentas de la Casa de la Contratación*, Sevilla, 1992, esp. pp. 114-117 y 125 y ss., y C.Alvarez Nogal, “Un comprador de oro y plata en la Sevilla del siglo XVII. Bernardo de Valdés al servicio de la Real Hacienda”, en E.Vila y A.J.Kuethé, *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Sevilla, 1999, pp. 85-115.

<sup>178</sup>. Esta expresión es de A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, p. 198.

<sup>179</sup>. La escasez de embarcaciones en la Carrera de Indias es bien conocida y tuvo una de sus causas principales en la falta de materias primas idóneas para la construcción naval en Andalucía. Un impecable resumen de este problema en las primeras páginas de M.Alfonso, “El reformismo borbónico y la flota colonial: ¿éxito o fracaso?”, *Actas del XI Congreso de Asociación Historiadores Latinoamericanistas*, Liverpool, 1998, pp. 100-132. El omnipresente Consulado también se implicó en este problema: asiento con la Corona para la construcción de 12 galeones en 1647; en 1662, informe favorable al asiento de negros de Ambrosio Lomelín y Domingo Grillo, precisamente porque ofrecieron -aunque no cumplieron después- construir 17 galeones en Vizcaya y en Indias; flete de embarcaciones extranjeras en 1676 por falta de navíos para completar el buque aprobado para la flota, etc. Todo en AGI, Consulados, libro 52, fol. 270 y fol. 283, libro 55, fol. 251 y libro 56, fol. 172. No puede dejar de recomendarse en este aspecto la lectura de C.R.Phillips, *Seis galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, 1991 (ed. or. Baltimore, 1986).

<sup>180</sup>. Según los resultados obtenidos por A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, cap. IV, apart. 12.3. y cap. VI, apart. 22.10, los créditos a riesgo contratados en Sevilla antes de 1492 para el comercio europeo y canario daban intereses del 18 al 25%; en el siglo XVI y sólo con destino a Indias, entre el 45 y el 85%, pero con un tipo medio del 50%, aunque constata préstamos al 100%, y en el siglo XVIII, con un comercio más diversificado y mayor oferta de dinero, los tipos de interés bajan considerablemente: hasta 1778 predominan los créditos a riesgo del 30 al 50% y, tras la generalización del llamado *comercio libre*, con la competencia de otras formas de inversión en Cádiz, como los vales reales, aun caen más.

<sup>181</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...* pp.283-288, aunque no haya sido posible precisar con total exactitud y para secuencias más prolongadas los tipos de interés aplicados y su evolución en el siglo XVII.

<sup>182</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, p. 248. Más recientemente, F.Fernández, *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, Sevilla-Vitoria, 2000, pp.229-235, aunque sin mencionar el tipo de financiación, ha corroborado el destacado papel como financieros de los negociantes vascos en Sevilla.



<sup>183</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, p. 250-251. Por su parte, E.Vila, “Algo más sobre el fraude...”, pp.30-31, comenta el informe presentado en 1622 por Juan de Neve, importante cargador en las primeras décadas del siglo XVII, en el que veía en el crédito a riesgo la causa «...de que de tanto número de cargadores gruesos y poderosos que había [en Sevilla] ...hoy no se conoce que los haya... y retirándose conociendo el daño, son muchos, como se ve en esta plaza, ocupando sus gruesos caudales en rentas y otras muchas grangerías sin buscarlas por el mar».

<sup>184</sup>. *Recopilación de las Leyes... de las Indias...*, ley XIV, título XXIII, libro III.

<sup>185</sup>. Tomás de Mercado, *Summa de tratos...*, pp.109-112.

<sup>186</sup>. La expresión entrecomillada en A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, p. 261.

<sup>187</sup>. Es una de las principales conclusiones de A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, véase esp. p.174 y ss. y cap. V, para el siglo XVII.

<sup>188</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, p.143, lo explica así: «...las operaciones de crédito se extendían por media Europa creando una tupida red de relaciones y dependencias que tenían sus tentáculos más alejados en los centros europeos de producción textil -que cedían a crédito sus productos- y los más próximos en las ferias castellanas y en las Gradas de Sevilla, desde donde, formalmente, se dirigía la economía de medio mundo».

<sup>189</sup>. Como he tratado de argumentar más extensamente en “Cosecheros sevillanos y reexportadores gaditanos en la segunda mitad del siglo XVII: una ruptura en el Consulado de Indias”, en C.Martínez Shaw, ed., *Historia moderna. Historia en construcción. Economía, Mentalidades y Cultura*, Lleida, 1999, vol. I, pp. 191-209.

<sup>190</sup>. Se denominaba aguardiente a todo tipo de destilados a partir del vino e incluían diversas modalidades, como *a prueba de aceite, de Olanda, anisado*, etc. Al requerir un proceso industrial posterior, su elaboración no era propia de los *cosecheros*. Aunque el paso por el alambique solía ser la salida comercial de los vinos no vendibles por su mala calidad o por comenzar a *picarse*, se anuncia ya en estas décadas finales del siglo XVII el brillantísimo porvenir que esperaba a los aguardientes del entorno de la Bahía con especialidades propias.

<sup>191</sup>. Bajo el control del Juzgado de Indias de Cádiz, creado en 1535, tradicionalmente se venía reservando en la práctica una parte del volumen de cada flota para el Comercio gaditano que, a finales del siglo XVI, lo aprovechaba con creciente intensidad. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XXV, nº 1 a nº 7 y nº 21, explica la prehistoria del tercio gaditano y, no sin lamentarlo, afirma «...que los géneros que se les permitía cargar era solamente frutos de la tierra y cera, y la cantidad, la que la Casa de la Contratación señalasse.» Así, en la flota a Nueva España de 1617, de 7.000 toneladas, se asignaron 1.000 a Cádiz; en la de Tierra Firme del mismo año, de 3.000 toneladas, 500 se reservaron a Cádiz, etc. No obstante, los esfuerzos gaditanos por fijar la proporción tuvieron éxito, aunque Veitia, en libro I, cap. XXV, nº 28, retrasa hasta los Galeones de Tierra Firme de 1631 la fecha en que por primera vez se reservó al Comercio de Cádiz expresamente un tercio del buque que, a su vez, debía distribuirse en la misma proporción que en Sevilla, por lo que los frutos registrados en Cádiz habían de suponer un noveno del total y, por tanto, la mitad del volumen de los frutos



registrados en Sevilla. Desde entonces quedó como norma «...el darles el tercio del buque, lo qual esta confirmado despues por diferentes órdenes...». El reparto de los distintos tercios siempre resultó muy conflictivo y no debe confundirse *tercio de frutos* con *tercio de toneladas* de Cádiz, después de Sevilla, dentro del cual también se reservaba un tercio para frutos. Más detalles en A.Girard, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cádiz jusqu'à à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle*, París, 1932, esp. pp. 15-29 y pp. 35-41; C.H.Haring, *Comercio y navegación...*, pp. 10-14; H. y P.Chauau, *Séville et l'Atlantique...*, t. I, p. 128 y t. VIII-1, p. 321 y ss.; L. García Fuentes, "Sevilla y Cádiz en las exportaciones...", pp. 401-410, y *El comercio español...*, pp.55 y ss. y pp. 159-160; A.García-Baquero, "Cádiz y su tercio de toneladas en la flota de Indias. Contribución al estudio de la pugna Sevilla-Cádiz en el interior del complejo monopolístico andaluz", *Gades*, nº 1 (1978), pp. 107-120, repr. en *Comercio y Burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1991, pp. 24-35; también, aunque referido a décadas posteriores, C.Martínez Shaw, "El Tercio de Frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII", *Archivo Hispalense*, nº 171-173 (1973), pp. 201-211 y "El asiento de 1741 y el abastecimiento de frutos a Nueva España", *Moneda y Crédito*, nº 161 (1981), pp. 29-41.

<sup>192</sup>. Utilizando las indicaciones que ofrece José de Veitia, *Norte de la Contatación...*, libro II, cap. XVI, nº 1 a 8, para calcular las toneladas de aforamiento, superando las dificultades planteadas por los distintos tipos de envases (pipas, barriles, botijas, etc.) y sin desdeñar los frutos exportados en muy pequeñas cantidades, como pasas, aceitunas, alcaparras, almendras, etc., se comprueba que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII los registros gaditanos de frutos quedaron muy lejos de completar el noveno (poco más de 5.000 toneladas frente a las 15.767 que le correspondía) del buque total aprobado por el Consejo de Indias a propuesta del Consulado (141.900 toneladas) mientras que los frutos registrados en Sevilla de 1650 a 1699 ocuparon unas 40.000 toneladas.

<sup>193</sup>. Cargar en Sanlúcar, 84 kilómetros Guadalquivir abajo y tenido por último muelle del puerto sevillano, teóricamente nada cambiaba en cuanto al lugar de registro. Pero se encuentra a corta distancia por mar de la Bahía de Cádiz. La autorización para cargar la flota en Sanlúcar, a excepción del tercio gaditano, no sólo fue efímera –hasta 1679– sino inoperante, como se verá a continuación.

<sup>194</sup>. L.García Fuentes, "Sevilla y Cádiz en las exportaciones...", p. 405, explica que, asignado el tercio de frutos a Sevilla desde 1679, los gaditanos necesitaban desplazarse a Sevilla para participar en los repartos.

<sup>195</sup>. Así se hacía ya en las décadas centrales del siglo, aumentando poco a poco el número de galeones cargados en Cádiz. Contra lo ordenado expresamente, los Galeones de Tierra Firme de 1672, partieron casi todos desde Cádiz, así como casi toda la flota de Nueva España de 1673 y las que siguieron, como testimonian las protestas en las juntas del Comercio de Sevilla, en AGI, Consulados, libro 8, fols. 135, 139 y ss., libro 9, fols. 258 y ss., y libro 54, fols. 190, 192, 203 y 248. Lo mismo en los años siguientes, AGI, Consulados, libros 10 y 11. Raimundo de Lantery, en M.Bustos, ed., *Un comerciante saboyano...*, p. 190, afirma que «...desde el año de 1667... no entran ni salen galeones ni flotas en Sanlúcar, como solían...[sino en Cádiz]». En realidad, lo que venía practicándose en esos años era un reparto en



función de las circunstancias entre los varios puertos, entre los cuales, desde luego, no dejó de figurar el sevillano, como observa L. García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 261-263 y p. 413.

<sup>196</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XXV, n° 25, reconoce que «...en muchas flotas experimentándose no aver podido cargar en Sevilla la tertia parte de su buque, y que algunas, a no aver forçado la necesidad a permitir que cargassen en Cadiz, o irían vacias, o se quedarían las mas de las Naos...» y en n° 35, «...en los años de 627 y 628... para que a media carga passassen a acabar allá [Cádiz] de recibir la que en barcos se llevasse de registro de Sevilla...», lo que, incluyendo la mención al origen de las mercancías, reafirma en libro II, cap. IV, n°. 35, «...En el año de 1633 ballándose muy adelante el tiempo, y la Ciudad de Sevilla sin ropa que cargar en la Flota (porque avía llegado tarde la que del Norte y Levante esperavan los cargadores) se propuso, que por aquella vez, cargassen en la Baía... no trayendo la ropa río arriba, porque no avía tiempo para ello...», todo lo cual viene a significar que la importancia de las mercancías extranjeras ya era tanta como para alterar la legislación vigente al depender el comercio de ellas. Según C.H. Haring, *Comercio y navegación...*, pp. 16-17, desde 1630 buen número de galeones de las flotas generalmente venía saliendo desde Cádiz.

<sup>197</sup>. A aquellas particularidades fiscales, es decir, el avalúo, se añadía la estrategia seguida por los arrendadores de aduanas de Cádiz, que venían ofreciendo considerables rebajas en los aranceles. Así consta en el caso de Simón Rodríguez Bueno, pero, aún mucho más, en el del famoso, gracias a ello, Francisco Báez Eminente. Obviamente, estas rebajas eran consideradas en Sevilla como una competencia desleal y, según José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XVIII, n° 8, tuvieron mucho que ver con el desplazamiento del comercio hacia Cádiz, lo que no le impidió reconocer que ha «...aumentado el valor (del Almojarifazgo) quanto mas ha estendido las gracias...», si bien en cap. XXV, n° 36 lamenta «...aver sido uno de los puntos que favorecieron la propensión del comercio de Indias a la Baía de Cadiz el no aver mantenido aquel antiguo bien ordenado estilo de cobrarse mas derechos de lo que se cargasse en aquella Aduana que en la de Sevilla... con que dieron principio a bazer gracias mayores a donde reconocían que era mas fácil la usurpación de los derechos, y era rociar fuego quando convenía apagarlo». En este punto habría sido de interés la opinión del gaditano Rafael Antúnez, sin duda conocedor del hecho y de su repercusión; sin embargo, en sus *Memorias Históricas...*, p. 218 y p. 243, pasa sobre él con toda discreción y Báez Eminente sólo es mencionado, junto a otros, como un arrendador más del Almojarifazgo. Sobre este aspecto, A. Domínguez Ortiz, «Datos para la historia de Cádiz...», pp. 63-64, sin contradecir lo anterior, sugiere que esta actitud pudo ser más efecto que causa: dado el éxodo hacia la Bahía, lo mejor era ofrecer allí unos aranceles tan moderados como para convencer a los defraudadores de que valía más la pena pagar que correr el riesgo de ser sorprendidos en delito. Véase también su «Los comerciantes en la sociedad andaluza...», p. 198.

<sup>198</sup>. La expresión mediante índices decenales es aun más espectacular: el índice decenal conjunto pasa de 100 a 665; el sevillano, tras su modesto máximo de los años setenta (índice 276'0), refleja en las dos últimas décadas del siglo cantida-



des algo inferiores a las de las dos primeras de la serie. Mientras, los índices decenales gaditanos, beneficiados por la baja cifra de 1655-59, alcanzan resultados muy llamativos: 3.004'4 en 1670-79, 2.852'5 en 1680-89 y 3.350'0 en 1690-99.

<sup>199</sup>. L.García Fuentes, *El comercio español...*, pp. 261-263, pp. 300-302 y p. 413, y *Sevilla, los vascos y América. Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Bilbao, 1991, y F.Fernández, *Comerciantes vascos en Sevilla...*, esp. cap. II, apart. A.2.

<sup>200</sup>. L.García Fuentes, *El comercio español...*, p. 31 y p. 35, y “Sevilla y Cádiz en las exportaciones...”, pp. 406-407.

<sup>201</sup>. Una distinción de este tipo, al indicar que en Sevilla quedaba un «comercio ennoblecido, que prefería más la gloria de la nobleza que las artes de mercader», ya fue sugerida por A.Domínguez Ortiz, “Comercio y blasones. Concesiones de hábitos de órdenes militares a miembros del Consulado de Sevilla en el siglo XVII”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVIII (1976), pp. 217-256. Por otra parte, la distinción entre los hacendados y cosecheros y los demás cargadores ya fue reconocida hace años por A.M.Bernal y A.García-Baquero, *Tres siglos del comercio sevillano...*, pp. 53-57, y por A.Heredia, “Elite y poder...”, pp. 69-92.

<sup>202</sup>. Para comprobar la dedicación a negocios paralelos al comercio propiamente dicho por parte de muchos testaferros de compañías extranjeras basta coleccionar los *dadores* de riesgos de mar recopilados por A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, Apéndice III, con las diversas relaciones de cargadores existentes para el siglo XVII, por ejemplo, A.Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso...*, Apéndice VIII, o J.Gil-Bermejo, “Mercaderes sevillanos, I. Una nómina de 1737”, *Archivo Hispalense*, LIX, n° 181 (1976) y «Mercaderes sevillanos, II. Una nómina de 1640», *Archivo Hispalense*, LXI, n° 188 (1978), pp. 25-53.

<sup>203</sup>. P.Fernández, *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, 1997, pp.148-149, analiza el uso de estrategias familiares ligadas al desempeño mercantil en el siglo XVIII y refiere, entre otros, el caso de Bartolomé Márquez Pacheco, hijo de un regidor gaditano, pero sin bienes de consideración, que casó con la hija y heredera del difunto negociante flamenco Guillermo Wint con lo que entró a formar parte de la compañía entonces dirigida por su suegra Adriana Senoutzen y su cuñado Francisco Wint. Bartolomé confesó que su papel en la compañía era meramente el de hombre de paja que prestaba su nombre para legalizar la importación de las mercancías que la compañía Viuda de Wint e Hijos reexportaba después bajo su nombre a los mercados americanos. Más adelante se añadirá algo sobre el matrimonio como estrategia mercantil y como mecanismo de integración social.

<sup>204</sup>. Algunos historiadores han confesado su perplejidad ante la frecuente diferencia entre las palabras y los hechos, por ejemplo al constatar los repetidos acuerdos contra la presencia de extranjeros en el comercio con la protección que, de hecho, les brinda el Consulado. Sencillamente, han creído ver decisiones del Consulado en lo que en realidad son acuerdos de las juntas celebradas por el Comercio de Sevilla, aunque fueran presididas por alguna autoridad consular. Las actas correspondientes a la segunda mitad del siglo XVII en AGI, Consulados, libros 5 a 13. Esta actitud del Consulado puede verse más extensamente argumentada en mi “La participación extranjera en el Monopolio...”, pp. 53-66.



<sup>205</sup>. Por ejemplo, en AGI, Consulados, libro 5, fols. 115-116, Sevilla, 23 de enero de 1649, y así desde entonces.

<sup>206</sup>. Esta expresión literal en AGI, Consulados, libro 5, fols. 161-165, acta de la junta de 3 de enero de 1651.

<sup>207</sup>. AGI., Consulados, libro 5, fols. 222-224, fols. 246-249, fols. 251-256. En las décadas siguientes, los problemas relativos a la carga de vinos y otros frutos subsistían puesto que, en la preparación de casi todas las flotas, se discutía en términos parecidos sobre el flete de los caldos y sobre el reparto del volumen de carga entre los cosecheros, al ver éstos como se les limitaba de hecho su volumen de carga. Así en AGI, Consulados, libro 9, fols. 33 y 34; libro 10, fol. 1, fol. 12, y fol. 17, otra vez pidiendo bajas en los derechos; lo mismo en libro 11, fols. 25 y ss. y fols. 240 y ss.

<sup>208</sup>. AGI, Consulados, libro 52, fol. 28, Representación de 10 de junio de 1653, recogiendo la carta remitida desde Cádiz por el Prior.

<sup>209</sup>. Rafael Antúnez, *Memorias Históricas...*, p. 101 y Apéndice VIII, p. xxxiii; L.García Fuentes, *El comercio español...*, p. 166 y Apéndice, tabla 1. Con los ingleses recién asentados en Jamaica, las actuaciones de la Armada del almirante Blake sobre la Flota de Nueva España que regresaba en 1656 —que diezmada logró refugiarse en Santa Cruz de Tenerife— y la fase más dura de la guerra con Francia, naturalmente, también tuvieron mucho que ver con esta interrupción del tráfico.

<sup>210</sup>. L.García Fuentes, *El comercio español...*, p.63-65 y p.410, manifiesta su sorpresa al no encontrar en el Consulado apoyo a la causa sevillana, ni ataques a Cádiz ni defensa del *status quo* de 1664/66, y que «todo parece indicar que se aceptaba por parte del Consulado el hecho consumado de que las flotas debían salir desde Cádiz y no de Sanlúcar» y, más abajo, «grave y sorprendente es el hecho de que no hayamos encontrado... una sola palabra que aludiera al traslado de la cabecera de las flotas; no hay protestas, sino todo lo contrario».

<sup>211</sup>. AGI, Consulados, libro 5, fols. 290-294.

<sup>212</sup>. Como se afirmó más arriba, importa mucho más la procedencia de la mercancía que la del mercader, puesto que aquel primer origen habrá de ser el destino último de la plata con que se paga en Indias, siguiendo a P.Vilar, «El problema de la formación del capitalismo...», pp.126-127.

<sup>213</sup>. A.Heredia, «Comerciantes sevillanos: familia, jerarquía y poder», en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, vol. I, esp. pp. 293-294, argumenta que «la resistencia de Sevilla a perder las riendas de la institución que controlaba el comercio supuso la configuración de una dualidad estructural y orgánica de la misma. De tal manera que, a partir de 1717, no puede identificarse a la matrícula del Consulado con los cargadores sevillanos, ni con los gaditanos, sino con la suma de ambos. Inevitablemente esa fecha marcará una ruptura en la unidad del Consulado». La conclusión es la misma que se ha defendido aquí, con la diferencia de que, en mi opinión, esa ruptura, que A.Heredia observa desde un punto de vista más institucional, no sólo se produce más de medio siglo antes, sino que, a su vez, en ella está implícito el origen del traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz

<sup>214</sup>. AGI, Consulados, libro 10, fol. 207. En estas juntas del Comercio de Sevilla, sobre todo a partir de los años setenta en el contexto de la lucha por la



cabecera de las flotas, menudean reclamaciones de este tipo, como, por ejemplo, en la convocada el 15 de junio de 1682 cuyo único punto del orden del día ya dice todo: «*Sobre los extranjeros que comercian en Yndias y las haciendas que de éstos vienen en oro, plata, reales y demás géneros, y sobre los españoles que encubren esta ilegalidad y la introducción de mercaderías de Europa en Yndias, y lo que procede de su retorno*».

<sup>215</sup>. En este largo período de crisis se suele incluir las dos primeras décadas del siglo XVIII, dando por supuesto que durante la guerra de Sucesión española quedó interrumpido por completo el comercio. Pero las flotas del Monopolio continuaron navegando durante la guerra, y lo hicieron con sorprendente regularidad dadas las circunstancias. Según los Libros de Registro de AGI, Contratación, Inventario III, leg. 2901, de 1700 a 1713 fueron despachadas 5 flotas a Nueva España y una a Tierra Firme, sin contar la del General don Manuel Velasco a Nueva España, que salió a fines de 1699 y regresó en 1702. Además navegaron 8 navíos de azogue, 36 avisos y 26 registros sueltos. En total 110 embarcaciones, más de la mitad de ellas de gran tonelaje, lo que supone un ritmo sólo algo menor que el mantenido durante la segunda mitad del siglo XVII. Ni siquiera los apresamientos fueron más frecuentes que en el período precedente, y se limitaron a 5 registros sueltos y 5 avisos, además del hundimiento en Vigo por los ingleses de la flota de Nueva España en 1702, cuyo cargamento, de todas formas, fue posteriormente rescatado. P.E.Pérez-Mallaina, *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*, Sevilla, 1982, pp. 36-39, da noticia también del apresamiento en 1706 en Cartagena de Indias de los Galeones de José Fernández de Santillán. Por tanto, aquella *profunda sima de 1709* tampoco fue tan profunda y la plata continuó fluyendo en grandes cantidades de América a Europa, incluida España. Según M.Morineau, *Incroyables gazettes...*, pp.310-312, en el quinquenio 1701-1705 las remesas ascendieron a 55.000.000 pesos, a 64.000.000 en el quinquenio 1706-1710 y a 47.000.000 pesos entre 1711 y 1715, remesas que superan a las de casi todos los quinquenios del siglo XVI, igualan a las de los primeros del XVII y exceden a las de muchos otros, siendo inferiores sólo en un 30 ó 40% a las de los mejores quinquenios del XVII. De hecho, la llegada de un gran cargamento de plata para la Real Hacienda en 1710 permitió a Felipe V continuar la guerra en un momento muy crítico y, en espera de la defección inglesa y holandesa, finalizarla. No obstante, también se ha tener presente que en el transcurso de esta suma de guerra internacional y de guerra civil las flotas españolas fueron protegidas por armadas reales francesas, lo que abrió por completo a los súbditos de Luis XIV el comercio con las colonias españolas. El Consulado informó en 1707 de que hasta entonces «...*pasan de ciento ochenta y seis Baxeles los que han llegado a Cartaxena, Puerttovel, Santa Martta y Rio de la Acha...*» y de que 130 navíos franceses habían comerciado directamente en Indias, sobre todo en los puertos del Pacífico Sur, en AGI, Indiferente, leg.1751. Por su parte, C.Malamud, *Cádiz y Saint-Malo...*, p. 67, ha precisado que este comercio directo francés con Perú supuso unos retornos en metálico de 54.602.791 pesos de 1701 a 1725, de ellos más de la mitad, 27.604.658 pesos, antes del final de la guerra.

<sup>216</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 89-90 y pp. 100-101.



<sup>217</sup>. El exceso sobre las toneladas autorizadas al comercio canario con Indias bajo su régimen especial, a lo que pronto se sumó su uso por el comercio extranjero, venía siendo denunciado desde poco después de su primera concesión a la Isla de Tenerife en 1556. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. XVII, n° 3, tras citar las reales cédulas que establecen los límites de la *permisión*, argumenta que «*es necesario mayor cuidado del que se ha tenido por lo pasado, por los grandes fraudes y excesos que en esto se cometen en el presente y los navíos de estrangeros y enemigos de esta Corona que a ellas acuden a hacer sus contrataciones con que nos usurpan y extravían mucha parte de sus tesoros...*», y José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro II, cap. XXV, n° 16, se duele de que «*...los inconvenientes que resultavan de la permission de las Islas de Canaria, los quales no se remediarian con otra cosa, que con revocarsela, puesto que ningunas moderaciones, ni limitaciones avian bastado a contener sus desordenes... y que no solamente excedían los naturales en la calidad, y cantidad de la carga, sino que era pretexto para que la biciesen muchos estrangeros...*», y en n° 20, advierte que aunque no se exceda el tonelaje no debe permitirse que «*...carguen mercaderías de las que Ingleses, y otras naciones llevan a las Islas para cange de los vinos, que dellas cargan al Norte, que es en lo que mayor perjuizio se haze al comercio destos Reinos, sobre el qual cargan todas las haberías y contribuciones...*». En 1653 el Consulado se quejaba de que la prórroga y, más aun, la ampliación propuesta de 700 toneladas a 2.500 —que finalmente quedó en 1.000 en cinco navíos— era de gran perjuicio ya que «*...con el abrigo y facilidad que ballan en ellas los naturales y estrangeros para comerciar, cambiar y conmutar todo género de mercaderías, así de las permitidas como de contravando, y dellas a los puertos de las Yndias y a las demás Yslas de Varlobento sin registro ni despacho, bolviendo sus retornos en los géneros más preziosos como son oro, platta, grana, añir y otros, passándolos fuera del Reyno sin pagar averias ni otros dereizos [sic: derechos], así de entrada como de salida, en grave daño y perjuicio de la Real.Hazienda por hondearse en alta mar. Con mucha razón y sentimiento se deve afirmar que las Yslas son oy la feria y el emporio de todas las nacciones que las frequentan enriqueçiéndose ellas y empobreçiéndose como lo está esta monarchia...*», en AGI, Consulados, Correspondencia, libro 52, fols. 4-5. Véase también las obras citadas en nota n° 81.

<sup>218</sup>. John Cary, un mercader de Bristol, escribió en 1695 en su *Essay on the State of England in Relation to its Trade...*, citado por S.J. y B.J.Stein, *Plata, comercio y guerra...*, p. 153, que «*...[los mercaderes ingleses] se han... hecho con el mercado de las Indias Occidentales, de modo que nosotros lo abastecemos ampliamente de manufacturas y de muchas otras cosas desde Jamaica, lo que supone mayor ventaja que cuando lo enviábamos primero a Cádiz, pues allí lo vendíamos con un provecho del veinte por ciento, mientras que por los medios de ahora conseguimos por lo menos un ciento por ciento, todo pagado en metales preciosos... debido a esto se ha reducido la salida de estos productos hacia Cádiz, porque suministramos directamente a Nueva España estas cosas... [incluyendo esclavos] el más rentable de los [comercios] que gestionamos...*»

<sup>219</sup>. Esta caracterización se inspira indirectamente en S.J. y B.J.Stein, *La herencia colonial de América Latina*, México, 1970 (1ª) y más directamente en la hipó-



tesis planteada por D.Ringrose, “Imperio y Colonia: la colonización de Castilla”, en *Imperio y Península. Ensayos sobre historia económica de España (siglos XVI-XIX)*, Madrid, 1987, pp. 22-32, esp. pp. 25-26, según la cual el complejo conjunto de instituciones y élites que articulaban el Imperio de los Austrias extraían riqueza y prestigio de muchas sociedades regionales, pero no estaban al servicio de ninguna de ellas, constituyendo una «unidad incorpórea... un imperio incorpóreo».

<sup>220</sup>. La expresión utilizada parece adecuada en el caso de Cádiz, aunque fuera acuñada para un contexto diferente por A.de Maddalena, “La reppublica internazionale del denaro: un ipotesi o una tesi sostenibile?”, en H.Kellenbenz y A.de Magdalena, eds., *La reppublica internazionale del denaro tra XV e XVI secolo*, Bolonia, 1986, pp. 7-16.

<sup>221</sup>. Cuando más entidad alcanzaron fue durante los años noventa del siglo XVI, con una media anual de unos 2.500.000 pesos. Los datos más precisos sobre la cuantía de los ingresos de la Real Hacienda procedentes de Indias en E.J.Hamilton, *El tesoro americano...*, p. 47, y M.Ulloa, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963 (1ª) y Madrid, 1977 (2ª), pp. 430-434 y pp. 694-697. Importantes consideraciones sobre los caudales del rey en J.H.Elliot, *El viejo mundo y el Nuevo, 1492-1650*, Madrid, 1972, pp. 110-111, y “España y América...”, pp. 30-31.

<sup>222</sup>. J.Fontana, “Sobre el concepto y función de los imperios. Algunas reflexiones”, *Manuscrits*, nº 8 (1990), p. 10, y, más en general y en el contexto de las monarquías absolutistas, “El alimento del Estado. Política y Hacienda en el «despotismo ilustrado»”, *Hacienda Pública Española*, nº 108-109 (1987), pp.157-168, esp. pp. 165-166.

<sup>223</sup>. D.Ringrose, “España y el crecimiento económico europeo: comentarios sobre la teoría de North-Thomas”, en *Imperio y península. Ensayos sobre historia económica de España (siglos XVI-XIX)*, Madrid, 1987, p. 16.

<sup>224</sup>. Como los *bienes de difuntos* –aunque estos venían custodiados en las *bolsas fiscales* del rey-, las cantidades remitidas como donaciones y fundaciones pías, las enviadas como ahorro por emigrantes y las remitidas por otros muchos motivos, incluyendo las destinadas a la canonización de Francisco Solano y a la construcción del Santo Templo de Jerusalén, cuyas bolsas solían venir demasiado llenas al estar exentas de maestraje de la plata y otros derechos.

<sup>225</sup>. Incautación de la que se exceptuaban los bienes de difuntos por *escrúpulo de conciencia del rey*. Cuando en 1649 Felipe IV se atrevió a hacerlo vivió con gran desazón e impaciencia mientras el Consejo de Hacienda pudiera devolverlos a sus dueños, lo que, naturalmente, se hizo mediante más juros. Hay numerosas consultas del Consejo de Indias sobre ello.

<sup>226</sup>. Jean Bodin, *Réponse au paradoxe de Monsieur de Malestroit*, (cuyo título según la portada es *La response de Maistre Jean Bodin... au paradoxe de monsieur de Malestroit touchant l'encherissement de toutes choses, & le moyen d'y remedier*, Paris, 1568), cit. por R.Carande, “La encrucijada mercantilista”, *Moneda y Crédito*, nº 3 (1942), incorporado como cap. VII, del vol. I de la 1ª ed. de su *Carlos V y sus banqueros...*, y también repr. en *Hacienda Pública Española*, nº 108-109 (1987), vol. Homenaje a R.Carande), pp. 484-493. La referencia en p. 486.



<sup>227</sup>. Juan de Mal Lara, *Refranes o prouerbios en romance que coligió y glossó... Hernán Núñez... Y la Filosofía Vulgar de—* ..., Madrid, 1619, (pero Sevilla, 1568), centuria IX, refrán 95, cit. por M.Bernal, "Nota sobre el influjo de la espiritualidad renacentista en la reprobación moral de la emigración a Indias: el camino del infierno", *Anuario de Estudios Americanos*, XLIX (1992), n° 2 (suplemento), pp. 5-6.

<sup>228</sup>. Pedro Rodríguez de Campomanes, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*, manuscrito fechado en 1762, ed. y est. intr. de V.Llompert, Madrid, 1988, p. 411.

<sup>229</sup>. R.Carande, *Carlos V y sus banqueros...*, vol. II, pp. 215-216, pp. 242 y ss. y Apéndice, pp. 293-301, comprobó que las *licencias de saca* por préstamos a la Corona son procedimiento habitual ya en la Hacienda de Carlos V, especialmente en sus últimos años, pero en general, las remesas de Indias, última garantía y suñelo para financieros, son cada vez más el único recurso para los urgentes pagos militares en el exterior. Felipe II y Felipe IV en ésto superaron largamente al Emperador; incluso los años de paz de Felipe III apenas limitaron el éxodo.

<sup>230</sup>. J.G. da Silva, *Desarrollo económico, subsistencia y decadencia en España*, Madrid, 1967, pp. 66-83.

<sup>231</sup>. F.Ruiz Martín, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo. Simón Ruiz y sus negocios en Florencia*, Barcelona, 1990, p. 39.

<sup>232</sup>. M.Ulloa, "Castilian Seigniorage and Coinage in the Reign of Phillip II", *Journal of European Economic History*, vol. 4, n° 2 (1975), pp. 459-479. Hay que tener en cuenta además que la comparación está hecha a partir de la plata llegada oficialmente.

<sup>233</sup>. E.Fernández de Pinedo, «Comercio colonial y semiperiferización...», p. 126-127.

<sup>234</sup>. En M.Bustos, ed., *Un comerciante saboyano...*, p. 231. Raimundo de Lantery, que entonces ejercía de corredor *de oreja* y había sido requerido por José de Lila, negociante flamenco, para que le buscara una fuerte cantidad de dinero, continúa: «...*con que le di un arbitrio, diciéndole que escribiese a sus amigos del Norte, manifestándoles el empeño en que se hallaba, y que le mantuviesen el débito que hacía con ellos hasta la llegada de los galeones, con aquellos intereses corrientes de por allá, que son la mitad de estos de Cádiz...*»

<sup>235</sup>. Miguel Caxa de Leruela, *Restauración de la antigua abundancia de España, o prestantísimo, único y fácil remedio de su carestía presente*, Nápoles, 1631, ed.de J.P.Le Flem, Madrid, 1975, p. 139.

<sup>236</sup>. Tirso de Molina (fray Gabriel Téllez), *Antona García*, 1622, acto III, escena 3ª.

<sup>237</sup>. F.Ruiz Martín, *Los destinos de la plata americana (siglos XVI y XVII)*, Lcción inaugural del curso 1991-92, Un. Autónoma de Madrid, tirada aparte, esp. pp. 23-25 y pp. 32-44, en cuanto a lo que se dice a continuación.

<sup>238</sup>. V.Barbour, *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century*, Ann Arbor, 1963.

<sup>239</sup>. G.Parker, *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659*, Madrid, 1976; también, J.Alcalá-Zamora, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, 1975.

<sup>240</sup>. F.Ruiz Martín, *Los destinos de la plata...*, pp. 45-54.

<sup>241</sup>. J.Te Paske, "New World Silver, Castile and the Philippines, 1590-1800", en J.F.Richards, *Precious Metals...*, Apéndice, pp. 444-446.



<sup>242</sup>. I. Wallerstein, *El moderno sistema mundial*. vol. I, *La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Madrid, 1979 (ed. or. Nueva Cork, 1974) y vol. II, *El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, Madrid, 1984 (ed. or. Nueva Cork, 1980).

<sup>243</sup>. F. Mauro, "Pour une théorie du capitalisme commercial", *Vierteljahrschrift für Social und Wirtschaftsgeschichte*, XLII-2 (1955), pp. 117-131, y "Toward an 'Intercontinental Model' : European Overseas Expansion between 1500 and 1800", *Economic History Review*, 2ª ser., vol. XIV-1 (1961), pp. 1-17.

<sup>244</sup>. En busca de los tipos de fuentes utilizables puede recurrirse a S. Coll y J. I. Fortea, *Guía de fuentes cuantitativas para la historia económica de España*, vol. I. *Recursos y sectores productivos*, Madrid, 1995. Ni siquiera entre las riquísimas informaciones que P. Ponsot, *Atlas de historia económica de la Baja Andalucía (siglos XVI-XIX)*, Sevilla, 1986, muy centradas en la agricultura y la ganadería, pueden espigarse datos que permitan deducir cambios en sectores productivos andaluces relacionados directamente con el Monopolio de Indias.

<sup>245</sup>. A. Domínguez Ortiz, *Orto y ocase...*, pp. 61-63.

<sup>246</sup>. J. Elliot, "España y América...", p. 33.

<sup>247</sup>. Los neerlandeses se negaron a proporcionar la ayuda naval requerida por Isabel de Inglaterra para apresar la flota de Indias porque «...la mayor parte de los mercaderes de esta Provincia tienen lo más de su caudal en España por mercaderías que han enviado a Sevilla y Portugal, de que no pueden ser pagados ni recibir sus retornos antes que llegue con bien dicha flota de Indias...». El caso no es el único según C. Gómez Centurión, "El contrabando septentrional en los puertos de Andalucía durante el reinado de Felipe II", *Congreso «Ciudad y Mar en la Edad Moderna»* (Cartagena, 1984, no se han publicado las actas).

<sup>248</sup>. A. Girard, *Le commerce français...*, pp. 341-342.

<sup>249</sup>. J. Everaert, "Le commerce colonial...", pp. 139-151.

<sup>250</sup>. Aunque A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 248-249, no destaca para esta época de manera muy especial el papel de los genoveses en la financiación del comercio.

<sup>251</sup>. E. Fernández de Pinedo, "Comercio colonial y semiperiferización...", pp. 126-128. Completa estas noticias E. Fernández de Pinedo con un informe francés de 1682, en el que está incluido el valor de los frutos y alguna generosidad con los locales, según el cual, «...les sujets du Roi Catholique ny ont que le quart d'interest...» en las flotas de Indias.

<sup>252</sup>. En A. Domínguez Ortiz, *Política y hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1961, Apéndice IV.

<sup>253</sup>. A. M. Bernal, A. Collantes y A. García-Baquero, "Sevilla, de los gremios a la industrialización", *Estudios de Historia Social*, nº 6 (1978), p. 56.

<sup>254</sup>. A. M. Bernal, A. Collantes y A. García-Baquero, "Sevilla, de los gremios a...", pp. 292-293.

<sup>255</sup>. Mientras el índice anual del precio del trigo pasó de 1511 a 1549 de 100 a 209, el del aceite llegó a 2975 y el del vino a 755, según R. Carande, *Carlos V y sus banqueros...*, vol. I, p. 77, sin detallar la geografía exacta de los precios de base. Consúltense también las tablas de E. J. Hamilton, *El tesoro americano...*, Apéndice III, A.



<sup>256</sup>. G. Anes, "Comercio de productos y distribución de rentas", en *La economía agraria en la historia de España. Propiedad, explotación, comercialización, rentas*, Madrid, 1979, p. 280, y "La agricultura española y el mercado americano", en G. Anes, L.A. Rojo y P. Tedde, comps., *Historia económica y pensamiento social. Estudios en Homenaje a Diego Mateo del Peral*, Madrid, 1983, pp. 193-204, observación ya sugerida en *Las crisis agrarias en la España moderna*, Madrid, 1970, pp. 96-98

<sup>257</sup>. A. Domínguez Ortiz., *Andalucía, ayer y hoy*, Barcelona, 1983, p. 84. M. Morineau, "Un aluvión de oro y plata...", p. 211, ofrece una visión más dinámica del mercado americano, en incesante crecimiento, sobre todo por el aumento de las producciones coloniales.

<sup>258</sup>. Esta afirmación siguiendo a J. Fontana, "Comercio colonial y crecimiento...", p. xxxii.

<sup>259</sup>. Diego Saavedra Fajardo, *Idea de un príncipe político-cristiano representada en cien empresas*, Munster, 1640 y Milán, 1642, ed., prolog. y notas de V. García de Diego, Madrid, 1946, Empresa LXIX, p. 527 y p. 529.

<sup>260</sup>. R. Carande, *Carlos V y sus banqueros...*, tercera parte, esp. pp. 293 y ss.

<sup>261</sup>. Pedro Luis de Torregrosa, *Si conviene derogar la premática que prohibe la saca de la moneda, o no*, (1563), cit. por E. Hernández Esteve, *Establecimiento de la partida doble en las cuentas centrales de la Real Hacienda de Castilla (1592)*, Madrid, 1986, vol. I, pp. 137-139.

<sup>262</sup>. Según la formulación habitual de la ley de Gresham, «la moneda mala expulsa a la buena». Si en un país circularan dos tipos de moneda con el mismo valor nominal pero distinto valor intrínseco -porque una de las dos tiene un menor contenido de metal precioso o porque se ha falsificado o deteriorado-, se tenderá a utilizar la moneda mala para los pagos mientras que la buena será atesorada o incluso fundida, o bien será necesaria para los pagos en el exterior y, por tanto, desaparecerá de la circulación. Se suele afirmar que el primer desarrollo de esta ley se debe a Thomas Gresham (1519-1579), *Information Touching the Fall of Exchange*, Londres, 1558, aunque puede hallarse una formulación completa de esta ley de la circulación monetaria en Nicolás Copérnico, *Tractatus de Monetis*, Florencia, 1519, y un esbozo de ella en Nicolás de Oresme, *Traité de la première invention des monnotes*, circa 1360.

<sup>263</sup>. Diego Saavedra Fajardo, *Idea de un príncipe político-cristiano...*, Empresa LXIX, p. 527.

<sup>264</sup>. Juan de Mal Lara, *Refranes o proverbios en romance...*, cit. por M. Bernal, "Nota sobre el influjo de la espiritualidad...", p. 5.

<sup>265</sup>. Martín González de Cellorigo, *Memorial de la política necesaria y útil restauración de la República de España, y estados della...*, Valladolid, 1600, ed. de J.L. Pérez de Ayala, Madrid, 1991, p. 15.

<sup>266</sup>. Como señaló P. Vilar, "Los primitivos españoles del pensamiento económico. «Cuantitativismo» y «bullonismo»", en *Crecimiento y desarrollo...*, p. 159, trabajo en el que pueden hallarse, además de los comentarios del maestro Pierre Vilar, otros diversos textos también de interés en el aspecto aquí tratado.

<sup>267</sup>. Martín González de Cellorigo, *Memorial de la política necesaria...*, p. 69 y p. 90.



<sup>268</sup>. Luis Valle de la Cerda, *Desempeño del patrimonio de Nuestra Majestad, y de los Reynos, sin daño del Rey y vasallos, y con el descanso y aliuio de todos por medio de los erarios...*, Madrid, 1600, p. 157, cit, por J.H.Elliot, *El Viejo Mundo y el Nuevo...*, p. 121.

<sup>269</sup>. Cristóbal Suárez de Figueroa, *El pasajero: advertencias utilísimas a la vida humana, por el doctor* —, Barcelona, 1618, ed. de Romera-Navarro, Madrid, 1914, cit. por J.H.Elliot, *El Viejo Mundo y el Nuevo...*, p. 121.

<sup>270</sup>. Baltasar Gracián, *El Criticón*, Zaragoza, 1651 (1ª parte), 1653 (2ª parte) y Madrid, 1657 (3ª parte), ed. de E.Correa, Madrid, 1971, parte II, crisis III, p. 67.

<sup>271</sup>. Sancho de Moncada, *Restauración política de España, y deseos públicos que escribió en ocho discursos el Doctor* —, Madrid, 1746 (aunque los discursos ya fueron impresos en 1619), ed. de J. Vilar, Madrid, 1974, cap. XII, p. 8. Conviene añadir algunas líneas de la valoración que Moncada mereció a M.Colmeiro, *Biblioteca de los mejores economistas...*, pp. 97-98: «el autor, en medio de juiciosas advertencias y sanos consejos, suelta la vena de su erudición contra los extranjeros y libra la esperanza de remediar los daños de su patria en la vigorosa ejecución de las leyes encaminadas a detener y fijar en el reino todo el oro y plata de las Indias. Es uno de nuestros más ardientes apologistas del sistema prohibitivo, y no vacila en invocar el auxilio de las censuras eclesiásticas y el rigor del Santo Oficio para reprimir el contrabando. Moncada, haciéndose eco de las preocupaciones vulgares de su tiempo, alcanzó fama innmerecida...»

<sup>272</sup>. Mateo de Lisón y Biedma, *Sobre la entrada en estos Reynos de mercaderías fabricadas en los Estraños con que sacan la moneda y quitan las artes y oficios*, Madrid, 1621 (B.N., Varios, 1-123-33). Véase también J.Vilar, “Formes et tendances de l’opposition sous Olivares: Lisón y Biedma, defensor de la Patria”, *Melanges de la Casa de Velásquez*, vol. VII (1971), pp. 262-294.

<sup>273</sup>. Juan de Solórzano, *Política Indiana...*, libro VI, cap. XIV, nº 9. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XVIII, nº 2, parafrasea así a Solórzano: «...la inadvertencia nuestra, que por no aver savido favorecer, fomentar, estimar y premiar a los comerciantes, està oy lo mas de los comercios en poder de estrangeros, que se han hecho señores dellos, enriqueziendo, y ennobleciendose con lo mismo que nosotros estamos despreciando...».

<sup>274</sup>. Francisco Martínez de Mata, *Memoriales y discursos de* —, ed.de G.Anes, Madr, 1971. Las líneas y el párrafo reproducidos en los memoriales I y VI. Los siguientes textos han sido espigados de esos y de otros de sus *Memoriales...*

<sup>275</sup>. M.Colmeiro, *Biblioteca de los mejores...*, pp. 92-93. En la larga y cuidada “Nota preliminar” a su edición de los *Memoriales y Discursos...*, G.Anes destaca las notables reflexiones de Martínez de Mata.

<sup>276</sup>. Y añade la demostración econométrica de lo que afirma: «...el lino vale en poder del labrador 30 reales el arroba, y aplicándole la industria y el arte, sube su estimación a 500 reales, haciéndola hilo ordinario [pero] aplicando la industria con mayor perfección a una arroba de lino, la hace subir de precio hasta 3.750 reales... y una arroba de puntas fabricadas deste hilo delgadas y preciosas viene la industria a darle a una arroba de lino casi el valor y precio de una arroba de oro... Los relojes que llaman de porcelana, que viene de Francia y otras partes no vale el metal de que estan formados cuatro reales, y se venden en España por 100 ducados [1.103



reales], y pesando cuatro onzas de metal, vale más de ochenta onzas de plata. La lana que sacan destes reynos vale cuarenta reales el arroba, y metiéndolas en rasillas [un tejido corriente y barato] y otras telas le hacen valer más de 900 reales...»

<sup>277</sup>. Por ejemplo, un siglo después, una pluma tan autorizada como la de Charles-Louis de Secondat, baron de la Brède y de Montesquieu, *Del Espíritu de las Leyes*, Ginebra, 1748, ed. e intr. de E.Tierno Galván, Madrid, 1985, p. 261, contemplando sus viñas y mirando hacia España y, en particular hacia Cádiz, escribió que «...un tributo [renta, ingreso] accidental que no depende de la industria de la nación, del número de sus habitantes, ni del cultivo de la tierras es una falsa riqueza. El Rey de España, que recibe grandes sumas de su Aduana en Cádiz, no es a este respecto más que un particular muy rico en un Estado muy pobre. Todo pasa de los extranjeros a él, sin que sus súbditos participen apenas. Este comercio es independiente de la buena o mala fortuna de su reino.»

<sup>278</sup>. Esta *Representación* fue extractada por A.Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso...*, Apéndice V. El documento original en 88 fols. + 11.

<sup>279</sup>. La *Representación* insiste en ello, mirando sobre todo hacia El Puerto de Santa María, lugar más conveniente aun a los extranjeros para sus prácticas fraudulentas, como era de esperar en 1701.

<sup>280</sup>. La población de Sevilla alcanzó su máximo, unos 105.000 habitantes al iniciarse el siglo XVII, según A.Molinié-Bertrand, *Au Siècle d'Or. L'Espagne et ses Hommes. La population du Royaume de Castille au XVI<sup>e</sup> siècle*, París, 1985, aunque según el *censo de los obispos* de 1587, considerado por Domínguez Ortiz más fiable en este caso que el de los millones de 1591, la población sevillana ya sería entonces de 130.000 habitantes.

<sup>281</sup>. Como aclara la *Representación*, especialmente «...pendiendo de este Comercio el sustento de las religiones y la conservación de la Nobleza... por falta del valor que les daban los arrendadores de las casas y tiendas... y porque no tienen cabimiento los juros...»

<sup>282</sup>. L.García Fuentes, *El comercio español...*, p. 294. Otro informe, éste de 1706 y redactado por la Junta de Reformación hispano-francesa presidida por Jean D'Amelot, afirma, además de la ineficacia del sistema de flotas, su carestía y su inseguridad, que el papel de España en el comercio de Indias era sólo el de intermediario de la mayor parte de las manufacturas cargadas. Citado por P.E.Pérez-Mallaina, "El Consulado de Sevilla y el contrabando canario...", pp. 61-62. Sobre esta Junta de Reformación, G.Walker, *Política española y comercio colonial...*, pp.45 y ss., y pp.90-91, y sobre el conjunto de decisiones en estos años turbulentos durante la guerra de Sucesión, P.E. Pérez-Mallaina, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, 1982.

<sup>283</sup>. Francisco de Quevedo, *Historia de la vida del Buscón, llamado don Pablos; ejemplo de vagamundos y espejo de tacaños*, Zaragoza, 1626, ed. de A.Valbuena, Madrid, 1993. p. 101. La expresión *músicos de uña* designa a quienes hoy llamamos ladrones de cuello blanco, y se habrá notado que Quevedo ubicó erróneamente Besançon, ciudad imperial feudataria situada en el centro del Franco Condado y sede de una de las más importantes ferias de cambios.

<sup>284</sup>. M. de Cervantes, *Entremés del vizcaíno fingido*, 1615, ed. de J.García Morales, Madrid, 1994, pp. 77-78.



<sup>285</sup>. J.H.Elliot, "The Decline of Spain", *Past & Present*, nº 20 (1961), p. 69.

<sup>286</sup>. Sobre todo en su "American Treasure and the Rise of Capitalism", *Economica*, nov. 1929, pp. 338-357, repr. en E.J.Hamilton, *El florecimiento del capitalismo. Ensayos de historia económica*, Madrid, 1948 (1ª) y 1984 (2ª), pp. 15-38.

<sup>287</sup>. Sobre esta política y su relación con América el trabajo más concreto es J.Martínez Cardós, "Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII", *Revista de Indias*, nº 16 (1956), pp. 207-265.

<sup>288</sup>. En una publicación reciente, L.Ribot y L.da Rosa, eds., *Pensamiento y política económica en la época moderna*, Madrid, 2000, se puede comprobar cómo no han sido pocos los que han llegado a conclusiones erróneas leyendo a arbitristas una vez que la investigación bien documentada ha ofrecido luces más claras.

<sup>289</sup>. Una reciente reedición de estos viejos y cómodos tópicos en G.Tortella, *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 1994, cap. VIII, "El factor empresarial", esp. pp. 179-180, donde para hallar una explicación alejada en el tiempo a la debilidad del empresariado español en los siglos XIX y XX para hacerla causa, a su vez, de la posición rezagada de España entre los países europeos, recurre a tan insostenibles argumentos.

<sup>290</sup>. Una fundada y mejor argumentada reflexión crítica sobre este tipo de explicaciones en C.Martínez Shaw, "La burguesía mercantil andaluza: actividad económica y proyección institucional", en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, t. II, esp. pp. 27-29.

<sup>291</sup>. A.García-Baquero, "Andalucía y los problemas...", p. 546.

<sup>292</sup>. A.García-Baquero, "Independencia colonial americana...", pp. 146-149, y en los mismos términos, *Andalucía y la Carrera...*, pp. 209-213.

<sup>293</sup>. No hay más que cotejar el número de embarcaciones y sus tonelajes recogidos en P.Jeannin, "Les comptes du Sund", *Revue Historique*, nº CCXXXI (1964), pp. 307-340, y con el detalle completo N.E.Bang y K.Korst, *Tables de la Navigation et du transport des marchandises passant par le Sund (1497-1660)*, Copenhague, 1906-1933, 3 vols., y (1661-1783), 1930-1953, 4 vols. M.North, "Bullion Transfer from Western Europe...", pp. 57-59, con datos propios y de A.Mikolajczyk, "W kwestii znalezisk nowozyntnych monet niderlandzkich na ziemiach koronnych", *Zapiski Historyczne*, nº 49-2 (1984), p. 24, tabla 7, calcula en 2 millones anuales de rix-dollars hacia 1600 y 2'5 hacia 1640 la cantidad que, además del valor de las manufacturas, entraba en moneda sólo en Polonia a cambio de sus granos. El rix-dollar era una moneda equivalente en peso al real de a ocho, pero de peor ley. Cita también un memorandun holandés presentado a los Estados Generales en 1683 en que se afirma que de Holanda se reexportaban entonces en moneda a Rusia unos 2 millones de guilders (unos 800.000 rix-dollars), a puertos entonces polacos 1 millón y al menos otro millón más a Riga.

<sup>294</sup>. La expresión entrecomillada en A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, p. 261.

<sup>295</sup>. A.García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico...*, vol. I, p.10, donde argumentó que, más que el capital acumulado, «inciden seguramente en forma más directa las posibilidades y los incentivos que permiten la inversión de este capital, posibilidades e incentivos en los que juega sin duda un papel preponderante la dinámica de la mentalidad del grupo social



que los posee y las coyunturas que faciliten y hasta exijan tal inversión». Como se ve, A.García-Baquero también asigna valor causal a la mentalidad de quienes pueden invertir.

<sup>296</sup>. Debo esta hipótesis y parte de las líneas principales de la reflexión que sigue a un generoso y magistral comentario oral de don Antonio Domínguez Ortiz.

<sup>297</sup>. Como delató Tomás de Mercado, *Suma de tratos...*, pp. 109-110, «...Hay un género de venta exquisitísimo y no rarísimo en estas gradas, que es vender la ropa, entregada aquí, al doble y más del justo precio, a pagar en Indias... añaden, para justificar su tiranía, correr el riesgo en aquella cantidad en un navío que vaya en la flota...».

<sup>298</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, esp. cap. V, apart. 17.1.-“Beneficio mercantil y mercado financiero”.

<sup>299</sup>. J.G. da Silva, *Desarrollo económico...*, pp. 149-150, pp. 168-177, p. 179 y p. 183.

<sup>300</sup>. H.Kellenbenz, “La técnica en la época de la revolución científica (1500-1700)”, en C.M.Cipolla, ed., *Historia económica de Europa (2) Siglos XVI y XVII*, Barcelona, 1979, pp. 141-213, donde puede constatarse la lentitud en completarse el proceso que lleva de la invención a la difusión y de ésta a la aplicación industrial. Véase también I.Wallerstein, *El moderno sistema mundial...*, vol. I, p. 319.

<sup>301</sup>. Un resumen de su planteamiento en D.Sella, “Las industrias europeas, (1500-1700)”, en C.M.Cipolla, ed., *Historia económica de Europa, (2). Siglos XVI y XVII*, Barcelona, 1979, pp. 277-278.

<sup>302</sup>. J.U.Nef, *War and Human Progress*, Nueva York, 1963, pp. 6-7, habla expresamente de las *heavy industries*, la metalurgia pesada, que logró superar en los lugares indicados la producción artesanal.

<sup>303</sup>. Es decir, las llamadas *new draperies*, sobre las que tanto se ha escrito durante los años setenta del siglo XX en los debates sobre la *protoindustria*. De la especialización indicada se han hecho eco algunos otros historiadores, incluso aplicándola a sus observaciones sobre los grandes circuitos del comercio lejano, como por ejemplo K.N.Chaudhuri, “Circuits monétaires internationaux, prix comparés et spécialisation économique, 1500-1700”, en J.Day, ed., *Études d'Histoire Monétaire*, Lille, 1984, pp. 49-67.

<sup>304</sup>. D.Sella, “Las industrias europeas...”, pp. 321-327. La cita entrecomillada en p. 324.

<sup>305</sup>. L.Vitale, “España antes y después de la conquista de América”, *Pensamiento Crítico*, n° 27 (1969), p. 24.

<sup>306</sup>. I.Wallerstein, *El moderno sistema mundial...*, vol. I, p. 397.

<sup>307</sup>. J.Torras, “L'economía castellana al segle XVI. Un esquema”, *Reçerques*, n° 16 (1984), pp. 163-166.

<sup>308</sup>. La bibliografía centrada en el sistema fiscal castellano en los siglos XVI y XVII está encabezada por A.Domínguez Ortiz, *Política y hacienda...*; M.Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen...*, esp. cap. I y cap. II, y por M.Ulloa, *La Hacienda Real de Castilla...*, obras ya asentadas como clásicas.

<sup>309</sup>. M.Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen...*, pp. 464-466.

<sup>310</sup>. Sobre el origen, carácter fiscal y cuantía de los millones, J.I.Fortea, *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla. Las ciudades ante la política fiscal de Felipe II*, Salamanca, 1990; E.Fernández de Pinedo, “Fiscalidad y absolutismo en Castilla...”,



pp. 33-51; J.I. Andrés Ucendo, *la fiscalidad en Castilla en el siglo XVII: los servicios de millones, 1601-1700*, Bilbao, 1999.

<sup>311</sup>. F.Ruiz Martín, “Las finanzas españolas durante el reinado de Felipe II”, *Cuadernos de Historia. Anexos Hispania*, n° 2 (1968), pp. 109-173, y *Las finanzas de la Monarquía Hispánica en tiempos de Felipe IV (1621-1665)*, Madrid, 1990.

<sup>312</sup>. Sobre la naturaleza urbana del sistema fiscal en Castilla ha insistido P.Saaavedra, *A Facenda Real na Galicia do Antigo Rexime. As rendas provinciais*, Santiago, 1993, pp.66 y ss. El caso de Córdoba en J.I.Fortea, *Córdoba en el siglo XVI. Las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*, Córdoba, 1981, y *Fiscalidad en Córdoba. Fisco, economía y sociedad: alcabalas y encabezamientos en tierras de Córdoba (1513-1619)*, Córdoba, 1986.

<sup>313</sup>. Todo lo anterior en A.D.Ortiz, *Política y hacienda...*, p. 235; J.E.Gelabert, *La bolsa del rey. Rey, Reino y fisco en Castilla (1598-1648)*, Barcelona, 1997, esp. pp. 246-250; I.A.A.Thompson, “Crown and Cortes in Castile...”, p. 31; A.García Sanz, “Repercusiones de la fiscalidad sobre la economía castellana en los siglos XVI y XVII”, *Historia de la Hacienda en España (siglos XVI-XX). Homenaje a don Felipe Ruiz Martín*. Volumen Extra de *Hacienda Pública Española*, 1991, pp. 15-24, y B.Yun, “Aristocracia, Corona y oligarquías...”, pp. 25-41. Se puede añadir que en 1635 los distintos subsidios de millones, cuya recaudación se simultaneaba y sobreponía una a otra y a la de las demás cargas, acabaron concentrados en tres servicios básicos –de 24, 9 y 2’5 millones–, a los que, al no bastar, se añadieron cuatro subidas de un 1% –consecutivamente en 1626, 1639, 1656 y 1664– de la tarifa a la que se cobraba la alcabala. Datos precisos sobre ello en J.I.Andrés, *La fiscalidad en Castilla...*, pp. 25-33 y pp. 120-124.

<sup>314</sup>. Las necesidades financieras de la Corona le indujeron a vender hidalguías a quienes podían adquirirlas: comerciantes, nuevos ricos procedentes de las Indias, letrados procedentes de la administración real, etc. Aunque a estas ventas se opusieron constantemente las Cortes castellanas, argumentando que aumentaba las cargas de los restantes contribuyentes, según I.A.A.Thompson, “The Purchase of Nobility in Castile, 1552-1700”, 1979, el número de títulos que realmente se vendió no fue elevado, no más de 272 en los 148 años transcurridos entre 1552 y 1700 (2/3 de ellos con posterioridad a 1629), es decir, un promedio de menos de 2 títulos por año. Pero hay otras estadísticas. Unos 55 títulos de Castilla y 200 señoríos en 1520, al crear el Emperador la distinción de *Grandes de España*; unos 100 títulos hacia 1600; 152 en 1616; Felipe IV creó otros 118, dejando el total en 273, y Carlos II batió todo los records al crear otros 295. Véase, A.Domínguez Ortiz, *La sociedad española en el siglo XVII*, Madrid, 1963, vol. I, y *Las clases privilegiadas en la España del Antiguo Régimen*, Madrid, 1973. También importantes referencias a ello, además de las obras citadas en las notas anteriores, en H.Nader, *Liberty in Absolutism Spain: The Habsburg Sale of Towns, 1516-1700*, Baltimore, 1990.

<sup>315</sup>. A.Domínguez Ortiz, *Política y hacienda...*, cap. V. Los trabajos más recientes sobre ello son E.M.García Guerra, *Las acuñaciones de moneda de vellón durante el reinado de Felipe III*, Madrid, 1999; J.L.García del Paso, “La estabilización monetaria en Castilla bajo Carlos II”, *Revista de Historia Económica*, XVIII, n° 1



(2000), pp. 49-77, y J. de Santiago, *Política monetaria en Castilla durante el siglo XVII*, Valladolid, 2000.

<sup>316</sup>. Valga como prueba *ad contrario* la relación entre el final de la crisis y el *Encabezamiento General del Reino* de 1683-85. Este gran acuerdo negociado entre el Consejo de Hacienda y las provincias de Castilla —con las excepciones de Sevilla y Toledo— para recaudar conjuntamente alcabalas, cientos y millones y que supuso una reducción del 28% en los millones y del 25% en los cientos. La principal razón de estas grandes reducciones está en la nueva política exterior adoptada por la Monarquía castellana después de las paces de Nimega y de Ratisbona en 1678 y 1684 con los que la Monarquía admitió su derrota en la larga lucha por la hegemonía europea. Véase J.I.Andrés, *La fiscalidad en Castilla...*, p. 88.

<sup>317</sup>. F.Ruiz Martín, “Gastos ocasionados por el abastecimiento de la guerra: repercusiones económicas que se experimentaron en España”, *VI Settimana de Studio. Domanda e consumi. Livelli e strutture nei secoli XIII-XVIII*, Florencia, 1978, esp. pp. 354-456.

<sup>318</sup>. Fay Gerónimo de la Concepción, *Emporio del Orbe. Cádiz ilustrada*, Amsterdam, 1690, p.380, cit. por A.Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso...*, p. 138.

<sup>319</sup>. Martín González de Cellorigo, *Memorial de la política necesaria...*, p. 79.

<sup>320</sup>. R.Pike, *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, 1978 (ed. or. Ithaca y Londres 1972), cap. II, esp. pp. 103-129.

<sup>321</sup>. A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...*, pp. 246-247 y p. 252, puso de manifiesto la tendencia hacia la especialización financiera, separada de la función estrictamente mercantil, a lo largo del siglo XVII. Lo sobresaliente, aunque no sorprendente, en este proceso es que, junto a aquellos que ahora prefieren limitarse a prestar a riesgo de mar dejando de lado la actividad mercantil directa, participan sin desdoro la nobleza y el clero. No se trató, sobre todo en cuanto a su motivación, del pretendido abandono de la actividad y los negocios por parte de la «burguesía» andaluza, sino de una «mera mutación funcional», hecho que, además, es considerado por A.M.Bernal como un signo de modernidad y fenómeno común en la historia del capitalismo.

<sup>322</sup>. Tomás de Mercado, *Suma de ratos...*, p. 41.

<sup>323</sup>. José de Veitia, *Norte de la Contratación...*, libro I, cap. XVIII, nº 2.

<sup>324</sup>. En este sentido, aunque mirando sobre todo hacia las décadas finales del siglo XVIII, se pronuncia S.Tinoco, “Cádiz en la Edad Moderna: la compleja realidad de una relevancia histórica”, en *Cádiz e Iberoamérica*, nº 5 (1987), pp. 7-26.

<sup>325</sup>. E.Otte, *Cartas privadas de emigrantes a Indias*, Sevilla, 1988.

<sup>326</sup>. Miguel de Cervantes, *El celoso extremeño*, 1613, en *Novelas ejemplares*, ed. de J.B.Avalle Arce, Madrid, 1986 (3ª), vol. II, p.177-178. Nótese, de camino, que Felipe Carrizales registró sus barras de oro y plata, no para cumplir con el obligado registro, sino por asegurar su recogida al llegar.

<sup>327</sup>. A.Domínguez Ortiz, “Comercio y blasones...”, pp. 217-256.

<sup>328</sup>. Todo lo anterior con datos extraídos principalmente de A.Domínguez Ortiz, “Comercio y blasones...”, “Los extranjeros en la vida española...” y “Algunas notas sobre banqueros y asentistas de Carlos II”, *Hacienda Pública Española*, nº 55 (1978), pp. 167-176.



<sup>329</sup>. La serie puede continuarse con Antonio Anfriano Vicentelo, cuñado de los Mañara, que consiguió el hábito de Santiago en 1635 y su hermana Andrea casó con el importante cargador Pedro Fernández de Orozco, seis años cónsul entre 1636 y 1644 y Caballero Veinticuatro de Sevilla desde 1640; Jerónimo Federighi y Fantoni, de origen florentino, obtuvo sin la menor complicación con las pruebas su hábito de Santiago en 1630; Manuel Bécquer, de ascendencia alemana, en el Ducado de Cleves, a partir de 1642 lucía la cruz de Calatrava; también fueron caballeros de Santiago Francisco Conique, de origen flamenco, que negocia activamente en los años treinta e inicia una importante dinastía mercantil algunos de cuyos miembros se trasladan a Cádiz, y sus hijos Antonio Francisco y Francisco Antonio, ambos además Caballero Veinticuatro de Sevilla; Juan como Miguel de Neve, de origen flamenco, fueron cónsules en los años veinte y treinta y fundaron sus respectivos mayorazgos; los portugueses Duarte Fernández de Acosta, naturalizado en 1629 y caballero de Santiago en 1637, y Manuel Cortizos de Villasante, conde de Villaflores; Juan Antonio Balvi, conde de Villavilla; Francisco María Pichinotti, conde de Villarreal; Domingo Grillo, conde de Clarafuente; el portugués Diego de Silveira de cargador pasó a financiero de la Corona y a señor de vasallos de cuatro villas del término de Huete, cuando ya vestía hábito de Santiago y de muchos otros expresan con pocas dudas la capacidad y las posibilidades de integración de esta élite mercantil de origen extranjero. La compra del señorío por Silveira en 1650, AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, libro 193, fol.266.

<sup>330</sup>. Ambos negociantes y sus respectivas trayectorias familiares han sido analizados en profundidad por E.Vila, *Los Corzo y los Mañara. Tipos y arquetipos del mercader sevillano*, Sevilla, 1991.

<sup>331</sup>. E.Vila, *Los Corzo y los Mañara...*, pp. 138-139.

<sup>332</sup>. En M.Bustos, ed., *Un comerciante saboyano...*, pp.88-90. Conviene señalar que los dos títulos citados eran de concesión muy reciente y que uno de ellos, don Pablo (Fernández) de Contreras hizo méritos como General de la Flota de Nueva España de 1650. También, que Lantery, en p. 157 y p. 198, hace referencia al ennoblecimiento de don Juan Durazo, descendiente nada menos que de un Dux de la Serenísima República, a quien «...le pareció que ya no necesitaba comerciar, con que se retiró a Sevilla, a tratar de ser caballero, como lo era, y vivir con quietud de sus rentas...».

<sup>333</sup>. P.Burke, *Venecia y Amsterdam. Estudio sobre las élites del siglo XVII*, Barcelona, 1996.

<sup>334</sup>. C.Martínez Shaw, “La burguesía mercantil andaluza...”, p. 28. El ejemplo que sirve de modelo es el de la familia Gloria, primero comerciantes, después industriales, más tarde *ciutadans honrats* de Barcelona y, finalmente, señores de Almaselles, jurisdicción situada en el límite entre las actuales provincias de Lleida y Huesca, familia estudiada por R.Fernández, “La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII: la familia Gloria”, en P.Tedde, ed. e intr., *La economía española al final del Antiguo Régimen, II. Manufacturas*, Madrid, 1982, pp. 1-132.

<sup>335</sup>. M.Mitchell, *Gone with the Wind*, Nueva York/Atlanta (G.), 1936, p. 1.035.

<sup>336</sup>. A este respecto con toda razón escribió G.Anes, *Las crisis agrarias...*, p. 96, que «El interés por la tierra originó en algunos países una cierta explotación “capi-



talista”, “burguesa”, de la tierra, y produjo, sobre todo, una consolidación del régimen señorial como sistema económico. Los “burgueses” que lograban comprar una extensión de tierra suficientemente grande y que tenían, además, dinero, alcanzaban rápidamente el ennoblecimiento... Los nuevos *ennoblecidos*... eran más intransigentes que los señores de tradición y cuidaban vehementemente de mantener todo aquello que implicase la perduración del sistema medieval de percepción de derechos y la conservación de las viejas formas señoriales de vivir de la tierra, garantizadas por la persistencia de las viejas estructuras sociales».

<sup>337</sup>. Citado por A.M.Bernal, “Andalucía y América...”, p. 36. Y añade que «las tentativas de penetración industrial andaluza, en su conjunto, en los mercados coloniales resultaron efímeras; la “imposible” industria gaditana y la debilidad estructural de la sevillana eran hechos consumados y, al parecer, irreversibles para la época, varias décadas antes de que las colonias consiguieran la independencia». Por otra parte, J.J.Iglesias, “La inversión industrial burguesa en el Cádiz del siglo XVIII: las oportunidades perdidas”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz, 1991, pp. 87-98, se ve obligado a entreverar a lo largo del texto diversas explicaciones, unas inconsistentes, como algunas de las descalificadas páginas atrás, y otras demasiado puntuales, para justificar el fracaso de un «incipiente y tímido proceso de industrialización» que no pasó de «efímeros intentos» precisamente en el momento y lugar, la Bahía gaditana en las últimas del siglo XVIII, que se estaba beneficiando de una importantísima acumulación de capitales.

<sup>338</sup>. P.Vilar, “El problema de la formación del capitalismo...”, esp. pp. 114-115 y pp. 122-124. Es obligado consultar detenidamente también su “Crecimiento económico y análisis histórico”, en *Crecimiento y desarrollo...*, pp. 17-105, esp. los apartados “La producción como consecuencia” y “La producción como factor”, pp. 59-78.

<sup>339</sup>. David Ricardo, *Principios de economía política y de tributación*, 1817, ed. y prol. de V.Andrés Álvarez, Madrid, 1973, pp. 110-111.

<sup>340</sup>. La expresión es de R.Carande, *Carlos V y sus banqueros...*, parte I, p. 140.

<sup>341</sup>. Son las dos conclusiones generales más importantes de A.García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*... También ilustran mucho sobre este fracaso, por comparación entre ambos casos, sus “Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII”, en J.Nadal y G.Tortella, eds., *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, pp. 268-294, y “Comercio colonial, acumulación primitiva de capital y desindustrialización en la Baja Andalucía: el caso de Cádiz en el siglo XVIII”, en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1978, vol. I, pp. 195-208, donde además demuestra que la Independencia americana no fue lo que frustró una posible industrialización de la Baja Andalucía, conclusión posteriormente seguida por muchos.

<sup>342</sup>. El calificativo es apropiado por la exportación de los beneficios y porque el producto resultante tenía muy poco valor añadido ya que se transformaba en el exterior. Algunos comentarios sobre ello en P.Tedde, “Sobre los orígenes históricos del subdesarrollo andaluz: algunas hipótesis”, en N.Sánchez Albornoz, *La modernización económica de España, 1830-1930*, Madrid, Alianza, 1991, pp. 299-318.



<sup>343</sup>. P.Chaunu, «Séville, pôle de croissance?», en *Cittá mercanti. Saggi in onore de Gino Luzzato*, Milán, 1964, pp. 253-276, extrañeza repetida acriticamente por muchos.

<sup>344</sup>. Como se ha visto, todo ello demostrado de forma irrefutable por A.M.Bernal, *La financiación de la Carrera...* En términos más generales, la explicación de este hecho puede venir sugerida por F.Braudel, *La dinámica del capitalismo*, Madrid, 1985, pp. 67-69, cuya seductora prosa disculpará esta larga cita literal: «De ahí que se tiendan largas cadenas entre la producción y el consumo, y es, sin duda, su eficacia lo que las hizo imponerse... Ahora bien, cuanto más se alargan dichas cadenas, más escapan a las reglas y controles habituales y más claramente emerge el proceso capitalista. Y lo hace de forma brillante en el comercio a larga distancia... Muy pronto, desde el principio, traspasarán los límites nacionales y se entenderán con los mercaderes de otras plazas extranjeras. Poseen mil medios para falsear el juego a su favor, mediante la manipulación del crédito y del fructuoso juego de las buenas monedas contra las falsas... ¿Quién pondría en duda que tienen a su disposición los Monopolios o, simplemente, el poder suficiente para anular en un noventa por ciento los casos de competencia?...»

<sup>345</sup>. Estas afirmaciones respectivamente en M.Morineau, *Incroyables gazettes...*, p.263, y J.Everaert, *De internationale en Koloniale...*, p.940.

<sup>346</sup>. J.H.Elliot, «España y América...», p. 31.

<sup>347</sup>. En términos parecidos se manifiesta A.M.Bernal, «Andalucía y América...», pp. 45-46, al reconocer que «la racionalidad económica del monopolio colonial no podía tener en cuenta los intereses objetivos a largo plazo de la economía regional».

<sup>348</sup>. J.Lynch, «El comerç sota...», esp. pp. 27-28, e *Historia de España...* vol. XI, pp. 209-210.

<sup>349</sup>. J.Alvarez Junco, S.Juliá, P.Martín Aceña, J.Pan-Montojo, Ch.Powell, F.del Rey, J.Tusell y N.Townson (dir.), *Historia virtual de España (1870-2004) ¿Qué hubiera pasado si...?*, Madrid, Taurus, 2004.

<sup>350</sup>. Esfuerzos resaltados por I.Lobato, «América en la perspectiva...», y por C.Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981.

<sup>351</sup>. P.Vilar, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, IV. *La formació del capital comercial*, Barcelona, 1968 (ed. or. francesa, París, 1962; ed. resumida en castellano, Barcelona, 1978).

<sup>352</sup>. J.Fontana, «Comercio interior, comercio colonial: las razones de una diferencia», en E.Martín Corrales, coord., *Primer Congreso de Historia Catalana-andaluza. Las relaciones comerciales del siglo XVI al siglo XVIII*, L'Hopitalet, 1995, pp.253-262.



## EPILOGIO

*Paciente lector, puesto que has llegado hasta aquí, súfreme un poco más, porque dígame que si te pareciere que ha obrado algo de provecho mi desvelo y trabajo, a nuestra Alma Mater quiero y pido, como es muy justo y puesto en razón, se atribuya. Y si has hallado yerros y desatinos, a mi corta capacidad y a la humana flaqueza se endeuden. En mi socorro acudo al entinema que dice “hay algo bueno; luego el libro es bueno”, y si nada bueno hallares, venga en mi favor y ayuda la fuerza del bachiller Sansón, que salvó del fuego a los peores diciendo que no hay libro tan malo que no tenga algo bueno. Sabedor soy del grandísimo riesgo a que se llega el que compone un libro, donde se tiene por negligencia si se deja de decir algo y por fastidio el decirlo todo, siendo imposible ajustarle tal que dé gusto y contento a todos, y cofrades versados me notician que autores sabios y graves han sufrido con flema a quienes tienen por particular deleite y entretenimiento juzgar los escritos ajenos sin haber dado alguno propio a la luz del mundo. Sólo te digo, si tú lo auditaras, que abí va impreso lo que he alcanzado a discurrir sobre el asunto, aun faltándome el talento y el estilo para componer una obra tolerable de este género, faltas que te pido dejes pasar porque no en balde dejó escrito Teurgio de Somonte que más quería ser reprehendido por los gramáticos que no ser entendido por las gentes. Y si no te bastare la sentencia y disculpa, así te doy en qué mostrar y ejercitar tu benevolencia. Si, por el contrario, en algunos puntos hallares algo de ornato de buenas letras, no lo desprecies como superfluo, pues para que nos regalen sus frutos, quiso Natura que los árboles dieran antes sus flores, y lo mismo han de tener los estudios, como enseñaba Cesalpino Lineo, tanto más cuanto que las flores más bellas las he cortado de la silva de los autores de más celebrada fama. Pero, ve con advertencia, lector discreto, de que más se debe extrañar haber tenido yo el atrevimiento de entrar en*



*materia de tan peligroso y nunca visto argumento que el haber acertado en el discurso. Y recuerda las palabras de Superbio Autarco que dicen ser conveniente que, aunque uno por sí aventaje en grandes estudios, estime y aproveche de lo que en otros hallare, aunque sean de menor porte, porque en esto no pierden honra, antes ganan consumadísima gloria, pues ensalza bastantemente los méritos de su propio ingenio el que es favorecedor del ajeno. Muy holgado quedaré, lector benigno, si este libro ganase más tus miras que tus enojos; mas, si lo tuvieres por largo y fastidioso, fácil te será acortarlo cuanto gustares y comenzar o dejarlo donde quisieres. Pero, cansado lector, ¿quién me mete a mí en enfadarte con un epilogo que me tenga más costa que el mismo libro, excusándome en unas cosas y dándote a entender otras, que si tú las quieres condenar, no importa gaste yo todo el papel de Génova en querer salvarlas? VALE: Y todo lo sujeto, con el rendimiento que debo, a la censura y aprobación de*

*Nuestra Magna Universitas Onubensis.*

## ÍNDICE GENERAL

1. INTRODUCCIÓN .....	9
2. UNA BREVE MIRADA AL TIEMPO DE LAS ILUSIONES .....	14
2.1 La organización del Monopolio y de la Carrera de Indias ...	15
2.2. Las espectaculares cifras del siglo XVI .....	23
3. DEL ESPLENDOR DEL SIGLO XVI A LA PRESUNTA DECADENCIA DEL MONOPOLIO EN EL SIGLO XVII .....	27
3.1. Las controvertidas y sospechosas cifras del siglo XVII .....	27
3.2. Nuestras contradictorias informaciones .....	42
4. ¿CÓMO FUNCIONABA EL MONOPOLIO DE INDIAS EN EL SIGLO XVII? .....	53
4.1. Un sistema basado en el fraude y el contrabando .....	54
4.2. La prohibida participación de los extranjeros .....	74
4.3. El motor del Monopolio: la financiación del tráfico y del comercio .....	91
4.4. Algunos frutos andaluces y muchas manufacturas extranjeras en un monopolio asentado en Cádiz .....	103
4.5. Un Monopolio andaluz formal; un monopolio internacional real .....	129
5. Y, MIENTRAS TANTO, ¿QUÉ PASABA CON LA ECONOMÍA ANDALUZA? .....	129
5.1. Datos, noticias e informaciones .....	129
5.2. La percepción y los análisis coetáneos .....	138
5.3. ¿Qué se podía hacer en Andalucía con los beneficios del Monopolio? .....	152
6. CONCLUSIÓN: LA OPORTUNIDAD QUE NUNCA EXISTIÓ ....	180
Fuentes y Bibliografía .....	187
Notas .....	217
Epilogo .....	271