

EL COMERCIO CON LAS INDIAS

La primera global

La puerta del Nuevo Mundo
El puerto de Sevilla (en la foto, vista del mismo atribuida a Sánchez Coello, siglo XVI) fue designado como única cabecera de la ruta que unía la Península con las tierras americanas, tanto por su excepcional situación como por sus infraestructuras y ventajas estratégicas.



zación

Una de las consecuencias más inmediatas y trascendentales del descubrimiento de América fue el intenso tráfico comercial que se estableció entre la metrópoli y las Indias. Sevilla, flamante sede y capital del rico intercambio mercantil, floreció con las riquezas del Nuevo Mundo. **Por Carlos Martínez Shaw**



El asentamiento de españoles en los primeros enclaves caribeños y centroamericanos, y la existencia de oro y plata en las tierras recién halladas, hizo que los Reyes Católicos tomaran la decisión de establecer una línea comercial que uniera los reinos hispanos con el Nuevo Mundo: la Carrera de Indias. Tras un período de vacilaciones, adoptaron una serie de medidas inspiradas por el naciente mercantilismo, como reservar el monopolio del comercio con las Indias a los súbditos españoles, constituir un organismo de control y designar el puerto de Sevilla como única cabecera de la ruta que uniría la Península con las tierras americanas.

Sólo los españoles y naturalizados se beneficiaban del tráfico ultramarino

El primer punto se mantendría a lo largo de todo el periodo colonial. Dado que las bulas alejandrinas (1493) y el Tratado de Tordesillas (1494) declaraban los derechos de la Monarquía española a la explotación del Nuevo Mundo, el tráfico ultramarino se reservaba exclusivamente a los súbditos españoles y naturalizados de la Monarquía hispánica (a los naturales de aquella España: el reino de Castilla con las Provincias Vascongadas, el reino de Aragón-Aragón, Valencia, Cataluña y Mallorca- y el reino de Navarra, más las islas Canarias) y a algunos extranjeros, a los que se permitía viajar a tierras americanas concediéndoles licencias extraordinarias o a través del recurso de la naturalización, que sólo se concedía si se cumplían una serie de condiciones que asegurasen una radicación permanente en la región andaluza. Esta opción descartaba la implantación de un monopolio de tipo estatal: la Corona sólo retuvo un tanto por ciento del producto de las minas (el llamado "quinto real", o sea el 20% de los metales extraídos) y los derechos de aduana cobrados tanto en la metrópoli como en los puertos coloniales. El segundo punto se plasmó en la Casa de la Contratación, que funcionó como máximo organismo responsable del comercio ultramarino entre 1503 y 1790, fecha en que se decretó su extinción (a los 73 años de haber sido trasladada a Cádiz). Y, por último,



Una fortaleza formidable

La antigua fortaleza de San Juan de Ulúa (derecha), junto al puerto mexicano de Veracruz, es una construcción fortificada construida por los españoles al mando de Hernán Cortés. Cerca del puerto se halló también este pectoral (abajo), fabricado en una aleación de oro, plata y cobre, procedente de los restos de un naufragio.



AGE FOTOSTOCK



Sevilla fue oficialmente "puerto y puerta de las Indias", declarada cabecera única de la ruta que llevaba al Nuevo Mundo desde la citada fecha de 1503 hasta el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz, en 1717.

Una vez establecido el monopolio colonial sobre esta triple base, el sistema institucional que regiría la Carrera de Indias durante más de dos siglos iría perfeccionándose a lo largo del siglo XVI. La Casa de la Contratación quedó institucionalizada en el último cuarto del siglo. Sus com-

petencias abarcaban el apresto de las flotas (instrucciones a capitanes y maestros, visita e inspección de navíos), la defensa de las rutas oceánicas (con una escolta armada de unos seis u ocho galeones), el control del embarque de pasajeros y de mercancías (licencias y registros), la percepción de los derechos aduaneros, la persecución del fraude, todos los pleitos (civiles y criminales) vinculados con el trato mercantil, el mantenimiento del Padrón Real (donde se anotaban todas las novedades referentes a avistamiento de tierras, el establecimiento de accidentes geográficos o el ensayo de derroteros diferentes) y el perfeccionamiento de la ciencia y la enseñanza de náutica.

Carlos V y Felipe II bendijeron el Consulado de Cargadores a Indias

Se crearon los cargos técnicos de piloto mayor (1508) y cosmógrafo mayor (1523), aunque también se dotaron una cátedra de navegación y cosmografía, una plaza de piloto mayor arqueador y una cátedra de artillería, fortificaciones y escuadrones.

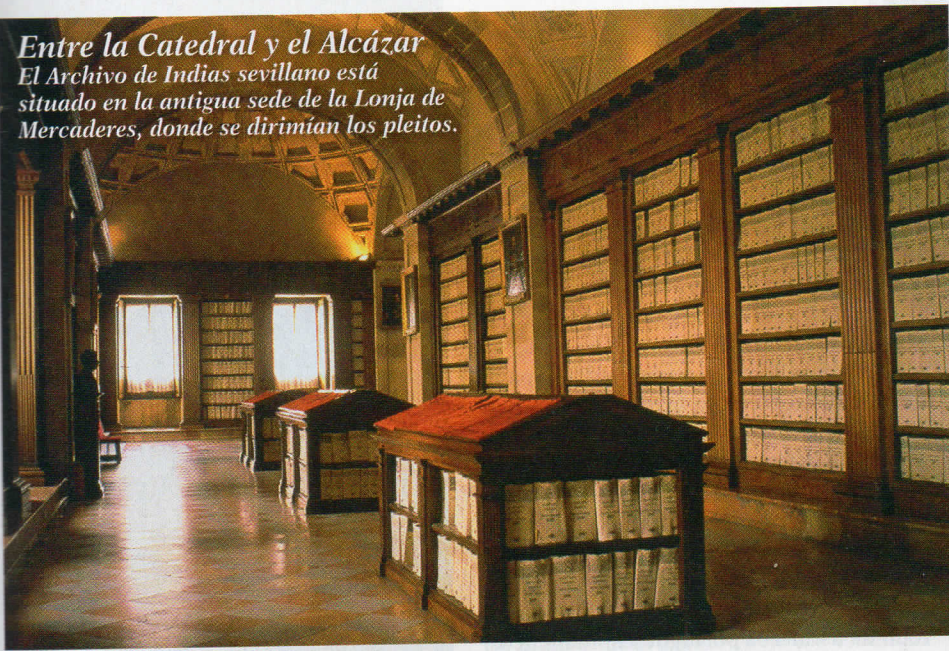
Sin embargo, frente a esta instancia oficial, que representaba los intereses de la Corona en el comercio colonial, los beneficiarios del monopolio consiguieron poner en pie una institución propia, el Consulado o Universidad de Cargadores a Indias, sancionada por Carlos V en 1543 y confirmada por Felipe II en 1566. Era una corporación profesional de mercaderes vinculados al

comercio colonial con la doble función de defender sus intereses frente a los de otros negociantes y, a veces, frente a la propia Corona, y la de dirimir los pleitos surgidos entre sus miembros o con otros agentes en una amplia serie de materias que abarcaban desde las transacciones puramente mercantiles hasta las quiebras de compañías, los contratos de flete de naves, los préstamos a la gruesa o los seguros marítimos. Como expresión de su fuerza, baste recordar el modo en que los cargadores consiguieron a finales del reinado de Felipe II (1598) la erección de un magnífico edificio situado entre la Catedral y el



Con portugueses interpuestos
En las minas de oro trabajaron negros traídos de África a través de compañías esclavistas (grabado de Theodor de Bry).

Entre la Catedral y el Alcázar
El Archivo de Indias sevillano está situado en la antigua sede de la Lonja de Mercaderes, donde se dirimían los pleitos.



Sevilla contaba con la protección de un puerto fluvial frente a los ataques de piratas y corsarios

Alcázar, la Lonja de Mercaderes, hoy sede del Archivo General de Indias. Menos peso tuvo una última institución, la Universidad de Mareantes, constituida por los dueños de naos, maestros y pilotos de la Carrera de Indias, organismo menos poderoso (pese a la contribución económica y técnica de sus miembros al tráfico ultramarino) que tuvo su sede en el arrabal de Triana, en la orilla derecha del Guadalquivir. Atendía a la enseñanza práctica de la navegación, a la asistencia hospitalaria de los marineros y a otras necesidades de sus integrantes.

Por otra parte, la elección de Sevilla como cabecera tenía sus razones, que Huguette y Pierre Chaunu resumieron en una obra clásica. Primero, “un conjunto de condiciones geotécnicas”, sobre todo su excepcional situación, ya que desde Sevilla se desembocaba fácilmente en la costa occidental andaluza (desde Gibraltar a Ayamonte) para aprovechar los vientos y las corrientes, los alisios durante el verano y la corriente de Canarias durante el invierno. Seguían las ventajas estratégicas, es decir la protección que un puerto fluvial brindaba frente a eventuales ataques de piratas y corsarios. En tercer lugar, Sevilla disponía de una adecuada infraestructura viaria y se beneficiaba de la abundante producción agrícola del valle del Guadalquivir, al tiempo que contaba con una nutrida colonia de mercaderes asentada en su solar desde los tiempos posteriores a su reconquista. Dentro del grupo de comerciantes era corriente la presencia de gentes de otras regiones

(sobre todo burgaleses y vascongados) y de otros países (genoveses, flamencos, portugueses, etc.), hasta el punto de parecer la ciudad un “mapa de todas las naciones”. Todos ellos contribuyeron, en conjunto, al esplendor de la *nueva Roma* sevillana.

Del mismo modo, las vacilaciones iniciales, que permitían el concurso de numerosos barcos (carabelas, naos, urcas, tipos de escaso tonelaje) que navegaron en solitario hasta las Antillas, primero, y hasta el continente, más tarde, fueron dejando paso, en un principio para preservar la seguridad de las rutas atlánticas de los ataques de los corsarios ingleses, a un sistema comercial regulado de un modo más estricto que culminó con la promulgación del famoso Proyecto de Flotas y Galeones (1564).

La Flota partía hacia el puerto de Veracruz y los Galeones, a Tierra Firme

Éste establecía la salida anual de dos grandes flotas compuestas sobre todo por galeones. La primera, conocida como “la Flota”, zarpaba en abril apoyada por una Capitana y una Almiranta fuertemente artilladas, mientras la segunda partía en agosto y solía recibir el nombre de “los Galeones” por navegar escoltada por seis u ocho navíos de guerra del tipo galeón. Desde Sevilla se dirigían respectivamente al puerto mexicano de Veracruz (después de tocar por lo regular en Santo Domingo y La Habana) y a la llamada Tierra Firme (puertos de Nombre de Dios, primero, y Portobelo, más tarde, con un ramal a Cartagena de

El tráfico de esclavos

En los primeros tiempos del asentamiento hispano, la existencia de mano de obra indígena no propició la entrada de esclavos africanos en América, al tiempo que la falta de bases en las costas occidentales de África (como consecuencia del tratado de Tordesillas) impedía la actuación directa de los mercaderes españoles en este ramo. De ahí que se recurriese a la suscripción de contratos para la introducción de esclavos, es decir, a un sistema de asientos firmados por mercaderes portugueses, que mantuvieron un verdadero monopolio hasta la segunda mitad del siglo XVII, cuando se suscribieron contratos con los genoveses Grillo y Lomelin (1663-1674) y aparecen las dos compañías (Compagnie de Guinée, francesa, y South Sea Company, inglesa) que ostentarán el monopolio a partir del siglo XVIII.

Utilizando las licencias de la Casa de la Contratación, Enriqueta Vila señala al menos 200.000 esclavos introducidos entre 1595 y 1640.

Escudo de la South Sea Company, en 1714.



Indias y otros puertos cercanos del mismo litoral), donde descargaban sus productos, que se llevaban hasta la ciudad de México, en el primer caso, y, en el segundo, hasta la ciudad de Panamá, ya en el Pacífico, donde se embarcaban con destino al puerto del Callao para su distribución por el inmenso territorio del virreinato del Perú. Naturalmente, el viaje de regreso seguía el camino inverso, con una escala obligada en La Habana, donde se unían ambas flotas en torno al mes de marzo antes de partir para la metrópoli. Por último, en la segunda mitad de siglo (1571) se puso en funcionamiento una línea de prolongación que se consolidaría hasta 1815: el llamado Galeón de Manila, que partía de Acapulco para alcanzar las islas Filipinas, donde intercambiaba sus cargamentos de plata (y otros artículos mexicanos) contra las sederías y las porcelanas de China (y otros géneros filipinos, japoneses y de más lejana procedencia).

Las flotas se componían de barcos de muy diversos tipos (galeones, naos, urcas, filibotes, pingues, fragatas, zabras, pata-

La villa de Cádiz fue minando el terreno a Sevilla, hasta sustituir a la ciudad del Guadalquivir como cabecera del monopolio a partir de 1717

ches...), aunque desde el último tercio del siglo acabaron predominando los galeones, grandes bastimentos que fueron aumentando las 200 toneladas de arqueo de media de la segunda mitad del Quinientos hasta las 400 o más de la segunda mitad del Seiscientos. Al tiempo que aumentaba el tonelaje, se incrementó también el número de barcos de cada flota, de manera que los 15 o 20 navíos de los primeros años pasaron a convertirse en 30 a 70 a finales

del siglo XVI y principios del XVII. Aunque la normativa exigió desde el principio que los barcos de la Carrera de Indias se construyesen en astilleros españoles, esto varió con los años, de modo que a finales del siglo XVI la participación extranjera apareció tímidamente para arraigarse con más entidad (30%) en la segunda mitad de la centuria siguiente, aunque aún en proporción inferior a las naves españolas (construidas en Vizcaya, Guipúzcoa, Andalucía, Canarias, Galicia y Asturias), las americanas (La Habana, Campeche, Santo Domingo y Maracaibo) y las extranjeras (sobre todo de astilleros portugueses, flamencos, holandeses y napolitanos, más franceses, ingleses, hanseáticos y genoveses).

El protagonismo de la plata

Como la plata indiana servía para pagar las remesas metropolitanas, una parte considerable pasaba a manos de los intermediarios con los proveedores del Norte de Europa, que se convertía así en el destino final del metal precioso, lo que hizo pensar en la economía española como mero *punto de plata* entre América y Europa. Sin embargo, tampoco debe desdeñarse la plata retenida en las arcas hispanas, tanto a través de la propia actividad comercial, como a través de los ingresos propios de la Corona, esencialmente los derechos de aduana y el quinto real sobre los metales preciosos. La investigación no ha resuelto aún la contradicción entre el proceso inflacionario vivido por España y la huida del metal precioso allende las fronteras peninsulares, un proceso que sólo podría esclarecerse reconstruyendo la ruta de la plata. En todo caso, una parte nada desdeñable de la producción americana de plata terminaba su circuito en el Asia oriental, lugar de cita del metal precioso que desde América pasaba por España y que las compañías europeas utilizaban para su comercio con la India, las Islas de las Especies y China, y del noble metal que también llegaba a través de la ruta del Galeón de Manila.

Monedas de plata de 8 reales con la efigie de Fernando VII.



De los 18.000 barcos que zarparon en 150 años, sólo naufragaron 412

La navegación arrojó muchos riesgos, pero se saldó con menos contratiempos de los que podrían esperarse, como demuestran las cifras disponibles para los años 1504-1650: de un total aproximado de 18.000 barcos, tan sólo se registraron 412 naufragios (aunque quizás fueran algunos más) y 107 capturas a manos de piratas o de corsarios, conceptos distintos pero con efectos similares. Es decir, un total de poco más de un 3% de pérdidas, aunque este hecho quede enmascarado por el dramatismo siempre asociado a los naufragios o por la espectacularidad de algunos episodios, como la captura de la flota por el holandés Piet Heyn en 1628 a la altura de la bahía de Matanzas en aguas de Cuba.



Fieles a los modelos

Las reproducciones exactas de las dos carabelas (la Pinta y la Niña) y la nao (Santa María), atracadas en el puerto de Palos.

Los intercambios no pudieron tener una base más sencilla a lo largo de todo el siglo. Consistieron en la exportación de productos agrícolas (vino y aceite, los llamados *frutos* por antonomasia) y productos manufacturados (sobre todo las llamadas *ropas*: paños, bayetas, lienzos, sedas, terciopelos, brocados, encajes), además de hierro y clavazón y de los cargamentos de mercurio destinados al procedimiento de beneficio de la plata llamado *amalgama* (embarcados en una flota separada de galeones conocidos con el nombre de los Azogues) y en la importación de metales preciosos (al principio oro, pero después básicamente plata), que se complementaban con algunos otros productos, como los colorantes (grana, añil y palos tintóreos), destinados a alterar profundamente el mer-



Posesiones orientales

El Galeón de Manila partía de Acapulco para alcanzar las islas Filipinas, donde intercambiaba su plata por sederías y porcelanas chinas. Este cuadro de Goya representa a Felipe IV en la apertura de la Junta de Filipinas.

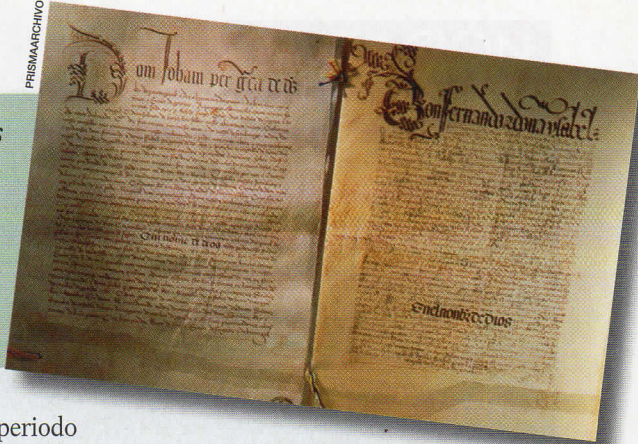


AGE

Poner los límites (y mantenerlos)

El Tratado de Tordesillas (derecha) establecía la división entre Castilla y León y Portugal, además de regular la conquista y explotación de tierras, lo que afectó al reparto colonial.

PRISMA/ARCHIVO



cado y el ramo del tinte en la Europa de la segunda mitad del siglo XVI. El cuadro no quedaría completo sin tener en cuenta que si los *frutos* eran sobre todo andaluces, el hierro era vizcaíno y el mercurio provenía de las minas de Almadén, el conjunto de las *ropas* estaba constituido masivamente por reexportaciones de tejidos procedentes de la Europa del Norte.

Los beneficios de las exportaciones se quedaban en manos extranjeras

Y fue precisamente el valor muy superior de estas manufacturas textiles el que desató las críticas de los tratadistas coetáneos (que hablaron del avasallamiento de la plaza sevillana por la producción extranjera y llegaron a imaginar a España como “las Indias de Europa”), así como el que permite describir el comercio sevillano como de intermediación, en el que muchos agentes españoles actuaban tan sólo como comisionistas, mientras los beneficios de las exportaciones industriales iban a parar a los proveedores extranjeros.

Resulta difícil trazar una trayectoria exacta de la coyuntura de la Carrera de Indias. Las fluctuaciones del comercio español con el Nuevo Mundo se han podido establecer sobre todo gracias a la reconstrucción del volumen de las remesas de metal precioso a Sevilla según las series elaboradas por el historiador estadounidense Earl Jefferson Hamilton, que resultan homogéneas para el período 1503-1660, aunque no ocurre lo mismo con el resto del siglo XVII, cuando la Casa de la Contratación renunció al control sobre las importaciones de plata. De acuerdo con los datos disponi-

bles, puede hablarse de un primer periodo de expansión continuada que se extendería desde los comienzos del tráfico ultramarino hasta los años centrales del siglo XVI (1504-1550). En este momento se observa un desfallecimiento en el impulso ascendente, la “gran recesión interdecenal del siglo XVI” (1550-1562), a partir de la cual se produce una espectacular recuperación, detectable en el incremento de las remesas de plata y en el aumento de los tonelajes que circulan entre España y América, y que se extiende entre 1562 y 1592. Los años finales de la centuria permiten observar los primeros síntomas de una inflexión de la tendencia que, pese a algunos repuntes muy pronunciados (como el del año 1608, que es para Pierre Chaunu, el “año de todos los récords”), deja paso a una segunda etapa de abierta recesión, que se hace nítida a partir de 1630, cuando todos los indicadores inician un acentuado retroceso, que se prolonga hasta 1650 o 1660. Las razones de este largo periodo de contracción no parecen depender de causas vinculadas con la evolución de las colonias, sino que se derivan más bien de la crisis general de la metrópoli (demográfica, económica, social y política, que tiene su trasunto en las continuas dificultades de la Real Hacienda y en el retroceso militar y territorial en Europa y fuera de ella), con sus repercusiones

en la Carrera de Indias: caída de los efectivos navales, aumento de la presión fiscal y por ende del contrabando, auge del comercio directo entre los países europeos y las colonias americanas, sin pasar por la cabecera española.

En el siglo XVI, los principales gravámenes al comercio colonial fueron la avería y el almojarifazgo de Indias. El primero (vigente entre 1518 y 1660) era un tributo *ad valorem* impuesto sobre todas las mercancías y destinado, no a la Real Hacienda, sino directamente a sufragar los gastos de defensa de las flotas. El segundo, otro impuesto *ad valorem*, recayó primero sólo sobre la entrada de las mercancías en América, para extenderse después también a la entrada de los productos coloniales en Sevilla (1543) y volver de nuevo a su primitivo origen como gravamen a la exportación (1660), antes de ser sustituido por el derecho de palmeo (1680). Finalmente, un tercer tipo de impuestos eran los llamados derechos de toneladas, que incluían también los de extranjería, San Telmo y de media *annata*.

Como siempre, muchos comerciantes buscaban la manera de burlar al fisco

En total, la presión fiscal a lo largo de la etapa del monopolio sevillano vino a representar el 35% del valor de las mercancías intercambiadas. Sumar este 35% a los beneficios obtenidos en las operaciones de exportación e importación resultó un incentivo muy apetecible para muchos comerciantes, que buscaron las formas de burlar a los agentes del fisco, la mayoría de las veces con la colaboración de las propias autoridades o de los propios capitanes de los barcos de las flotas, que participaban directamente del fraude. Finalmente, en la segunda mitad de siglo, las dificultades que experimentaban los barcos para superar los bajos fondos de la desembocadura del Guadalquivir (conocidos como barra de Sanlúcar de Barrameda) hicieron que la ciudad de Cádiz fuera minando el terreno a Sevilla, hasta acabar sustituyéndola a partir de 1717 como cabecera del monopolio e iniciando así una nueva etapa de la Carrera de Indias. ■



PRISMA

Una veta inagotable

Este grabado de Theodor de Bry representa a unos indígenas trabajando en las riquísimas minas de plata de Potosí (Bolivia).