

LA CASA DE LA CONTRATACION Y EL COMERCIO ULTRAMARINO(*)

Agustín GUIMERA RAVINA,
C.S.I.C., Madrid

En memoria de don José Muñoz Pérez, que guió mis primeros pasos en la historia del comercio indiano.

"Así la Casa de la Contratación de Sevilla y el trato de ella es uno de los más célebres y ricos que hay en el día de hoy, o se sabe en todo el orbe universal.

Es como el centro de todos los mercaderes del mundo..."

(Tomás de Mercado, 1571)

Este trabajo se asemeja más a una peligrosa navegación entre bajíos y arrecifes que a un estudio histórico. Al aceptar mi participación en estas jornadas, debo confesar que ignoraba los peligros que debía de arrostrar. Se me pedía que en pocas páginas analizase las instituciones mercantiles y financieras de la *Carrera de Indias*, así como la evolución del tráfico hispanoamericano, durante dos siglos de su existencia.

La amplitud temática y cronológica es ciertamente apabullante. En unos aspectos, hay que ofrecer una síntesis de las síntesis que ya disponemos, algunas de ellas realizadas por destacados especialistas. En otros, la historiografía sólo nos ofrece retazos de una realidad que no ha sido estudiada de forma sistemática. Tal es el caso de las técnicas comerciales y financieras, en donde abundan las descripciones de los fenómenos, pero no su interpretación o la medición de su alcance en el contexto económico y social de la época. Debido a este conjunto de razones, confío en que el lector sabrá perdonar si descubre que el piloto ha equivocado el rumbo de esta nave en más de una ocasión. Mi único consuelo sería el que estas páginas que siguen sirviesen, al menos, para que otro marino más experto pudiera conocer mejor el mapa de los peligros en este océano historiográfico (1).

(*) Antonio Miguel Bernal y Santiago Tinoco me han ayudado con sus sugerencias en la elaboración de este trabajo. Deseo constar aquí mi agradecimiento. Sin embargo, la responsabilidad última de lo escrito corresponde lógicamente al autor.

(1) Existen estados de la cuestión del comercio de Indias, con un amplio repertorio bibliográfico. Son los de A. M. Bernal y A. García-Baquero, *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976; J. Fontana, "Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis", en *La economía española al final del Antiguo Régimen. Tomo III: Comercio y Colonias*, Madrid, 1982, pp. XI-XXXIV; P. Pérez Herrero, "El comercio de Nueva España. Análisis temático de las interpretaciones bibliográficas más relevantes en el siglo XX", *Quinto Centenario*, núm. 3, 1982, pp. 137-177; y la obra colectiva *El "Comercio Libre" entre España y América (1765-1824)*, Madrid, 1987.

Las coordenadas espaciales a las que se ciñe especialmente este trabajo han sido bien descritas por P. Chaunu:

“Las rutas españolas en el Atlántico coinciden con los trazos esenciales del Atlántico paralelográfico que, entre el soplo del alisio y el del contraflujo de las latitudes medias, constituía un inmenso frente bien jalonado y abalizado entre la costa atlántica de Andalucía, punto privilegiado de los vientos que impulsan hacia el oeste durante el verano y al este durante el invierno, y el inmenso arco del Mediterráneo americano, de la Florida a Trinidad” (2).

Las coordenadas temporales de esta mar oceánica son el año 1503, fecha de la fundación de la Casa de la Contratación en Sevilla, y 1717, que marca el traslado de este organismo a Cádiz. Tras la total apertura de los espacios marítimos por los reinos ibéricos, fundiendo los extremos del mundo —el Atlántico, el Indico y el Pacífico—; tras la creación y consolidación de instituciones que perseguían el control estatal de aquellas nuevas tierras y mares (1492-1565), asistimos, durante casi dos siglos, a una etapa tranquila y nada espectacular:

“Rutinarias navegaciones trasatlánticas sustituyen a las audaces exploraciones anteriores; el prosaico comerciante destronó al temerario aventurero... [sin embargo] bajo una superficie apacible, se operan cambios revolucionarios... la explotación de minas de insospechada riqueza, la producción en gran escala de monocultivos tropicales en América, para su exportación a Europa van a producir hondos cambios en la economía mundial” (3).

1. El monopolio sevillano

Una serie de circunstancias históricas dieron lugar al sistema monopolístico español en relación con América: el tratado de Alcaçobas-Toledo (1479-80) en donde Castilla y Portugal se reparten la costa occidental de Africa y sus aguas ribereñas; y, sobre todo, el tratado de Tordesillas (1494), en que se fijan los límites de expansión mundial de cada reino. Al beneficio de la anterioridad en el descubrimiento y conquista de nuevas tierras y mares durante el siglo XV, a la participación decidida del naciente Estado moderno en estas empresas, se añade el apoyo del papado, como influyente árbitro de las relaciones entre los reinos cristianos. América hispánica, se con-

(2) P. Chaunu, *Conquista y explotación de los nuevos mundos*, Barcelona, 1973, p. 135.

(3) G. Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898)*, en *Historia de España dirigida por Manuel Tuñón de Lara*, Barcelona, 1982, Tomo VI, pp. 26-27.

vierte, en el plano teórico, en un mercado reservado para la producción española y una fuente directa de ingresos para la Corona. La competencia extranjera es restringida mediante el control de todos los polos del circuito comercial atlántico: puertos, sistemas de transporte y rutas de navegación.

“Para cumplir estos fines, la Monarquía castellana necesitaba un puerto importante, preferentemente interior para evitar el contrabando, y situado en la ruta más corta para las Indias, o sea en la costa sudoeste. Sólo una ciudad cumplía todas estas condiciones. La extraordinaria fortuna de Sevilla en el siglo XVI no fue, pues, un mero golpe de suerte, una oportunidad que le depa-
ró el capricho real. Fue el producto lógico de una serie de circunstancias histórico-geográficas, y cesó cuando éstas se modificaron” (4).

Así pues, el tráfico comercial con Indias se centralizó en Sevilla, con la fundación de la Casa de la Contratación en 1503, debido a un conjunto de razones geográficas, económicas, políticas y militares. Aunque se dio algún intento de ampliar el número de puertos privilegiados (1529), esta medida fue pronto abolida.

Los intereses coincidentes del Estado y los particulares por el control de un comercio, tan remunerador para ambos, convertiría a Sevilla en una de las diez o doce ciudades más importantes del mundo a fines del siglo XVI, con una población en torno a los 120.000 habitantes. En el transcurso de esta centuria, Sevilla tuvo que hacer un uso creciente de sus antepuertos: Sanlúcar de Barrameda, Cádiz y los puertos de Canarias. De ahí que P. Chaunu lo denomine complejo portuario “canario-andaluz”. Esta área geográfica controló, junto con Lisboa, la inmensa mayoría de las relaciones de Europa con América, África, el Océano Indico y el Extremo Oriente durante el siglo XVI; y, en relación con la América hispánica, acaparó por sí sola la casi totalidad de los intercambios.

1.1. La Casa de la Contratación

En su proyecto original de 1502 se quiso seguir el modelo de la *Casa da Guiné* y de la *Casa de Mina e da India*, pero cuando se instituye legalmente la

(4) A. Domínguez Ortiz, *Orto y ocase de Sevilla*, Sevilla, 1981, tercera edición, p. 56. Véanse también los trabajos de este autor, “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)*, Cádiz, 1976, pp. 3-11; y *La Sevilla del siglo XVII*, en *Historia de Sevilla*, Sevilla, 1984.

Casa al año siguiente, sólo es considerada “un mero órgano de control, rechazada la idea de un capitalismo de Estado al modo portugués” (5).

Haciendo honor a su nombre, es un establecimiento esencialmente comercial, con un amplio abanico de funciones: registro sistemático y pormenorizado de las transacciones con Indias; recepción de los caudales indios; recogida de información sobre la situación del mercado americano; designación de los escribanos de las naves de la *Carrera* y de los principales mandos de las Flotas; control de los pasajeros al Nuevo Mundo. Finalmente, era un órgano consultivo, para la Corona en materia de navegación y comercio. A su sombra, se creó una oficina hidrográfica y una escuela de navegación, “la primera y más importante en la historia de la Europa moderna” (5).

Al mismo tiempo, era un tribunal de justicia. En las ordenanzas de la Casa en 1552-1553, se describen sus funciones en las causas civiles, criminales y mercantiles, relacionadas con el comercio y la navegación a Indias y Filipinas. Como puede comprobarse, su ámbito geográfico de aplicación era vastísimo.

Con la creación del Consulado de Mercaderes de Sevilla (1543), la competencia civil y mercantil de la Casa fue restringida. Ello dio origen a numerosos conflictos de jurisdicción entre ambas corporaciones. Por otra parte, a partir de 1556, los ingresos de Indias se mandan entregar al Consejo de Hacienda. Con ello, se quita la administración de las finanzas de Indias a la Casa que, desde ese momento, dependerá de aquel organismo en esta materia: “una autoridad que no tenía ni experiencia ni interés en los asuntos indios, sino únicamente en aumentar los fondos de la Caja General de Castilla” (6).

En el momento de su fundación, la Casa contaba con tres funcionarios importantes: el factor, el tesorero, y el contador. Pronto se le añadirían un piloto mayor (1508) y un asesor letrado (1511). El *factor*, encargado de las negociaciones por cuenta de la Corona, pronto vio declinar sus funciones, desbancado por la empresa privada en el negocio indiano. Su función de abastecedor de efectos navales y militares a las armadas fue también asumida por un nuevo cargo, el de Proveedor general de las Armadas y Flotas. Pero su más importante papel fue el de expedir por cuenta de la Corona, el azogue necesario para las minas de plata en Indias. El mercurio fue un producto estancado, monopolizado por la Corona.

En cambio, los otros dos funcionarios vieron aumentar sus obligaciones. El *tesorero* se hacía cargo de los impuestos relacionados con el comercio

(5) Junto a los trabajos citados de Domínguez Ortiz, véanse los de G. Bernard, V. Fernández Cano, A. Girad, C. H. Haring, E. Schæfer, G. Céspedes del Castillo, etc. [Bibliografía de la nota 1]. También véase el de J. Muñoz Pérez, “Repercusiones en la subdelegación sevillana, de la supresión de la Casa de la Contratación de Cádiz (1790)”, *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XXXVIII, pp. 353-415.

(6) E. Schæfer, “La Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla, durante los siglos XVII y XVIII”, *Archivo Hispalense*, núm. 13, 1945, p. 156.

americano y los fondos de los bienes de difuntos fallecidos en Indias. El *contador* tenía como misión la recepción de los caudales del Nuevo Mundo y su contabilidad. En cuanto al *piloto mayor*, era responsable del examen de los pilotos, las cartas de navegación, los mapas y otros asuntos técnicos de la *Carrera*. En 1557, se creó el cargo de Presidente de la Casa de Contratación, como coordinador de todas aquellas funciones.

A fines del siglo XVI y, en especial, durante el siglo XVII, se asiste a un crecimiento desproporcionado del personal de la Casa. La venta de oficios y la designación de funcionarios por la Corona restó eficacia a la gestión administrativa. Los altos precios barajados en las compras de un cargo no guardaban relación con los beneficios inherentes al mismo. Se luchaba por obtener una parcela más amplia de poder e influencias.

1.2. El Consulado de Mercaderes

Siguiendo el modelo de los consulados de Valencia, Barcelona y Burgos, se constituye un Consulado de Mercaderes en Sevilla el año 1543. Presidido por un prior y dos cónsules, llevará a cabo numerosas actividades relacionadas con la *Carrera*: asistencia en el despacho de las Flotas, control de los seguros marítimos, nombramiento de los escribanos de las naves, salvamento de mercancías en los barcos naufragados, etc.

Pero, junto a estas actuaciones de carácter mercantil, ejerció otras de mayor importancia. En detrimento del poder judicial de la Casa, ejerció el papel de tribunal en los pleitos mercantiles: compraventa de mercancías, escrituras de riesgo, seguros, quiebras, etc. Encargado, desde 1591, de cobrar y administrar el derecho de *avería* —impuesto sobre el tráfico de mercancías y utilizado para la defensa militar de las Flotas de Indias— se convierte también en una influyente institución financiera: “donativos” a la Corona —en realidad, son caudales solicitados sin previo aviso y pagados a largo plazo—; servicios, donativos y préstamos al Estado, en momentos de crisis.

La Corona lo considera también un cuerpo consultivo en los asuntos de Indias, tanto desde el punto de vista técnico como político. No es de extrañar que sus opiniones, manifestadas en numerosos informes a lo largo de estos dos siglos, fuesen decisivas en la evolución del comercio y la navegación transatlántica y transpacífica.

Así pues, el Consulado de Sevilla es un poderoso instrumento de presión económica y de autorrepresentación social del grupo comerciante. Controla las principales instituciones sevillanas y sus redes de influencia se extienden sobre ambos océanos.

“El control del comercio ejercido por la Casa de Contratación en el siglo XVI fue lentamente desplazado hacia el Consulado. El Consulado controló no sólo el comercio con el Nuevo Mundo,

sino que también ejerció muchas funciones estatales... en consecuencia, existía un monopolio estatal y un monopolio privado... los intereses del Estado y los intereses de los comerciantes coincidían, especialmente cuando se trataba de excluir a los rivales extranjeros” (7).

1.3. Fiscalidad y contrabando

Este monopolio sevillano —“complejo universo configurado por edictos reales, agencias públicas, intereses privados y mecanismos defensivos”, en frase acertada de J. Lynch— impuso unas reglas de juego entre los elementos que lo integran.

En un sistema monopolístico, en donde la Corona pretende obtener sustanciosos ingresos fiscales y los comerciantes, mediante la restricción de la competencia y el control de los precios, maximizar sus ganancias, es lógico que exista fraude y contrabando. Se trataba de un pacto tácito entre “un Consulado que estaba dispuesto a colaborar y una Corona que lo permitía todo” (8).

El Estado llevaba a cabo una “política fiscal voraz” —en frase de G. Céspedes— en relación con la *Carrera*. Los impuestos representaban entre el 20 y el 30% del capital invertido en un negocio con Indias. Se calcula que para hacer un viaje remunerable, la diferencia de precios entre España y América debía de ser de un 200% como mínimo (9). Junto a ello, la Corona

(7) J. Lynch, “El comercio bajo el monopolio sevillano”, en *II Jornadas Catalano-Americanas*, Barcelona, mayo de 1986 (en prensa). Se trata de una magnífica y actualizada síntesis de las cuestiones relacionadas con la Carrera de Indias. Otras síntesis recientes son la ya citada de Céspedes del Castillo [nota 3] y la de M. J. Macleod, “Spain and America: the Atlantic trade, 1492-1720”, en L. Bethell (ed.), *The Cambridge History of Latin America*, Cambridge, 1984, t. Para un mayor conocimiento del Consulado de Sevilla en los siglos XVI y XVII, véanse los trabajos de A. Heredia Herrera, J. J. Real Díaz, E. Rodríguez Vicente; P. Collado Villalta, “El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608” y C. Gómez Pérez, “El Consulado de Sevilla y la formación de las oligarquías en Cartagena de Indias a principios del siglo XVIII”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, t. II, pp. 275-306 y t. I, 329-348 respectivamente; A. Heredia Herrera, “Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores a Indias” en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, t. I, pp. 217-236; y E. Vila Vilar, “El Consulado de Sevilla, asentista de esclavos: una nueva tentativa para el mantenimiento del monopolio comercial”, en *Actas de las Primeras Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, 1981, t. I, pp. 181-195; y de la misma autora, “Los gravámenes de la Carrera de Indias y el comercio sevillano: el impuesto de Balbas”, en *Andalucía y América en el siglo XVII*, Sevilla, 1985, t. I, pp. 253-270.

(8) J. Lynch (7).

(9) Sobre fiscalidad, véanse los trabajos de M. Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982; y M. Garzón Pareja, *Historia de la Hacienda de España*, Madrid, 1984, t. I. Para la presión fiscal en la Carrera de Indias, véase J. M. Delgado, “Política fiscal i assignació de recursos en la Monarquía borbónica”, *Manuscripts*, núm. 415, 1987, pp. 25-40; y los trabajos de J. Barbier, J. T. TePaske y H. Klein sobre la Hacienda borbónica y las Cajas Reales de América;

llevaba a cabo arbitrarias incautaciones de metales preciosos, consignados a particulares, a su arribo a España. De esta manera, ciertos autores interpretan la fiscalidad y el contrabando como una relación causa-efecto (10).

Pero existe otra interpretación de los hechos. El fraude y el contrabando, como un fenómeno estructural en la *Carrera*, poseía una lógica interna, mucho más compleja. Por una parte, la presión fiscal debía guardar un equilibrio con los intereses económicos. El coste de oportunidad de los comerciantes españoles en su régimen monopolístico, como mediadores de Europa y América, era el único elemento capaz de compensar la supremacía de los productos extranjeros, de un menor coste en origen. Estas ventajas comparativas no debían ser anuladas por una excesiva fiscalidad y unas reiteradas confiscaciones. Por otra, en un comercio altamente especulativo como la *Carrera*, la búsqueda de máximo beneficio a corto plazo era el principal objetivo. Por ejemplo, la reexportación de caudales indianos a Europa era el medio más socorrido para pagar el déficit de la balanza comercial española. Si a ello añadimos la prima que se obtenía con la moneda de plata indiana, estas remesas constituían un buen negocio para el comerciante radicado en la cabecera del monopolio. Por último, los comerciantes extranjeros se introducían progresivamente en el negocio indiano, estableciéndose en Sevilla y sus antepuertos andaluces o canarios, ya desde el siglo XVI (11).

Todo este conjunto de razones hace que exista más de una válvula de escape en el monopolio, con la propia complicidad del Estado. La Corona, mediante el sistema de *indultos* —pago de un canon para poder introducir mercancías y caudales transportados ilegalmente en las flotas de retorno—, y la sobrevaloración de las mercancías a la hora de pagar los impuestos, intentaba compensar las pérdidas derivadas del fraude y del contrabando: “un riesgo aceptable y una pérdida calculada” (Lynch).

la monografía de G. Céspedes del Castillo sobre la *avería*; mi estudio *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife, 1985, pp. 358-412; y los de L. García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, 1980 (en especial pp. 109-158) y A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976, t. I, pp. 181-224.

(10) Son, por ejemplo, los trabajos citados de Céspedes del Castillo (3), Chaunu (2) y García-Baquero (9).

(11) Véase C. Malamud, “El comercio directo con América en el siglo XVIII. Algunas consideraciones”, *Quinto Centenario*, Madrid, núm. 1, 1981; “España, Francia y el comercio directo con el espacio peruano (1695-1730): Cádiz y Saint Malo”, en *La economía española al final del Antiguo Régimen. Tomo III: Comercio y Colonias*. Madrid, 1982, pp. 1-96; “Comercio colonial del siglo XVIII, visto como suma del comercio vía Andalucía y del comercio directo europeo”, *Revista de Historia Económica*, núm. 2, 1983, pp. 307-322; y *Cádiz y Saint Malo: comercio colonial peruano (1698-1725)*. Jerez de la Frontera, 1986. Véase también el estudio de E. Vila Vilar, “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXXIX, 1982, pp. 275-340.

1.4. Evolución del monopolio

Hasta 1620, la supremacía de Sevilla en el comercio indiano fue absoluta. Solamente a partir de esa fecha comenzó a erosionarse el sistema monopolístico.

Las cifras del tráfico oficial con Indias son bastante claras al respecto. Entre 1504 y 1621 el monopolio discurre por una fase ascendente, en donde el sistema fue operativo, tanto para los intereses estatales como particulares. Sin embargo, a partir de 1593 comienza a quebrarse esta tendencia: junto a muestras evidentes de prosperidad ya se dan signos precursores de la caída. Entre 1622 y 1715 se produce una fuerte contracción del tráfico, tanto en el movimiento general de navíos como en el de toneladas mercantes. Hasta mediados del siglo XVIII no se podrán recuperar las cotas alcanzadas en los comienzos de la centuria anterior. Las cifras de importación de metales preciosos confirman esta recesión durante el siglo XVII (12).

Las razones de este cambio han sido objeto de un importante debate historiográfico (13). Incluso hay autores, como Morineau y Fontana, que ponen en duda esta recesión. En mi opinión, el autor que ha clarificado mejor el panorama es el profesor Lynch, en su trabajo reiteradamente citado. Según Lynch, durante el siglo XVII tiene lugar en América una serie de cambios económicos que afectan a la *Carrera de Indias*:

1. Crecimiento del comercio directo entre Europa e Hispanoamérica (14).
2. Expansión del comercio intercontinental en Indias (incluido el comercio Nueva España con Filipinas).

(12) Véanse los trabajos de A. García-Baquero, "Andalucía y los problemas de la Carrera de Indias en la crisis del siglo XVII" en *II Coloquio de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, t. I; "Las mudanzas del condicionamiento americano", en *Historia de Andalucía, dirigida por A. Domínguez Ortiz*, t., pp. 243-287; de C. Borrego Pla, "Tráfico comercial de España con Indias, 1700-1714", en *La burguesía mercantil gaditana. 1650-1868*, Cádiz, 1976, pp. 145-150; E. Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979-1980, 2 vols.; L. García Fuentes, "La reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXXVI, 1979, pp. 251-286, así como su tesis doctoral (7).

Sobre la importación fraudulenta y el comercio directo de metales preciosos, véase la recopilación de trabajos de M. Morienau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, London-Paris, 1985. Sobre las consecuencias del sistema comercial monopolístico en América, véase C. Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, 1982, en donde se recopila una serie de artículos de este autor. Igualmente, habría que recordar aquí los estudios de P. Chaunu y E. J. Hamilton.

(13) Los trabajos citados de Fontana (1) y Lynch (3) ofrecen un buen resumen de esta polémica, aportando nuevas consideraciones. Véase también D. O. Flynn, "El desarrollo del primer capitalismo a pesar de los metales preciosos del Nuevo Mundo: una interpretación anti-Wallerstein de la España Imperial", *Revista de Historia Económica*, 1984, núm. 2, pp. 29-58.

(14) Las relaciones comerciales directas entre otros países europeos y América hispánica, vía Antillas y el estuario del río de la Plata, adquieren dimensiones significativas durante el siglo XVII. Existía una relación inversa entre monopolio y comercio directo. Los comercian-

3. Retención de una creciente proporción de los ingresos públicos en América.
4. Existencia de un período de pausa o interludio en la producción minera de plata.

Los lazos esenciales entre la metrópoli y sus colonias americanas permanecieron, para el complejo portuario canario-andaluz no continuó recibiendo las ganancias de un modo exclusivo. En las últimas décadas del siglo XVII comienzan a detectarse algunos síntomas de una recuperación del tráfico oficial, que no será constatable hasta bien entrada la centuria siguiente. Pero ya se habían dado cambios irreversibles que llevarán consigo la pérdida de la hegemonía sevillana y del pleno contenido económico del monopolio español. Por una parte, el desarrollo comercial de Cádiz arrebatará a Sevilla su supremacía y, por otra, las manufacturas extranjeras dominarán la estructura de las mercancías comercializadas a través del monopolio.

1.5. Las compañías privilegiadas de comercio

En el último tercio del siglo XVII se elabora una serie de proyectos de creación de compañías privilegiadas para el comercio indiano. Estas propuestas representan un deseo por parte de la Corona y de los particulares, de recuperar un terreno perdido en las relaciones con América hispánica. Se toman como modelo aquellas compañías privilegiadas existentes en Europa, dado el éxito que habían alcanzado en su actuación. Se trata de “la adopción de un sistema que, sin romper el monopolio restrictivo del período anterior, permitiese abrir nuevos cauces a la participación de la iniciativa privada” (15). Se caracterizan por un personalismo, una subordinación política y un trato privilegiado en las relaciones comerciales con un área concreta de América.

Las presiones de la burguesía comercial de otros puertos españoles para participar directamente en la *Carrera* y el deseo del Estado en disponer de una participación segura y garantizada en el comercio americano coinciden en estos proyectos. Sólo se llevarán a la práctica a partir de 1714, especial-

tes extranjeros acudían al sistema monopolístico de flotas, cuando la competencia externa era muy fuerte o existían mayores facilidades brindadas por las autoridades españolas. Mediante el sistema de flotas, bien protegidas y conducidas, era fácil calcular la marcha del mercado americano y controlar la oferta. Cuando estas circunstancias favorables disminuían, el capital extranjero se acogía al comercio directo, obviando la mediación de Sevilla y Cádiz. Para más información, véase Malamud (11).

(15) García-Baquero (9) p. 133.

mente desde 1728, con la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. A esta fundación seguirán otras en las décadas siguientes (16).

Durante el siglo XVIII, el monopolio español efectivo “continuó siendo el de los buques y el de la localización de los intercambios [Sevilla-Cádiz, principalmente]; en absoluto el de las mercancías” (17). El comercio español cumplirá, cada vez más, una función subsidiaria en las relaciones de Europa con la América hispánica.

2. El negocio de la Carrera de Indias

Entre fiscalidad y contrabando, entre periodos de actividad frenética en el apresto o arribo de las flotas y tiempos muertos de la navegación, entre especulaciones y quiebras, discurre la vida cotidiana del comercio indiano.

El condicionamiento de la distancia —ida y vuelta a América en un año e incluso en tres— y las necesidades de la metrópoli caracterizaron la empresa ultramarina. La disparidad de precios entre España y América era enorme. El valor de una mercancía podía aumentar, de forma acumulativa, al 600-700% en relación a su precio en origen. Pero ello no se debía sólo a la distancia, sino en especial a las prácticas monopolísticas. El sistema de flotas y ferias, descrito en otros estudios contenidos en este volumen, provocaba un régimen de oferta-demanda inelástica, donde los precios eran objeto de una manipulación.

“Se provocaba, a partir de él [el monopolio], la carestía y escasez a fin de inducir a un alza de precios que sobrepasaba, en beneficios, la compensación usual de costes y riesgos asumidos por el comercio transatlántico” (18).

(16) Junto a los trabajos clásicos de R. Basterra, M. L. Díaz Trechuelo, D. Hannay, R. D. Hussey, B. Torres Ramírez, etc., véanse los de M. García Ruiperes, “El pensamiento económico ilustrado y las compañías del comercio”, *Revista de Historia Económica*, 1986, núm. 3, pp. 521-548; J. M. Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de Compañías de Comercio*, Buenos Aires, 1981; J. M. Oliva Melgar, *La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias. El comercio privilegiado de Cataluña con América en la segunda mitad del siglo XVIII*, Universidad de Barcelona, 1982, resumen de tesis doctoral, y “La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias”, *Pedralbes*, núm. 3, 1983; M. J. Matilla Quizá, “Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen”. Tomo IV. *Instituciones*, Madrid, 1982, pp. 269-402; R. Rico Linage, *Las Reales Compañías de Comercio en América. Los órganos de gobierno*, Sevilla, 1983; y C. Saenz de Santamaría, “La Compañía de Comercio de Honduras”, *Revista de Indias*, 1980, núm. 159-162; y M. Molina Martínez, “La Real Compañía de Granada para el comercio con América”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, t. I, pp. 235-250.

(17) S. Tinoco y J. M. Fradera, “A modo de primeras conclusiones” en *El “Comercio Libre”... (1)*, p. 318.

(18) A. M. Bernal, “Libre Comercio (1778): un primer ensayo de modelo general”, en *El “Comercio Libre”... (1)*, p. 19. Sobre el sistema de flotas y el régimen de oferta-demanda puede

Nos encontramos con un mercado intervenido y altamente especulativo. Los únicos beneficiarios eran la oligarquía mercantil en ambas orillas del océano y la hacienda estatal. Los primeros estaban “empeñados en controlar las ventas en América, pero no tenían interés en que crecieran sensiblemente los intercambios” (19). En cuanto al Estado, para defender el monopolio, prohibió o limitó, según los casos, el comercio intercolonial, especialmente las relaciones directas entre Nueva España, Perú y Filipinas:

“La Corona promovió el desarrollo e integración económica de las Indias con pasiva vigilancia, estimulándolo y coordinándolo con el mismo interés; sin embargo, tan pronto como el sistema económico indiano se expande hasta el punto de colisionar con los intereses dinásticos, aunque sólo sea en el aspecto fiscal, la respuesta inmediata es detener y podar, hasta donde es preciso, los intereses indianos. Una sensata concentración del tráfico ultramarino en Sevilla se volvió insensata, cuando las colonias crecieron” (20).

2.1. El comerciante

Con la concentración del comercio transatlántico bajo un régimen de monopolio, el empresario del periodo del descubrimiento y conquista (1492-1550) —mezcla de comerciante, naviero y prestamista— deja paso a un poderoso grupo de mercaderes que controla todos los polos del circuito. Se trata de comerciantes al por mayor, dotados de una gran capacidad financiera que les permite comprar grandes cargamentos de flotas. Se vinculan a una compleja red de apoyos y relaciones mercantiles. Son el arquetipo del *comerciante-especulador*, “poco atento a las necesidades reales del mercado americano”; el control de la oferta comercial, a través del monopolio, le aseguraba el mantenimiento de unos intercambios favorables y unos beneficios sustanciosos (21).

verse, además, García-Baquero (9); Lynch (3); Guimerá Ravina (9); J. Fontana; “Presentación: en torno al comercio libre”, en *El “Comercio Libre”...* (1); J. M. Delgado Ribas; “El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820)” en esta última obra; y P. Pérez Herrero, “Actitudes del Consulado de México ante las reformas borbónicas (1718-1765)”, *Revista de Indias*, núm. 171, 1983, pp. 97-182.

(19) Fontana (18), p.8.

(20) Céspedes del Castillo (3), pp. 263 y 267. Por razones de espacio no he podido analizar el comercio con Filipinas, muy relacionado con el comercio atlántico y el monopolio sevillano. Junto a los estudios de P. Chauu y L. Díaz Trechuelo, véase el de J. B. Ruiz Rivera, “Intento gaditano de romper el monopolio comercial novohispano-filipino”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, t. I, pp. 147-180; y, en especial, los de A. Jara y P. Pérez Herrero (18).

(21) Delgado Ribas (18), p. 62. Sobre el comerciante de la Carrera de Indias existen numerosos trabajos, ampliamente relacionados en la bibliografía de la nota 1. En estos estudios se tocan numerosos aspectos que se van a tratar aquí: banca, asociación mercantil, préstamos a riesgo, letras de cambio. La lista es tan extensa que he preferido remitirme a la bibliografía

Podía adquirir una gran fortuna en dos o tres operaciones. Concentraba fuertes capitales y sólo prestaba atención a los negocios de muy elevadas ganancias. Representaba la cúspide social en la *Carrera*. A su lado, se hallaban aquellos grandes cosecheros que remitían sus productos agrarios, por cuenta propia o a título de préstamo a riesgo —modalidad de préstamo que estudiaremos enseguida—. La composición de las cargazonas es típica del régimen monopolístico: mayoría de productos extranjeros de reexportación, seda española, cortas partidas de productos agrarios, plata en los retornos y algunos coloniales, como el cacao o la grana cochinilla (22).

En un segundo nivel podríamos situar al *comerciante a comisión*, especializado en la exportación por cuenta ajena, la importación y venta a comisión, la mediación en el tráfico de caudales indianos y letras de cambio, y el préstamo a riesgo. Movilizaba importantes capitales pertenecientes a extranjeros y era su “hombre de paja” o testaferro ante la Casa de la Contratación y los oficiales de aduanas.

En la base de la cúspide del comercio indiano, estaban los *agentes* que se embarcaban en las naves de la *Carrera* —capitanes, pilotos, escribanos de naos, marineros, emigrantes en busca de fortuna, pequeños comerciantes, etc.— y que se asociaban a aquellos grandes comerciantes, en régimen comanditario. Pertenecían a este mismo nivel aquellas personas que recibían mercancías o caudales a título de préstamo a riesgo. Si alguno de ellos desarrollaba una carrera de éxitos mercantiles en Indias, podía independizarse y aspirar a ocupar algún día un lugar en la cúspide social del comercio americano.

2.2. La estructura financiera

Durante el siglo XVI existieron bancos privados en Sevilla, de una gran importancia, tanto por el volumen de sus capitales como por el mantenimiento de sus actividades a lo largo del tiempo. Hasta la década de 1580 se asiste, pues, a una brillante etapa de la banca sevillana. Junto a estos hombres de negocios, se encuentran los intermediarios, simbolizados en la figura del prestamista usurero. Por otra parte, algunas instituciones cumplen ciertas funciones financieras. Tal es el caso del Consulado de Sevilla, ya estudiado (23).

citada. Habría que destacar toda una serie de recientes trabajos en donde se ha ido más allá de la descripción de los fenómenos, para tratar de medir su alcance social y económico, tanto en España como en América. En esta nueva perspectiva, el análisis regional ha brindado también sus frutos.

(22) Delgado Ribas (18), p. 59.

(23) Véase nota 7. Actualmente, Santiago Tinoco está finalizando su tesis doctoral sobre *La banca sevillana en la segunda mitad del siglo XVI*, en la Universidad de Sevilla. Antonio Miguel Bernal, de la misma universidad, está realizando un estudio sobre *La financiación de la Carrera de Indias*.

Durante los siglos XVII y XVIII, se asiste a una mayor autonomía financiera de los comerciantes de la Carrera de Indias. Ante la ausencia de una banca desarrollada —debido a factores complejos que no son analizados aquí—, se generaliza una serie de mecanismos de recambio, propios de una economía del Antiguo Régimen: prestamistas; comerciantes-banqueros; y diversas formas de asociación mercantil y aseguradora. Medios de crédito, cambio y pago —ya presentes en el siglo XVI— ven crecer su importancia en el comercio indiano. En la Carrera de Indias todo el mundo vivía del crédito, desde el gran comerciante al modesto cargador. Estas fórmulas fueron suficientes para mantener el ritmo de los negocios en un sistema monopolístico y enormemente remunerador como el de la Carrera de Indias. Sin embargo, el sistema adoptado tenía sus inconvenientes, como veremos enseguida.

El *comerciante-banquero* cubría el vacío bancario existente. La fortuna de un comerciante podía estar constituida de créditos, manteniendo con muy poco capital un gran movimiento de mercancías y valores. Además podía acudir a diversos instrumentos de pago y cambio —principalmente la letra de cambio— y la asociación mercantil, para obtener el capital necesario para sus inversiones.

Con estos recursos financieros a su alcance, el comerciante desarrollaba diversas actividades: medición de pagos y cobros —utilizando la letra de cambio, la remesa de caudales o el envío de mercancías—; cambio de moneda; depósito fijo de caudales particulares para su negociación; y crédito comercial —venta al fiado y préstamo a riesgo.

La *asociación mercantil* que abunda en la Carrera de Indias es la sociedad colectiva, a tenor de la información existente. Se caracteriza por el nombre colectivo, la gestión colectiva, el carácter personalista y la responsabilidad ilimitada. A diferencia de la sociedad comanditaria, en donde unos socios ponen el capital y otros gestionan la empresa, en la sociedad colectiva todos los que la integran desempeñan un papel activo, como gestores natos de la sociedad. El carácter personalista se manifiesta en la norma de no transmisibilidad de la condición de socio. En cuanto a la responsabilidad ilimitada, constituye la característica fundamental de este tipo de sociedades.

Mediante este sistema, los comerciantes repartían sus riesgos en el negocio indiano, acudiendo frecuentemente a comerciantes de su mismo origen o nacionalidad, a los que les unían incluso vínculos familiares. En resumidas cuentas, nos encontramos con una fórmula tradicional de sociedad mercantil, perfectamente adaptada a las necesidades del monopolio. Otra cosa es que este tipo de sociedades no fuese el más idóneo para hacer frente a una competencia más agresiva en un contexto económico más desarrollado y capitalista, en donde no existiese un régimen de privilegio. Pero éste no fue el caso de la Carrera de Indias durante los siglos XVI al XVIII.

Las llamadas sociedades por acciones, de un corte más moderno y capitalista —personalidad jurídica y responsabilidad limitada—, estuvieron, sin embargo, estrechamente vinculadas a las compañías privilegiadas de co-

mercio que florecieron durante la primera mitad del siglo XVIII. Por ello, no dejaron de presentar numerosos rasgos económicos de carácter precapitalista, como se ha dicho anteriormente. Las sociedades privadas por acciones aparecen tardíamente en el comercio indiano, en la segunda mitad de esta centuria, y vinculadas a la actividad aseguradora. Los seguros marítimos constituyen la actividad específica de las sociedades por acciones gaditanas, estudiadas por García-Baquero.

El *préstamo a riesgo*, decisivo instrumento financiero de la Carrera de Indias, no se debe confundir con el seguro marítimo. Se define de la forma siguiente:

“dar unos su dinero [o su mercancía] a otros con cierto premio, mediante el cual toman los primeros a su cargo todos los riesgos y contingencias del mar y demás desgraciados sucesos, de que quedan libres los segundos; de suerte que si se verifica el siniestro están éstos exentos de pago y, de lo contrario ganan aquéllos el principal y el premio estipulados” (24).

Era un método muy empleado por el capital extranjero para participar en los beneficios del comercio colonial, sin necesidad de intervenir directamente. El cosechero, por su parte, aprovechaba esta fórmula para dar salida a su producción agraria. El comerciante, al anticipar la mercancía o el dinero, al mismo tiempo que realizaba una inversión remuneradora, daba salida a los efectos de su almacén. Los prestatarios más usuales eran los agentes citados anteriormente: marinos, emigrantes y pequeños comerciantes —que solían actuar a la vez como prestatarios y comendatarios de los grandes comerciantes. Los intereses de los préstamos a riesgo eran muy altos, si se comparan con los de otras operaciones crediticias. En resumidas cuentas, los préstamos a riesgo eran un buen negocio y todo el mundo hacía uso de esta fórmula financiera.

La *letra de cambio* tenía diversas funciones: transferir fondos necesarios para la inversión en otra plaza mercantil; prestar dinero a pagar en cierto tiempo a cierto interés, debido a la diferencia de curso de las letras en las distintas plazas; y, derivado de lo anterior, especular con esas diferencias de curso, reconvirtiendo el producto de una operación mercantil en letras de cambio sobre otra plaza que poseyese un curso excepcionalmente ventajoso. Se empleaba el circuito comercial indiano, para diversos fines: agilizar ciertas transacciones; controlar la distribución de la plata —caso de los comerciantes de Nueva España, estudiado por Pérez Herrero—; y defraudar al fisco —caso del pago de plata en pasta mediante letras sobre Europa, obviando así el derecho de avería en Indias—. Finalmente, se utilizaba en las

(24) Real Cédula de 27-X-1768, publicada por Antonio Xavier Pérez y López, *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*. Madrid, 1798; t. XXVII, p. 177.

relaciones entre la cabecera del monopolio y Europa para pagar el déficit de la balanza comercial, en combinación con la reexportación de caudales americanos a estos mercados europeos, de forma legal o fraudulenta.

2.3. La otra cara de la moneda indiana

Pese a todo lo expuesto, la aleatoriedad de un comercio especulativo como el de la Carrera de Indias encerraba su propia contradicción. La dependencia excesiva de las remesas de caudales y productos indianos condicionaba la estructura mercantil y financiera. Bastaba cualquier percance en los intercambios con América —captura del barco o naufragio, fallo en los correos, alteraciones notorias de los precios en los mercados, etc.—, para que aquel delicado mecanismo transoceánico que vinculaba estrechamente a España y sus colonias con Europa comenzase a fallar. Las remesas de caudales indianos no llegaban a la metrópoli, el circuito se paralizaba o discurría a un ritmo demasiado lento.

La consecuencia de estos percances era la estrecha liquidez monetaria de los comerciantes establecidos en la cabecera del monopolio. Ante la imposibilidad de pagar sus deudas con Europa y la detención de sus operaciones mercantiles, más de uno acudió a la quiebra, que arrastraba frecuentemente a otros comerciantes y compañías de seguros. Se daba incluso el caso de algún comerciante, que considerando la situación a salvo, después de una etapa de crisis del comercio indiano, “no quiere responder a los atrasos pasados y solicita quiebra a petición propia, con ánimo fraudulento, salvando el capital presente y eludiendo los viejos compromisos”. El trabajo de Bernal y García-Baquero sobre las quiebras sevillanas, al que pertenece la cita anterior, pone de manifiesto, en relación con el siglo XVII, “unos fallos estructurales de un comercio asentado ante todo y sobre todo en el privilegio” (25).

3. Epílogo: el reformismo borbónico

Con la llegada de los Borbones se continúa con la política de los Austrias en relación con Indias: restaurar el monopolio comercial español y la hegemonía de España en América. Algunos proyectos elaborados en reinados anteriores son puestos finalmente en práctica. Se crea la Secretaría de Despacho de Marina e Indias en 1714, centralizando una serie de funciones relacionadas con la navegación y el comercio americano. Se traslada la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717. Se organizan nuevas juntas de comer-

(25) Bernal-García Baquero (1), p. 144. Existe un trabajo reciente de A. Domínguez Ortiz, “La quiebra de Domingo Ypeñarrieta, Maestre de Plata”, *Archivo Hispalense*, t. LXVIII, núm. 207-208, pp. 405-418.

cio, para estudiar la reactivación del comercio indiano. Se redacta el Proyecto de Galeones y Flotas del año 1720. Y se organizan las compañías privilegiadas de comercio.

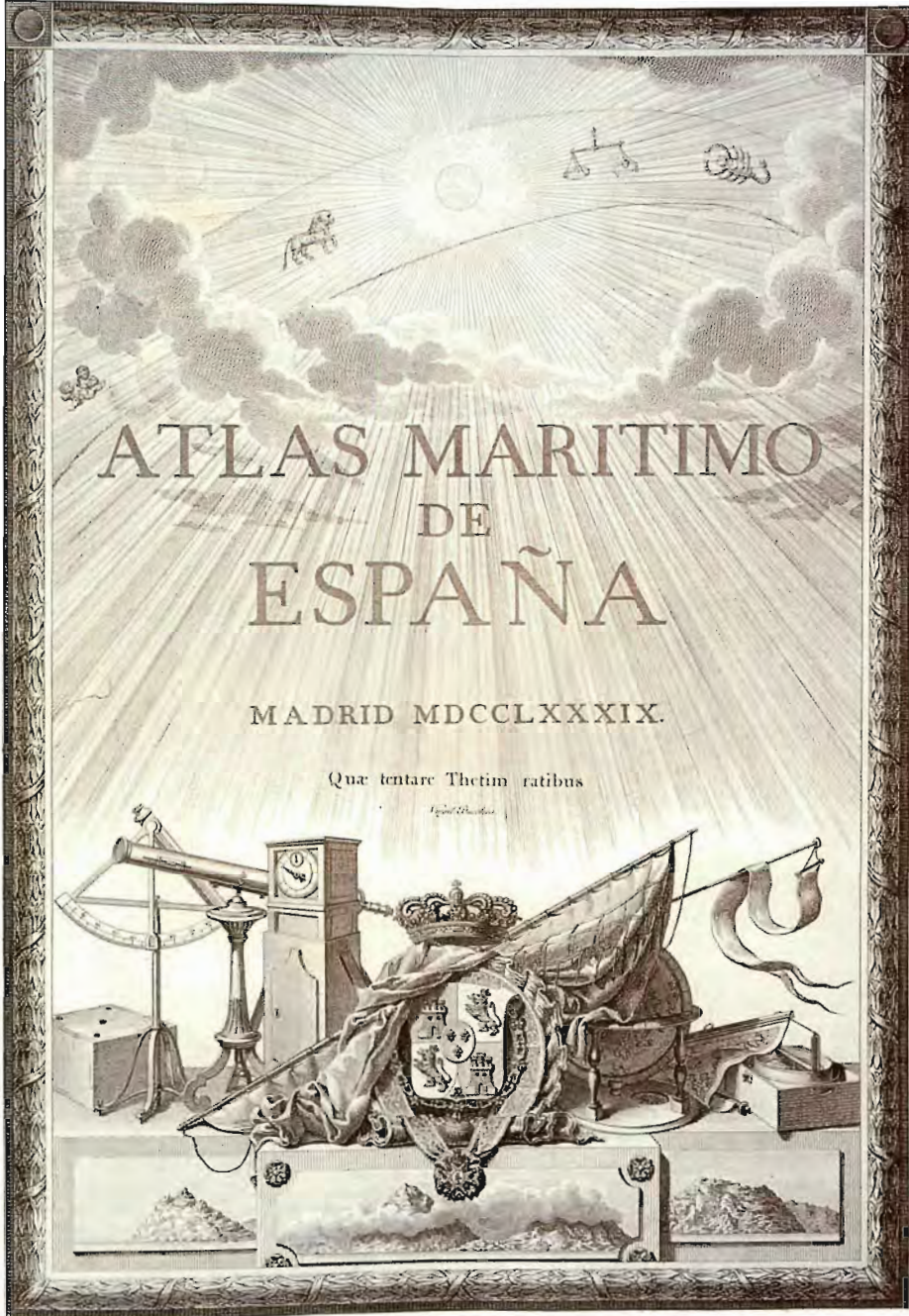
Lo que en teoría se perseguía, era el desarrollo español. Actualmente, la intencionalidad y los resultados del esfuerzo desplegado por la Monarquía borbónica para la modernización del país, por vía del intervencionismo estatal, es objeto de debate historiográfico. Pero extenderme sobre ello requeriría un análisis que está fuera de los límites trazados en este estudio (26).

Lo único que me interesa destacar aquí son las razones principales del traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz (27). Por encima de la rivalidad de ambas ciudades, este hecho debe ser considerado como el resultado de una larga actuación del capital comercial extranjero en la Carrera de Indias. Sus intereses demandaban un puerto en donde existiesen mayores oportunidades de fraude y facilidades para el transbordo directo de las mercancías extranjeras y coloniales, evitando el inútil rodeo hasta Sevilla. Todo ello respondía al descenso de la participación de los productos españoles en la estructura de las mercancías comercializadas a través del monopolio.

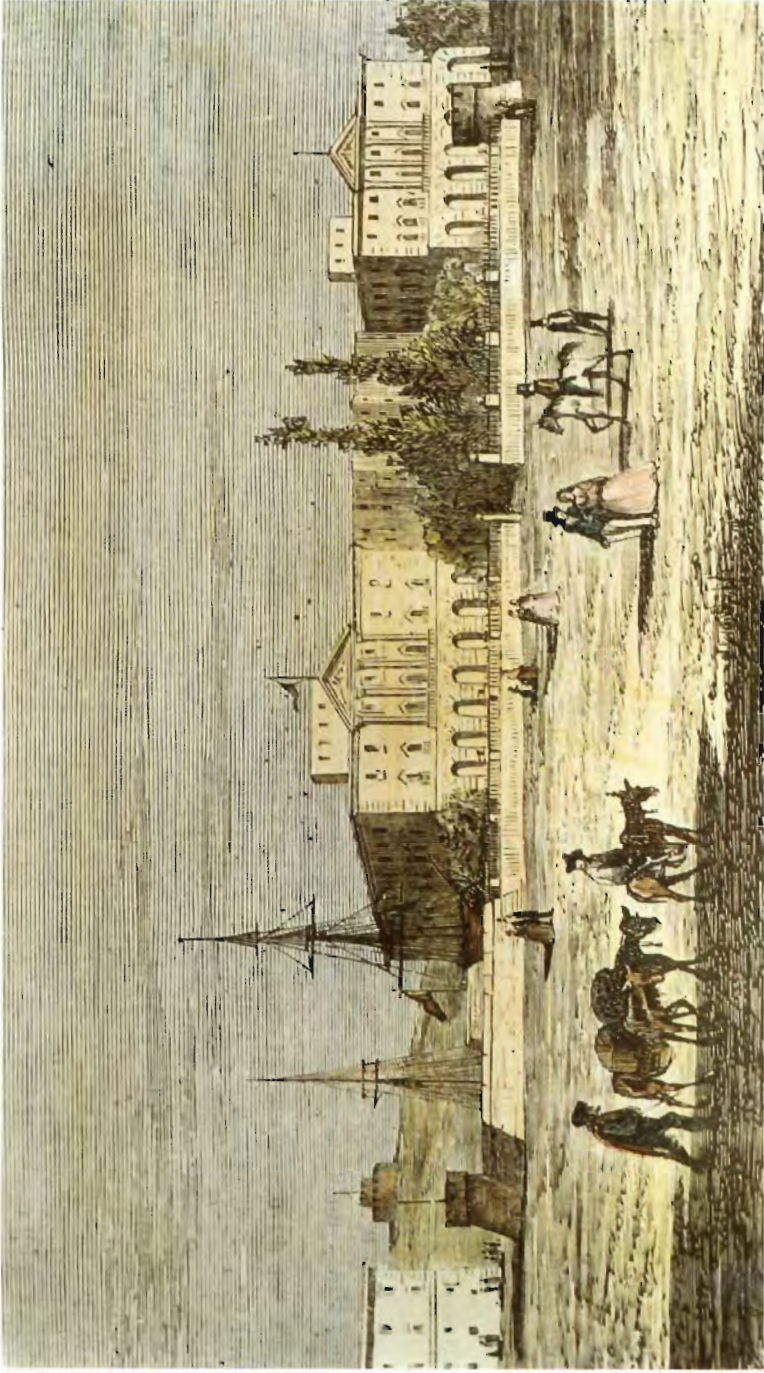
Dado que el fraude y el contrabando eran moneda de uso corriente en la bahía de Cádiz, la Corona, siempre preocupada por los aspectos fiscales del comercio indiano, estimó que la única manera de persuadir a los comerciantes extranjeros a registrar sus mercancías era proceder a una rebaja de los derechos en Cádiz, en donde se iba concentrando una importante parcela del tráfico indiano. Si a ello añadimos las dificultades crecientes con que se enfrentaban los navíos de alto porte para traspasar la barra de Sanlúcar, no hay duda de que el traslado del organismo era ya un hecho irreversible a finales del siglo XVII.

(26) Frente a la imagen tópica de un reformismo borbónico, propulsor del desarrollo económico moderno en España, hoy se alzan otras interpretaciones, como las de J. Fontana y J. M. Delgado Ribas, que sostienen que, pese a la promoción de la actividad productiva, el resultado final del reformismo fue negativo, pues se sacrificó el crecimiento económico español en favor del aumento de los ingresos fiscales; ingresos que se canalizaron preferentemente al Ejército y la Armada, en un claro deseo de recuperar la presencia militar y la influencia política en Europa. Para mayor información, véase la bibliografía citada en las notas 1 y 18.

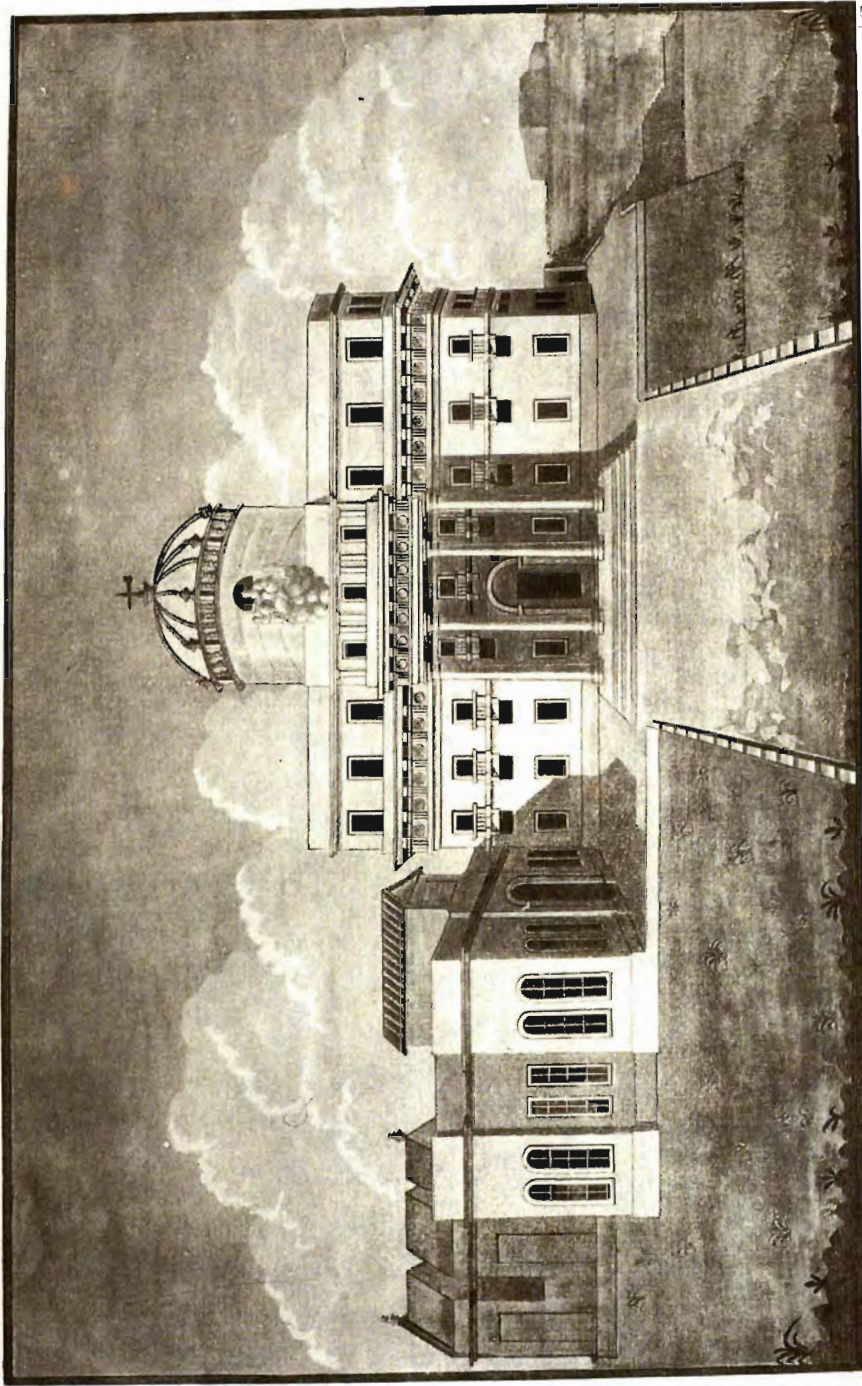
(27) Véanse los trabajos citados de Domínguez Ortíz, Lynch y García-Baquero, García Fuentes, la bibliografía de las notas 5 y 6; A. Heredia Herrera, "Las elecciones en el Consulado de Cargadores a Indias: nuevas perspectivas sobre la rivalidad Sevilla-Cádiz" en *Actas de las Primeras Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, 1981, t. I, pp. 167-180; y M. Ravina Martín (ed.), *El Pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel Herrera. 1726*, Jerez de la Frontera, 1984.



Atlas marítimo de España: La Ciencia Ilustrada.

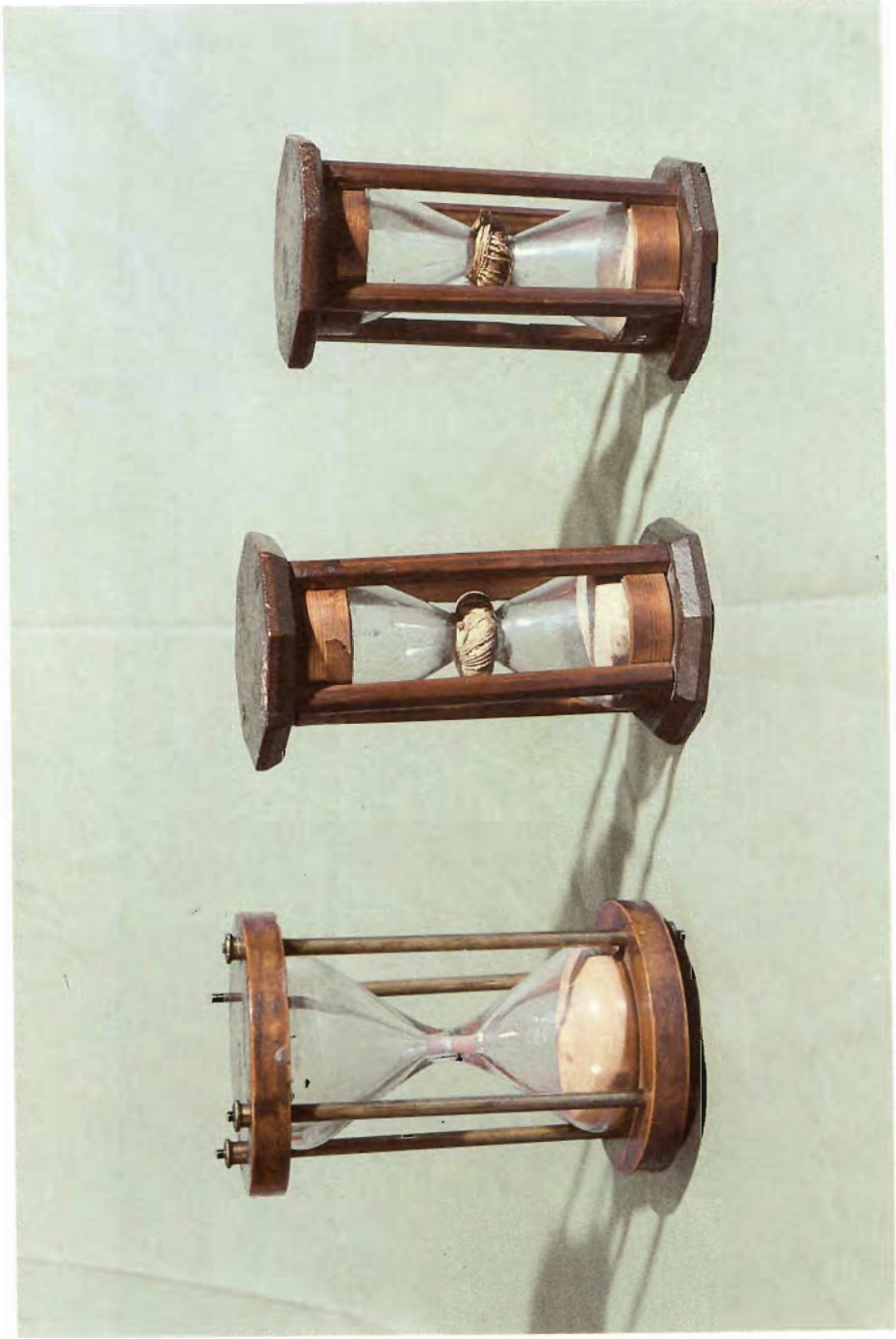


San Fernando: Real Colegio de Guardiamarinas.



OBSEKVATOKO ASTRONÓMICO
de San Fernando

Observatorio Astronómico de San Fernando.



Ampolletas, siglo XVII.