

LOS CAMBIOS EN EL INTERIOR DEL MONOPOLIO COMERCIAL CON AMÉRICA (1650-1717)

CHANGES INSIDE THE COMMERCIAL MONOPOLY WITH AMERICA (1650-1717)

MANUEL BUSTOS RODRÍGUEZ

Universidad de Cádiz

RESUMEN

Lejos de ser un acontecimiento de índole local o regional, el traslado de la cabecera de las flotas de Indias y de la Tabla y Juzgado de Indias de Sevilla a Cádiz en 1679-1680, constituye un hecho de proyección nacional e internacional. Después de más de siglo y medio de permanencia en la ciudad hispalense, el cambio suponía un triunfo de la causa de Cádiz, su comercio y sus comerciantes, tras largos debates y presiones entre una y otra sede por retener el monopolio mercantil de España con América. Este trabajo es un estudio detallado acerca de las diferentes causas que, sobre todo, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, se conjugaron para hacer posible el traslado, tanto de las meramente naturales, como políticas, técnicas o sociales, hasta su culminación plena en 1717, cuando a él se unió asimismo la transferencia de las dos instituciones comerciales más importantes de la Carrera de Indias: la Casa de la Contratación y el Consulado.

PALABRAS CLAVE: monopolio, comercio, América, Sevilla, Cádiz, siglo XVII

ABSTRACT

The transfer of the head of the fleets of the Indies and the *Tabla* and *Juzgado* of the Indies from Seville to Cádiz in 1679-1680, he had a character, not only local or regional, but international. After more than a century and a half of permanence in the port of Seville, and the long debates and pressures between one city and another to retain the mercantile monopoly of Spain with America, the change represented a triumph for the Cádiz cause, its commerce and its merchants. This study tries to know detailed the different causes which combined to make possible the transfer, especially during the second half of the seventeenth century, both purely natural, as well as political, technical or social. We will also analyze its final culmination in 1717, when this transfer was also joined by the two most important commercial institutions of the *Carrera de Indias*: *la Casa de la Contratación* and the Consulate.

KEYWORDS: monopoly, commerce, America, Seville, Cádiz, 17th century.

INTRODUCCIÓN

El reinado del último de los Austrias españoles ha pasado de ser período maldito a convertirse en un tiempo de cambios en casi todos los ámbitos (científico, político, administrativo, económico), preludio en muchos casos del reformismo del siglo XVIII. Unos fueron producto consciente de los ministros de Carlos II; otros –diríamos– cayeron por su propio peso, puesto que venían fraguándose desde antes.

Mezcla de ambos son las transformaciones que tuvieron lugar en torno al monopolio comercial español con América, las mismas que dieron origen finalmente al cambio de la sede desde donde se regía e impulsaba el mismo.

Conviene recordar que este monopolio fue siempre un monopolio disputado. Permanente hasta el siglo XVIII, y entonces no para sustituirlo por otro sistema, sino para optimizarlo a través de fórmulas diferentes. Algunas buscando simplemente la ampliación del número de beneficiarios. Así, mediante la creación de compañías privilegiadas de comercio (Caracas, 1728; La Habana, 1740; Barcelona, 1756), a imitación de las ya existentes en Inglaterra, Holanda y Francia, aunque con participación exclusiva en la inmensa mayoría de los casos de súbditos de la Monarquía Hispana¹.

En cualquier caso, el reinado de Carlos II fue muy rico en la presentación de proyectos al rey y sus ministros, desde diferentes puntos de la Monarquía, para la creación de este tipo asociaciones mercantiles, que se deseaba poner bajo la protección del rey, con el objetivo de participar en el atractivo comercio de las Indias. Algunos eran ciertamente descabellados, otros dificultosos de poner en marcha. Todos ellos sin excepción fracasaron. Fue necesario esperar a la primera mitad del siglo XVIII para que, ya tardíamente, se pusieran algunos en pie, como las compañías más arriba referidas. Ninguno de tales proyectos, eso sí, abandonaba el viejo ideal mercantilista de protección y privilegios. De este tema nos hemos ocupado en alguna ocasión².

Nos proponemos en este estudio abordar los cambios alrededor del monopolio vigente en España, casi desde los orígenes de la llegada de sus hijos al Nuevo Continente, y que habría alcanzado con Felipe II su madurez. Su vida, esencialmente, se

¹ La bibliografía acerca de las principales compañías privilegiadas de comercio, creadas bajo los auspicios de la Corona en el siglo XVIII, es generalmente bien conocida. Para no repetirla, remitimos al lector a Margarita Eva RODRÍGUEZ GARCÍA, *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político*, Madrid, Banco de España (Estudios de Historia Económica nº 5), 2005, especialmente pp. 76 y sigs.

² Vid Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ, “Un proyecto frustrado de Compañía General de Comercio de los Países Bajos en tiempos de Carlos II”, *Studia Historica. Historia Moderna*, 20 (1999), pp. 297-318.

alargará, con algunas reformas intermedias, hasta los decretos liberalizadores de los años sesenta y setenta del siglo XVIII. Hagamos un brevísim recordatorio de sus principales caracteres.

EL MONOPOLIO ESPAÑOL CON AMÉRICA

El régimen de monopolio comercial con América establecido por la Corona era una combinación de la iniciativa privada y del intervencionismo del Estado. La primera debía ajustarse a esta regulación de los intercambios, si bien se le dejaba una parte sustanciosa del usufructo. La Real Hacienda percibía impuestos en forma de rentas de las Indias (en torno del 15-20%), como el *quinto* o el producto de diferentes monopolios como el tabaco.

A cambio de estos beneficios, el americano se concibió como un mercado cautivo, donde solo podían operar legalmente los súbditos españoles de la Corona (en teoría, América había sido concebida desde el principio como un espacio castellano –vid el testamento de Isabel la Católica–, aunque en la práctica se extendiese al resto) y aquellos sujetos a quienes la Administración les concediera dicha potestad. Algunos súbditos no hispánicos del rey tuvieron acceso a ciertos privilegios especiales. Así, los nacidos en los Países Bajos, en el caso de los holandeses hasta la hasta la Revuelta del último tercio del siglo XVI. No obstante, subyacerá el problema de los jenízaros, comerciantes hijos de extranjeros, que se avivará intermitentemente, hasta su "resolución" bien avanzado ya el siglo XVIII.

Se trataba asimismo de un comercio regulado mediante un sistema de ferias en América (Portobelo hasta 1739 y Jalapa hasta 1776), salidas de los barcos mercantes asistidos por unos cuantos navíos de guerra en períodos previamente señalados y desde un solo puerto, único autorizado para este comercio, que, tras algunas vacilaciones sobre su ubicación en tiempos de Felipe el Hermoso y Carlos V, quedó fijado hasta 1679 en Sevilla (donde se establecerían también las dos instituciones señeras del comercio hispanoamericano, el Consulado de Indias y la Casa de la Contratación) y, a partir de la fecha señalada, en Cádiz. Los participantes en dicho comercio debían por tanto desplazarse a la cabecera del monopolio o tener en ella intermediarios. De ahí la formación temprana de colonias en la cabecera del mismo y en puertos adyacentes. En cualquier caso, será siempre un comercio minado por un contrabando y fraude crónicos.

EL CAMBIO DE SEDE

Este monopolio, por voluntad real, tomaría como centro la ciudad de Sevilla con su antepuerto de Sanlúcar de Barrameda, en torno del eje del río Guadalquivir.

La sede hispalense del monopolio, a pesar de todos los elementos que reunía a su favor, fue discutida desde sus orígenes, con altibajos sucesivos, aunque no llegase a estar en riesgo su condición³. Los hitos de este largo debate los señaló hace muchos años el francés Albert Girard⁴. Su rival principal será la ciudad de Cádiz y su puerto, y, en general, el conjunto de su bahía.

Desde finales de los años veinte y durante los treinta del siglo XVII, Cádiz no había dejado de ganar posiciones con respecto a su competidora, en especial en lo que se refiere a la posibilidad de que los barcos provenientes de Sevilla pudiesen completar su carga, incluso con textiles de origen extranjero, en la Bahía (concesiones de 1627-28 y 1633). Y ya, "a mediados del XVII, el monopolio de Sevilla era solo nominal, mientras que el negocio de Cádiz aumentaba continuamente"⁵.

Pero la ciudad hispalense se embarcaría en una fuerte ofensiva contra su rival, logrando (1664 ó 1666?) que la Tabla y el Juzgado de Indias abandonaran Cádiz, donde este último se había establecido desde 1509, obligándole al mismo tiempo a participar en el tercio de frutos a través de Sanlúcar⁶. Frente a esta acción, Cádiz reaccionará a través de su cabildo municipal al objeto de que hiciera valer sus derechos ante la Corte⁷. No se regatearía, en apoyo de esta iniciativa, la oferta de dinero contante y sonante a una Monarquía permanentemente endeudada.

De hecho, una partida de 80.250 escudos de a diez reales parece que decidió finalmente a la Corona a reconocer de manera oficial una situación ya existente de facto, y a promulgar en consecuencia las leyes de 23 de septiembre de 1679⁸ y 4 de

³ No obstante, se reservará a Cádiz un tercio del tonelaje de la flota para sus propias mercancías; además de ello, las autoridades del comercio se desplazarán a Sanlúcar y Cádiz, donde a la sazón se establece el Juzgado de Indias en 1537 (Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Orto y ocazo de Sevilla*, Sevilla, 1981, pp. 143-144). Otros hitos predecesores del monopolio gaditano se dieron en los años 1529 (reiterado en 1573), 1558, 1562 y 1633 (*Ibid.* p. 143).

⁴ Vid Albert GIRARD, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIIIe siècle*, Paris-Burdeos, Bibliothèqne de l'École des Hautes Études Hispaniques, 1932.

⁵ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto...*, p. 144.

⁶ A. GIRARD, *La rivalité*, o. c., pp.20-30.

⁷ Manuel RAVINA MARTÍN, "El 'Emporio del Orbe' ¿Libro político?", *Gades*, 11(1983), p. 203.

⁸ *Recopilación de leyes de los Reynos mandadas imprimir y publicar por la Magestad del Rey Don Carlos II Nuestro Señor...* Madrid, Roix Editor, 1841, vol V, L. 8, tit 4, f.58.

julio del siguiente año, recuperando la Tabla y el Juzgado de Indias y ordenando que las flotas y galeones pasasen a Cádiz, aunque Sevilla mantuviese durante algún tiempo más los grandes organismos del comercio indiano, la Casa de la Contratación y el Consulado. Ello significaba la práctica desaparición del monopolio sevillano. Según expresará años después Francisco Manuel de Herrera, valedor de la causa gaditana, fue la permanencia de dichas instituciones en la ciudad hispalense lo que hizo que esta, a través de sus representantes municipales, con fuerte influencia en el Consulado, no mostrase una actitud demasiado beligerante ante un cambio que, ciertamente, no beneficiaba a su ciudad, pero sí a su oponente⁹.

Pero para lograrlo, Cádiz hubo de utilizar también toda su influencia y su experiencia negociadora ante el Estado, uniendo en un objetivo mayor los intereses de la ciudad con los de su burguesía mercantil, contrarrestando así los esfuerzos de Sevilla por mantener su favorable statu quo.

¿Qué había sucedido para llegar a este cambio, después de más de siglo y medio de residir el monopolio en el puerto hispalense? Evidentemente, no se trataba solo de una interesada defensa de sus intereses ante la corte, ni de la importante derrama ofrecida a la Corona como se ha insinuado, aunque esta viniese a rematar dicho cambio. En realidad este se venía pergeñando desde más atrás. Es por tanto el producto de un proceso que se acelera a partir de los años cuarenta del siglo XVII. Pero, ¿cuáles fueron los elementos que intervinieron y cómo evolucionaron?

SEVILLA Y LA EPIDEMIA DE 1649

La estrella de Sevilla comenzó a declinar tras los efectos de la terrible epidemia de 1649. Esta destacó, según Domínguez Ortiz, por su intensidad excepcional y porque la ciudad no llegaría a recuperarse de tan duro golpe hasta muy tarde.

Las cifras de mortalidad que ofrecen los cronistas tienden a ser exageradamente altas. Domínguez Ortiz estimó, en 1946, un total de 60.000 fallecidos entre los enterra-

⁹ *Representacion que la muy Noble y muy Leal ciudad de Cádiz haze al Rey Nuestro Señor. Sobre las pretensiones deducidas por la muy Noble, y muy Leal Ciudad de Sevilla, para la translación del Comercio, y Carrera de Indias, Juzgado, y Tabla de ella; Tribunales de Contratacion, y Consulado; Comercio Universal de Naciones Estrangeras; Aduanas; Tercio de Buque en Flotas, y Galeones, con otros varios assumptos. Escrita por D.--, Diputado de Cadiz en la Corte, año de 1726...*, en Manuel RAVINA MARTÍN (edic. y estudio preliminar), *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación. Memorial de Frco. M. de Herrera, 1726*, Cádiz, Diputación Provincial, 1984 (hay reed. de 2017), n.º 65v.

dos en el Prado de San Sebastián y en las parroquias: casi un 50% aproximadamente de la población¹⁰.

Datos más recientes reafirman los que diera Domínguez Ortiz, al informarnos que la epidemia acabó con la vida de cerca de un 40% de sus habitantes en varias collaciones (en otras incluso más)¹¹. Sin embargo, en contraste, la población gaditana se vio mucho menos afectada. En este caso, el ciclo ascendente de niños bautizados se detiene y cae en 1649 (596 de este año frente a los 655 de 1648); el de bodas lo hace un año después, en 1650 (423 frente a 290 de de este último año), pero no parece que esto pase de ser un bache temporal, pues el crecimiento demográfico no se rompió y los bautizos remontaron enseguida para situarse en los 672 de 1650¹².

En Sevilla, en cambio, los efectos fueron devastadores: barrios enteros despoblados, zonas antes urbanizadas convertidas en descampados y huertas. Minadas las bases de su prosperidad, durante la segunda mitad del Seiscientos su población se mantuvo estable en torno a los 80.000 habitantes, frente a los 125.010 alcanzados a finales del siglo XVI, hasta principios del XIX¹³. A todo ello se asociaron otras calamidades varias (sequías, inundaciones, malas cosechas consiguientes, motines, etc.) hasta principios XVIII. Otro de los efectos que nos interesa de manera particular aquí, fue el descabezamiento producido en diversas profesiones.

Mientras tanto, Cádiz, aunque acusara el impacto de la crisis a lo largo de la segunda mitad del Seiscientos (13.900-14.500 habitantes en 1625, 21.900-23.000 en 1650, 32.500 en 1675 y 41.000 en 1700), pudo remontar.

Impulsado en parte, aunque no en exclusiva, por la epidemia, se produjo un importante flujo de comerciantes que emigran desde Sevilla. No pocos de ellos lo hacen a Cádiz, donde se unen a otros provenientes de Sanlúcar¹⁴, antepuerto de Sevilla.. Fray Gerónimo de la Concepción añade que la ruptura de comercio con Portugal y sus territorios de las Indias Orientales con motivo del inicio de la guerra de independencia en 1640, así como de la temida epidemia de 1649, supusieron para Sevilla igualmente

¹⁰ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto...*, p. 132.

¹¹ J. AGUADO DE LOS REYES, "La peste de 1649. Las collaciones de Santa Cruz y San Roque", *Archivo Hispalense*, 219(1989), pp. 45-47.

¹² Isidoro PORQUICHO MOYA, *Cádiz. Población y Sociedad. 1597-1650*, Cádiz, Diputación Provincial, 1994, pp. 60 y 96.

¹³ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto*, pp. 133-34.

¹⁴ Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ, "De Sevilla a Cádiz: Hacia el cambio de funcionalidad en el seno del monopolio andaluz con América (1600-1650)", en *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel Calabozo*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1998, pp. 487-498.

la salida de comerciantes de origen luso¹⁵. En un listado que el comerciante saboyano Raimundo de Lantery incorpora en sus memorias, escritas en los primeros años del siglo XVIII, refiere los nombres de los comerciantes más ricos de Cádiz¹⁶. Así, hacia 1682, la compañía formada por el holandés Abraham de Meyer, llegado antes desde Sevilla, y Juan Bautista van Herten o van Horten constituyen la "primera casa y más opulenta que hubiera en esta ciudad de Cádiz, tanto en riquezas como en créditos, y en la mayor casa de negocios que hubiese de holandeses". Por lo que respecta al italiano Juan Carlos Canissia logra formar a su vez, junto a Tobías Ratto, "la mayor casa de negocios que hubiese en Cádiz", en torno del año 1693¹⁷.

Para Domínguez Ortiz la intervención de los comerciantes extranjeros habría sido decisiva para forzar el traslado. Mientras Sevilla era un puerto interior, menos propicio por tanto para el contrabando, Cádiz "llenaba todas sus aspiraciones: las instituciones administrativas eran allí pocas, la vigilancia escasa y los funcionarios venales". Se sumaron, pues, a las quejas acerca de las dificultades que presentaba el Guadalquivir y simularon arribadas forzosas a Cádiz. Las prohibiciones aumentarían aún más el fraude, impulsando el traslado de los negocios hacia Cádiz¹⁸.

No pocos de estos comerciantes de origen extranjero se naturalizarían españoles al llegar a la ciudad, a fin de beneficiarse de las ventajas concedidas. Su número se acrecentará en Cádiz durante el último tercio del XVII, hasta colocarse por encima de las naturalizaciones obtenidas por los comerciantes de Sevilla. Es el tiempo del protagonismo de las colonias mercantiles italiana y flamenca en Cádiz.

Dentro de la primera, entre 1650 y 1700, consiguen naturalizarse 19, incluyendo dos raguseos. Aparecen personajes como el referido Juan Carlos Canissia, pero también nombres importantes de la ciudad como Juan Durazo, que llega a Cádiz en 1678; Juan Tomás y Juan Lorenzo Panés o Panesis (1671), apellido que llegará a obtener el título de marqués de Villapanés, al igual que los Pesentti, que lo serán de

¹⁵ Fray Gerónimo de la CONCEPCIÓN, *Emporio de el Orbe. Cádiz ilustrada, Investigación de sus antiguas Grandezas, discurrida en el concurso de el general imperio de España, por el R.P.F. Religioso Descalzo de el Orden de Nuestra Señora de el Carmen, y Gaditano de Origen, que le dedica a la muy Noble, y muy Leal ciudad de Cadiz*, Ámsterdam, Imprenta de Joan Bus, 1690 (reedic., con estudio introductorio, a cargo de Arturo MORGADO GARCÍA, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2003), p. 380.

¹⁶ Raimundo de LANTERY, *Memorias*, en Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ (ed. y estudio introductorio), *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II: Las Memorias de Raimundo de Lantery (1673-1700)*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, 1983.

¹⁷ Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ, "La burguesía mercantil en el Cádiz del siglo XVII: origen, nombres y estructura", en *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu*, Cabildo de Gran Canaria, 1995, vol. I, pp. 42-45.

¹⁸ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto...*, pp. 145-146.

Montecorto en 1683, y Juan Domingo Zaporito, naturalizado en 1690. De Juan Andrea Panés dirá Lantery que se trata de la casa "más caudalosa que hubiese en Cádiz [...] de caudal propio"¹⁹.

Tampoco los flamencos se quedan atrás: Juan Vint logra matricularse en 1651, Pedro Colarte, futuro marqués de El Pedroso, en 1668; Gaspar de Cenique o Conicq en 1689. Del segundo dice Lantery que era "el más antiguo y más poderoso [hombre de negocios] que hubiese en esta ciudad y aún de toda España", con un caudal, a su muerte en 1701, de cerca de 900.000 pesos escudos de plata.

Los comerciantes franceses, ya preparados para ocupar el lugar preferente que les corresponderá a partir de 1700, comienzan a aportar algunos nombres clave de la colonia (Haya, Magon, Belin, etc.). Aparecen igualmente otros apellidos importantes de otros países como los Linze irlandeses (Nicolás, naturalizado en 1684), así como el inglés David Colingan o Conigan (1684). Sin embargo, los portugueses, por las razones avanzadas, no llegaron a alcanzar en Cádiz la importancia de las otras naciones.

Así pues, con estas emigraciones se ha producido también una fuga de capitales, "no aviendo quedado en ella [Sevilla] caudal movable, que no se sacase fuera con tiempo, que no se quemasse por publica providencia"²⁰. Así, en el siglo XVIII, las grandes fortunas comerciales casi habían desaparecido en la ciudad.

A todo ello se añadirían las pérdidas de dinero motivadas por incidencias en las flotas durante los años siguientes de la epidemia: la de Nueva España, dirigida por Alonso Chaves Galindo, se irá a pique en cabo de Cotoche, muy cerca Cancún, en la Península del Yucatán, y la de Roque Centeno sucumbirá al completo igualmente en 1660, etc.²¹.

En definitiva, tras la crisis, en Sevilla se producirá paralelamente una traslación de algunas inversiones hacia otros sectores distintos del comercio, buscando en la medida de lo posible, la comodidad y el blasonado de sus casas.

El antepuerto de Sanlúcar de Barrameda siguió a su cabecera en su suerte. Los datos que tenemos al respecto son ilustrativos. Los 3.000 vecinos que poblaban la villa ducal en los años cuarenta, pasaron a ser 2.114 en los noventa. Los bautizos, que habían alcanzado la cifra de 151 en el período 1640-1649, cayeron hasta los 124 en

¹⁹ Vid Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ: "La burguesía mercantil en el Cádiz del siglo XVII: origen...", o. c.

²⁰ Francisco Manuel de HERRERA, *Representación que la muy Noble, y muy Leal ciudad de Cadiz...*, o. c., nº102.

²¹ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto...*, pp. 134 y 136-37.

1650-1659, tras la resaca de la epidemia, y hasta los 122 en los años sesenta. La cifra de 159 vecinos anteriores a ella no volvería a alcanzarse en las décadas siguientes ni en las correspondientes al siglo XVIII²². También los 649 matrimonios del año de la peste (1649), la cifra más alta de la centuria y del XVIII, descendería de forma gradual a los 341, 228, 173, 162 y 147 en los siguientes cinco años respectivamente²³.

Por si no bastara con la epidemia, tras la frustrada conjura del IX duque de Medina Sidonia, su villa de Sanlúcar pasaría en 1645 a poder del rey y el título de Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía que ostentaba al duque de Medinaceli, incidiendo también este hecho en el descenso señalado.

LAS DIFICULTADES DE LOS BARCOS

Pero si la epidemia puede considerarse un hecho puntual extraordinario, no lo son en cambio los problemas vinculados al río Guadalquivir, cauce por donde entran y salen los barcos de la Carrera de Indias. Se relacionan en primer lugar con el caudal irregular de su curso (crecidas y estiaje), en función del año climatológico. Se trata, pues, de un asunto estructural. Su curso divagante por una llanura sin pendiente, forma un abundante número de meandros y tornos, que retrasan el desagüe en los momentos de crecida (a veces, con alturas de entre ocho y diez metros sobre el nivel ordinario), o arrastra grandes aluviones. Estos, al depositar lodos, formarían enormes bancos arenosos, siendo el más importante de ellos el de la llamada barra de Sanlúcar. El Guadalquivir, en definitiva, era un río "abandonado a sus caprichos", con modificaciones permanentes de sus riberas, formación de islotes arenosos y pérdida de profundidad en el cauce en algunos tramos. Recorrer un río así exigía avezados pilotos.

A estas dificultades, se unirán las específicas causadas por la barra de Sanlúcar de Barrameda. Gaitán de Torres, regidor de Jerez, a la vista de las pérdidas de barcos, dinero y artillería por causa de la Barra, había pedido en 1625 que la carga y descarga de las flotas se hiciera en la bahía de Cádiz²⁴. Las dilaciones en las salidas y entradas por causa de la Barra proliferarían desde principios del siglo XVII. Así, la flota de Luis de Córdoba se retrasará dos meses en su salida por dicho motivo. A pesar de todo, le sobrevino la catástrofe, llegando a perder a su almirante, 2.000 hombres, dos millo-

²² Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ et al., "La población de la provincia de Cádiz en los siglos XVII y XVIII", *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 2(1990), p. 44.

²³ *Ibid.*, pp. 51-55.

²⁴ *Reglas para el gobierno destes Reynos*, Xerez, 1625 (Vid texto completo en Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto...*, p. 137).

nes en metales preciosos y 150 piezas de artillería en bronce (las más caras). Pero tal parecía haber sido el sino del Guadalquivir a lo largo de buena parte de su historia.

Sin embargo, el problema se agravará en la segunda mitad del siglo XVII por los cambios producidos en los navíos, en particular en el galeón, soportes de la Carrera de Indias, terminando por afectar a la viabilidad del río para la travesía de los mismos. A mediados del XVII, el monopolio de Sevilla, como ya adelantamos, era solo nominal, mientras que los negocios en Cádiz aumentaban continuamente.

El viajero francés Bertaut, comparando los puertos de Sevilla y Cádiz, mostraba hacia el año 1659: que el primero está sin barcos, "porque todo [el tráfico] va a Cádiz"²⁵. La propia Casa de la Contratación abogaba en 1677, si hemos de hacer caso a Gerónimo de la Concepción, en favor de los puertos del litoral, Sanlúcar y los de la Bahía, por los inconvenientes que para la Carrera se derivaban de la necesidad de atravesar el río. Y esta opinión parece compartirla también el Consulado por ese mismo tiempo, hasta el punto de alterar de igual forma su postura de siempre, forzado, tal vez, por las circunstancias²⁶.

Ello no obstante, se intentó la búsqueda de remedios. Así como, por ejemplo, al regreso de los barcos, alijar parte de su cargamento en Chipiona, Bonanza o Sanlúcar. Se emprendieron igualmente, aunque tardías (1688), obras para profundizar la Barra, que durarían hasta 11 años, obteniéndose aguas más veloces pero sin aumento calado. También se pergeñaron proyectos, como el de Leonardo Turriano de 1626 para unir el Guadalete con el Guadalquivir a fin de evitar en tránsito de la Barra, aunque fracasaran por los intereses contrapuestos de los duques de Medina Sidonia y Medinaceli, así como de las ciudades afectadas²⁷. Se propuso finalmente que los buques más pesados, sobre todo si iban muy cargados, saliesen de Sevilla con media carga y la completaran en Sanlúcar o Cádiz.

Al margen de estas propuestas, entre 1660 y 1712 se comienzan a cuestionar los esquemas tradicionales, produciéndose cambios sustanciales en la forma de concebir el barco, acompañados de importantes variaciones en sus proporciones y trazados²⁸.

²⁵ Cit. en Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ (dir.), *Historia de Andalucía*, Barcelona, Planeta, 1980, vol. VI (*Los inicios del capitalismo (1621-1778)*), p. 404.

²⁶ Lutgardo GARCÍA FUENTES, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980, pp. 63-65.

²⁷ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto...*, pp. 139 y 141.

²⁸ Cruz APESTEGUI CARDENAL, "La arquitectura naval entre 1660 y 1754: aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa", *Itsas memoria: revista de Historia Marítima del País Vasco*, Museo Naval, San Sebastián, 2(1998), pp. 238-241.

Desde 1660 a 1680, justo en el período que se produce la recuperación por Cádiz de la Tabla y Juzgado de Indias, y el establecimiento en la ciudad de la cabecera de las flotas, tiene lugar la ruptura con la concepción tradicional del buque, al aumentar este considerablemente sus dimensiones y buscarse asimismo unos nuevos parámetros de definición, luego plasmados en las Ordenanzas de 1679-80.

En el período siguiente (1681-1700), cuando Cádiz se ha convertido ya oficialmente en capital de la Carrera de Indias, se produce la consolidación del nuevo tipo de navío, cuyo tamaño no había cesado de aumentar.

Sin embargo, los galeones más sensibles a estos cambios serán los del resto de Europa, donde se publica por entonces un importante número de obras de carácter técnico-naval, así como también en los buques de la Armada del Océano; pero los de las flotas de Indias se resistirán, a fin de asegurar la preeminencia de Sevilla en la Carrera. No obstante, la barra de Sanlúcar continúa siendo causa de conflicto.

Serán, pues, los comerciantes de origen extranjero participantes en el comercio de Indias, sobre todo holandeses y genoveses, quienes al demandar barcos más grandes, comiencen a poner en evidencia los débiles argumentos de los sevillanos para evitar el cambio.

Si bien el incremento en los costes de apresto y explotación del buque no eran proporcionales al incremento del precio de adquisición, el beneficio logrado con el aumento de la capacidad de carga amortizó rápidamente el aumento del coste de construcción.

En 1665, se iniciará en la Carrera la ruptura con el sistema tradicional, de la mano de los banqueros genoveses Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín, al mandar estos construir varios navíos en los astilleros del Cantábrico, dos de ellos para la Carrera de Indias. Así, ignorando las proporciones oficialmente admitidas, se aumentarán las dimensiones de la eslora con la clara intencionalidad de que los buques no atravesaran la barra de Sanlúcar. Y pese a las protestas de la Casa de Contratación, fueron admitidos a la postre en la Carrera, no obstante chocar frontalmente con los intereses sevillanos. De esta forma se daría pie de nuevo al debate acerca de cuál era el buque más adecuado, siendo el principal punto de fricción el número de cubiertas, dos o tres, y las dimensiones del mismo. En España, se revisarán por ende las dimensiones de los buques, mientras en diferentes memoriales se discutían las proporciones de los nuevos barcos que van a ser construidos por el método del asiento, con participación de expertos.

La promulgación de las Ordenanzas de 1679, coincidentes con el traslado de la cabecera de las flotas de Sevilla a Cádiz, acaba con el problema de la limitación de dimensiones de los barcos, que crecen hasta las 800 toneladas y, a veces, hasta las 1000, adaptándose así a la tendencia europea. Se opta, pues, por navíos a tres cubiertas con grandes obras muertas, no obstante los problemas de estabilidad a que darán lugar, hasta el punto de acudir a viejas soluciones de emergencia como son el lastre y el embono.

Más tardíamente, entre 1682 y 1700, con la aplicación de las Ordenanzas de 1679-1680 se regularía la construcción de los galeones entre 500 y 800 toneladas, si bien no se aportarán variaciones significativas respecto de las últimas construcciones de la década de los sesenta. Tienen especial importancia en esta etapa, los manuscritos sobre la construcción naval de autores como Antonio de Gaztañeta y Francisco Antonio Garrote, que aporta propuestas inspiradas en autores galos y holandeses²⁹.

La actividad constructora, a pesar de la guerra con Francia que limitó la duración de los barcos construidos, obligándoles a prestar variados servicios, fue importante en esta etapa, sobre todo en lo que se refiere a los grandes buques para la Armada del Océano y otros navíos con destino a la Carrera. La situación bélica produjo numerosas pérdidas, forzando a la compra de seis buques holandeses. Acabado el conflicto se reiniciarían los asientos³⁰.

EL FACTOR EMINENTE

Pero también Cádiz tuvo, como ya se ha apuntado, su papel activo en el cambio, gracias a los administradores y compradores de rentas de la Corona en la ciudad. Así, en 1655, comerciantes y residentes, acompañados de sus respectivas familias en su mayoría, adquirieron las alcabalas de la ciudad, en un momento de apuro económico de Felipe IV. Con el objetivo de atraer el comercio hacia Cádiz, acordaron igualmente un descuento importante sobre el diez por ciento legal que se cobraba por ese concepto en Sevilla³¹.

²⁹ Fernando SERRANO MANGAS, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla (CSIC), 1985, pp. 98 y ss.

³⁰ Pedro de Aróstegui se comprometió en 1697 a construir dos galeones de 1200 toneladas (Capitana –el San José– y Almiranta –San Joaquín–) para la guarda de la Carrera de Indias. Los primeros buques del Setecientos fueron la Capitana y Almiranta de la flota de Nueva España, de tres cubiertas y 62 cañones, construidas en los astilleros de Mápil (País Vasco) por Francisco Necolalde Zabaleta entre 1700 y 1704.

³¹ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, “La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVII hasta el traslado de la Casa de Contratación”, en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Diputación Provincial, 1976, p. 4.

A este descuento sumarían después otro todavía más importante: el de los aranceles o renta del almojarifazgo (en particular para las mercancías extranjeras), a fin de hacer más atractivo el puerto de Cádiz para la carga y descarga de barcos que el de Sevilla (29% en este último, frente al 23%, según Fray Gerónimo de la Concepción, en el primero)³².

De esta iniciativa es responsable quien era entonces arrendador de este impuesto, Francisco Báez Eminente, judeoconverso de origen. Su estrategia consistiría en moderar las rentas aduaneras, subiendo el precio de las exportaciones (básicamente productos andaluces), pero ofreciendo en contrapartida unas condiciones más atractivas para las importaciones (extranjeras las más valiosas), con una reducción entre un 15% y un 25% de los derechos pagados sobre las cargas impositivas vigentes. A Eminente parece deberse también la tasación de los fardos de mercancías según destino, sin tener en cuenta su contenido: un atractivo más para los comerciantes.

En 1666 justificaba Báez Eminente la medida ante los agraviados mercaderes sevillanos como un antídoto para evitar el fraude y el contrabando, sobre todo de extranjeros, aprovechando el puerto de Tánger (cedido a los ingleses por Portugal), las concesiones otorgadas en los tratados de paz, la subida de impuestos sobre comercio por parte de la Corona y las dificultades del acceso a Sevilla en tiempos de guerra³³.

Con anterioridad (1663) se había hecho de la misma manera este personaje con el arrendamiento de las aduanas de Castilla y Andalucía (hasta Cartagena), a cuyo cargo estuvo hasta 1680, fecha en que pasaron a manos de un administrador real, Pedro de Oreytia³⁴, y después a los portugueses (¿de origen judeoconverso como él?) Simón Ruíz Díaz Pessoa y su primo Gaspar Ruíz Díaz, que las retendrían hasta su quiebra dos años después, momento en que son relevados por Martín de Vera y Francisco Luis de Deza, quienes apenas duraron uno más en el cargo.

En 1686 era llamado de nuevo Báez Eminente por el Consejo de Hacienda para beneficiar dichas rentas³⁵. De sus servicios a la ciudad da buena cuenta el protagonismo que tuvo en la recuperación para esta del Juzgado y Tercio de Toneladas ya

³² Domínguez Ortiz señala que, para atraerse a los extranjeros, un tal Simón Rodríguez Bueno empezó por la mayoría de los que residían en Sevilla. Báez Eminente habría seguido esta conducta, de manera que la ciudad hispalense experimentaría un aumento de sus derechos aduana desde el 17% al 30%, mientras en Cádiz bajarían del 10 al 4% (Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Orto...*, p. 146).

³³ Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: "La burguesía gaditana...", o. c., p. 5.

³⁴ Ildelfonso PULIDO BUENO, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista. 1526-1740*, Huelva, 1993, p. 133.

³⁵ Raimundo de LANTERY: *Memorias...*, pp. 190, 220-221 y 223-224. Ildelfonso PULIDO señala que, entre 1686-1691, el arrendador y administrador de los almojarifazgos era Bernardo de Paz y Castañeda; entre 1691 y 1709, ocuparía su lugar Juan F. Eminente (*Almojarifazgos...*, pp. 96 y sigs).

aludidos, contra la opinión de Sevilla, en 1679. Se entiende que, en representación del cabildo municipal, acudieran a visitarlo a su casa ese mismo año varios regidores.

Pero los beneficios de sus acciones no sólo fueron para los particulares, también el Estado resultó beneficiado, al aumentar las recaudaciones por almojarifazgo, que hasta la llegada de Eminente habían ido bajando por el creciente fraude fiscal.

Sin embargo, todo ello no le sirvió a Eminente para evitar las críticas de sus numerosos y variados detractores, que a la postre le dieron no pocos disgustos. Incluso el propio monarca llegaría a encargar una investigación sobre los fraudes cometidos a través del ocultamiento de derechos y, más tarde (1689), se le someterá a un proceso inquisitorial, aprovechando su condición de judeoconverso, con la confiscación de sus bienes como resultado³⁶.

LA SOLUCIÓN FINAL

La combinación de elementos externos favorables al cambio con el apoyo de los responsables locales y comerciantes de Cádiz en favor de la ciudad, cuyos intereses mercantiles coinciden con los de esta, conminaron al rey finalmente a hacerse eco de la situación que se venía prefigurando a lo largo del Seiscientos, y así, sin olvidar su compromiso con Sevilla, seguir haciendo concesiones a Cádiz, cuyo peso económico era cada vez mayor en el conjunto de la Monarquía.

Vemos, pues, cómo la decisión final del Gobierno de trasladar la cabecera del monopolio hacia la Bahía hubo de ser lograda paso a paso, en unos momentos con más decisión y fortuna que en otros. En ello influyó la propia dinámica del tráfico entre España y sus Indias y las presiones sucesivas de Cádiz y sus valedores, si bien es verdad que estos, sin apoyarse en aquella, no hubiesen podido triunfar de la manera que lo hicieron. Fue preciso, sin embargo, un último esfuerzo para conseguir que Cádiz fuese también la sede de la Casa de la Contratación y del Consulado de Indias. Llegaría recién concluida la Guerra de Sucesión al trono de España.

Varios elementos, algunos reiterativos, entraron entonces en juego. Primero, la fidelidad y el dinero vertido en favor de la causa borbónica, y segundo, la llegada al poder, al término de la guerra, de un equipo de hombres de gobierno dispuestos a potenciar una política ambiciosa de desarrollo naval para España que tomaba la Bahía como centro de operaciones. Veamos brevemente ambos aspectos.

³⁶ Ildefonso PULIDO, *Ibid.*, pp. 33 y 135.

Ignoramos todavía los motivos que movieron realmente a Cádiz a apoyar la causa de Felipe de Anjou. De poco sirvieron los intentos combinados de holandeses e ingleses para sublevar a las localidades de la Bahía en favor del candidato austriaco. La misma flota anglo-holandesa que llegó hasta ellas con el propósito de sumarla a su causa fracasaría en el intento; por el contrario, solo sirvió en última instancia para reafirmar la decisión ya tomada con anterioridad por Cádiz.³⁷ Es verdad que, para lograrlo, no tuvieron mucho tacto. Un texto anónimo publicado en Cádiz en 1702 y difundido por la ciudad, ponía en la picota a los holandeses, una de las partes de la coalición antiborbónica, recordando sus acciones: "Ellos nos han quitado el juego de nuestras Indias, nos han quitado la honra, han buscado el modo de aniquilarnos: y lo poco que dejaban, era más para su conveniencia, que para nuestro descanso"³⁸.

En el último empujón para conseguir las instituciones mercantiles citadas, el papel desempeñado por la colonia francesa residente en la ciudad fue fundamental en el apoyo a la causa de los Borbones. Ya desde antes se fomentaba el contrabando desde su propio país. Con motivo del conflicto sucesorio, se incluyó la imprescindible protección de los buques de guerra galos a las flotas de Indias. La de Andrés de Pez, que saliera cargada de Cádiz en mayo de 1708, iba escoltada hasta las Canarias por cinco navíos franceses comandados por Daire y Grenonville. Los franceses asumieron también el control de los barcos que llegaban a la Bahía. Entretanto, a pesar del cerco, las mercancías francesas no dejaron de llegar en todo este tiempo. Así, la fragata procedente de Morlaix (Bretaña), capitaneada por el capitán Lanusiey, entraba en la Bahía cargada de textiles, en los que estaban interesados la mayor parte de los comerciantes activos de la nación francesa en Cádiz como Magon, Legobien, Solier o Masson³⁹.

La apuesta por la causa borbónica fue para Cádiz de gran trascendencia: aunque con la guerra las flotas se vieran afectadas, seguían siendo vitales para la Corona los metales preciosos y suministros que estas pudieran traer, así como los créditos de sus comerciantes, máxime, cuando, mayoritariamente, valencianos y catalanes apoyaban con sus recursos la candidatura al trono del Archiduque Carlos.

Felipe V tuvo, pues, razones suficientes para acordarse favorablemente de Cádiz. Pero Sevilla seguía aún pesando mucho y, además, también le había prestado ayuda durante la Guerra y había contribuido a salvar a Cádiz tras el ataque de los aliados a

³⁷ David FRANCIS, *The First Peninsular War 1702-1713*, Londres, New York: St. Martin's Press, 1975, pp. 44-52.

³⁸ Clara *Demonstración de las operaciones de las dos Coronas, y breve respuesta a los cargos de los Imperiales*, Cádiz, 1702, p. 5.

³⁹ Archives Diplomatiques de Nantes, *Fonds Cadix-Consulat*, Registre des actes de chancellerie, n.º 211-212, f.º 175-177.

la Bahía en 1702. En este año y como consecuencia del mismo, el Consulado, todavía residente en Sevilla, otorgó al cabildo municipal gaditano un importante préstamo de treinta y seis millones de reales, "sin premios ni intereses algunos [...] para subvenir a las urgencias y gastos de la defensa de esta ciudad"⁴⁰.

Fue decisiva también la intervención de los hombres del nuevo equipo de gobierno. Desde los primeros tiempos de Alberoni, el tema del comercio y la marina ocuparon un puesto de privilegio en la política española. Por otro lado, la preocupación defensiva, con los ingleses en Gibraltar desde los días de la Guerra de Sucesión, estaba íntimamente ligada a esa prioridad por la Bahía. Todo ello implicaba una nueva estrategia naval que pasaba por la construcción de barcos, la formación de cuadros y las reformas en el monopolio, tomando la Bahía como centro⁴¹. Sus promotores, Alberoni, Andrés de Pez y Patiño se repartían los puestos claves para llevarla a cabo: el primero el de Secretario del Despacho Universal, el segundo de Presidente del Consejo de Indias y el tercero de Intendente General de Marina con destino en Cádiz y, además, Presidente de la Casa de Contratación. De su apoyo nacerían, precisamente, la Escuela de Guardias Marinas instalada en Cádiz (1717), el Arsenal de La Carraca (1717), una tarifa general sobre los derechos a pagar por cada mercancía (1718) y, sobre todo, el traslado de la Casa de Contratación, reformada a la sazón por José Patiño, y del Consulado desde Sevilla a la Bahía (12 de mayo de 1717). La opinión de Patiño a favor de esta última quedó reflejada, entre otras, con motivo de una junta realizada en 1723. Según el ministro, las condiciones de la bahía de Cádiz

no tiene parangón en otra parte de Europa y [...] son envidiadas de cualquier nacional e inteligente, las circunstancias de su seguridad, surgidero y carenero en los caños que se extienden tierra adentro hasta el Puente Zuazo de forma que viene a tener las dos estimables calidades que rara vez se junta en una provincia de una bahía abierta para la facilidad de su entrada, y salida de puerto cerrado en las estreche(ce)s de sus caños, en el resguardo de sus castillos o fuertes y en el abrigo de los vientos⁴².

⁴⁰ Archivo Histórico Municipal de Cádiz, *Libro de Actas Municipales*, cabildo de 27 de marzo de 1721, f.º 101-101v.; vid. también cabildos de 10 de junio de 1709 y de 30 julio de 1709.

⁴¹ Vid Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ, "El traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de Indias y sus efectos en el contexto de la nueva planta de la Marina y del comercio americano", *Studia Historica. Historia Moderna*, 2(2017), pp. 115-152. Vid. también, sobre la acción de Patiño y la nueva configuración de las instituciones de la Carrera: Ana CRESPO SOLANA, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz, 1717-1730*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996, especialmente los capítulos II y III.

⁴² Archivo General de Indias, *Arribadas*, leg. 10.

Una vez lograda la instalación en su suelo de las altas instituciones de la Carrera de Indias, Cádiz se convertía, ahora sí, en cabecera plena del monopolio, pero no indiscutida. Sevilla intentó que se volviera a reconsiderar el tema. Como su rival había perdido entonces, en parte, su paraguas protector (a finales de la segunda década de la centuria, Alberoni, Pez y Patiño habían sido removidos de sus cargos) y aparecía bajo sospecha de haberse apoyado para el traslado en la influencia extranjera, a punto estuvo la ciudad hispalense de conseguir que se volviese a la situación anterior⁴³.

LAS REPERCUSIONES SOBRE EL TRÁFICO COMERCIAL

¿De qué manera repercutió el cambio de sede de la cabecera de las flotas en las dos ciudades afectadas por él? Las cifras del comercio que han obtenido los investigadores para el período proceden de dos fuentes fundamentales: los registros de barcos de la Casa de la Contratación y las detalladas gacetas holandesas. Por lo que respecta a los primeros, para la época que aquí nos interesa, esta fuente tradicional no deja de presentar notables carencias. Quienes la han utilizado, son conscientes de que no cubre todo el volumen y valor de las mercancías que viajaban entre España y América, pues el contrabando, con diferente relieve según la época, pero siempre importante, no quedaba reflejado en los registros. Así, lo declarado en las flotas de la primera mitad del Seiscientos se estima que se situaba en el 30-50% de la carga que llevaban, y, en el caso concreto de la flota de 1624, estudiada por Enriqueta Vila, poco más del 14% de lo que portaba en realidad era registrado⁴⁴. En cualquier caso, dado su carácter clandestino, apenas se pueden ofrecer sino testimonios parciales relativos al fraude. Lo reflejado en los citados registros, por tanto, es sólo una parte, significativa sin duda, y útil para marcar las tendencias del comercio con las Indias, pero no de todo su volumen.

Las gacetas utilizadas por los comerciantes holandeses parecen ser más fidedignas, no solo por no haber sido sometidas al control de las autoridades como ocurre con los registros de la Casa de la Contratación, sino por el interés que los propios comerciantes holandeses –y quienes las consultaran– tenían en conocer el auténtico latir del mercado, asunto donde se jugaban el fracaso o el logro de sus propios negocios.

⁴³ Manuel RAVINA MARTÍN, Estudio introductorio a la *Representación que la muy Noble, y muy Leal ciudad de Cadiz...* de Francisco Manuel de HERRERA, o. c., pp. 72-73.

⁴⁴ Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO, *América Latina Colonial hasta 1650*, México, 1976, p. 85, y Enriqueta VILA VILLAR, “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, 39(1982), p. 312.

Ni que decir tiene que los datos ofrecidos por una y otra fuente varían notablemente, pues mientras los registros señalan una pérdida notable de vigor del comercio relacionado con América en el último tercio del siglo, las gacetas señalan un crecimiento del mismo, si bien no con una fuerza similar al de la primera mitad de la centuria. Así, más que de una época de crisis estaríamos en un tiempo de cambio sin declive, preludio de lo que será el crecimiento del siglo XVIII.

En cualquier caso, el asunto ha suscitado una interesante polémica, fruto de la cual han sido varias publicaciones de interés. Sin embargo, la idea de un período comercial positivo, en medio de las fluctuaciones y el cambio de fondo, ha ido imponiéndose en el panorama historiográfico⁴⁵.

Es cierto que entre 1611 y 1622-1623 se habían presentado en el comercio signos, preludio de caída, iniciándose después una etapa regresiva del comercio indiano que recorre buena parte de la centuria⁴⁶. Ello se debe a la saturación del mercado americano, al insuficiente volumen de mercancías con destino a la exportación, especialmente de textiles ("ropas" en el argot mercantil), acompañado de la reducción del número de toneladas de buque autorizado, y a las consecuencias de los conflictos bélicos, casi permanentes, con que se despachará la centuria. Así, en 1666, el movimiento de navíos entre la Península y la América Hispana y el tonelaje de arqueo de los mismos habían caído de forma considerable⁴⁷.

Sin embargo, en esa misma década de los sesenta, comienzan a aparecer signos de recuperación en la actividad mercantil controlada oficialmente. Las exportaciones inician un crecimiento sensible a partir de 1668, que acentúa su ritmo después de 1680. Los testimonios al respecto, tanto los cuantitativos de las exportaciones de productos agrícolas, como los cualitativos que ofrece el cónsul francés en Cádiz, o las, siempre bien informadas, gacetas comerciales holandesas, son unánimes al respecto. El importante crecimiento del comercio hispanoamericano del siglo XVIII se ha adelantado, como un prometedor preludio, a las últimas décadas de la centuria

⁴⁵ Vid Michel MORINEAU, "Gazettes hollandaises et trésors américains", *Anuario de Historia Económica y Social*, nº2(1969), pp. 289-347, y nº3(1970), pp. 139-209, y "Un audit de 'Séville et l'Atlantique' de Pierre Chaunu", en Horst PIETSCHMAN (ed.), *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580-1830*, Gotinga, Vandenhoeck and Ruprecht, 2002. Lutgardo GARCÍA FUENTES, "La crisis del comercio indiano en la segunda mitad del siglo XVII: Estado de la cuestión", *Temas americanistas*, 9(1991), pp. 5-9. Antonio GARCÍA-BAQUERO, "Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida", *Hispania*, 192(1996). Este artículo ha sido incluido en *El comercio colonial en la época del Absolutismo Ilustrado. Problemas y debates*, Granada, Universidad, 2003.

⁴⁶ Lutgardo GARCÍA FUENTES: *El comercio...*, pp. 412-413.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 227.

anterior. Coincide con el momento en que comenzamos asimismo a tener cifras del comercio con América a través de Cádiz. Pero al margen del pulso mercantil de la época, nos interesa conocer aquí las variaciones producidas entre ambos puertos, de Sevilla y Cádiz. Sin embargo, antes de que la cabecera del monopolio se establezca en este último en el año 1679-80, resulta muy difícil de valorar qué parte le corresponde en dicho comercio y cuál a Sevilla, ya que los barcos procedentes de uno y otro puerto viajaban en la misma flota que se registraba.

No obstante las dificultades encontradas, ha sido posible llevar a cabo el desglose de dicho porcentaje a partir de 1650. Los datos aportados aparecen referidos a determinados productos. Al compararlos con los enviados desde Sevilla, podemos hacernos idea de lo que representaba Cádiz en el conjunto de los envíos oficiales de la flota.

Los gaditanos se inclinarían sobre todo por productos más rentables que los agrícolas, como eran en general los manufacturados, aunque fueran de origen extranjero, y apenas debieron sentirse motivados para acudir a los repartimientos de frutos en Sevilla, habida cuenta de la escasa porción que se les permitía en el tercio de barco. Con el establecimiento de Sanlúcar de Barrameda como cabecera temporal de las flotas en 1668 cambiaron algo las tornas, si bien la presencia gaditana continuó siendo modesta en comparación con la sevillana.

El salto verdaderamente importante tendrá lugar coincidiendo con la obtención de la cabecera del monopolio. El porcentaje obtenido desde entonces gracias a la participación de sus comerciantes en la exportación de vinos y de productos agrícolas en general viene motivado por este nuevo acontecimiento⁴⁸. Así, junto a los vinos, los envíos de aceite y de aguardiente, productos de ámbito andaluz casi en exclusividad, se multiplican aproximadamente por siete con relación a los de los años sesenta. Sin embargo, el potencial agrícola de exportación gaditano seguía siendo muy limitado (sólo un 11% del aceite y un 18% del aguardiente enviado a América en la segunda mitad de la centuria).

En cuanto a las exportaciones de hierros vascos (con, al menos, once variedades, entre ellas la preponderante: las llamadas barras o planchuelas), a la sazón protegidas por el Estado, al igual que en las manufacturas metálicas en general, Cádiz estaba más próxima de Sevilla, superándola claramente en participación en alguno de sus tipos, a lo largo de las dos últimas décadas de la centuria.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 261.

Con todo, la exportación por excelencia de Cádiz fueron los textiles (telas, ropas y mercería), en su mayoría de origen extranjero, francés sobre todo; pero también, en un porcentaje importante, procedentes de Holanda y Flandes, así como de Alemania. Estos géneros, con numerosísimas variantes, siendo las de mayor precio quienes constituían el grueso de los envíos hacia América, formaban el verdadero potencial exportador de Cádiz, en este tiempo e, incluso, en todo el siglo XVIII. Sin embargo, el problema que plantean estas mercancías a la hora de valorar su importancia en el conjunto de las exportaciones, es que la estimación de los registradores se hacía habitualmente a ojo y sin abrir los envases donde se guardaban.

En este tipo de envíos, donde Cádiz se situaba, en el conjunto de la segunda mitad del siglo XVII, por encima de Sevilla (cerca del 66% frente al 34%), se reproducirá una evolución parecida a la de los hierros, eso sí, en este caso más acentuada aún si cabe. Tras unos años de dominio sevillano, en las dos últimas décadas de la centuria, Cádiz y su bahía, convertidos en nueva cabecera del monopolio, se imponen a su rival, que, en los ochenta, no será capaz ya de llegar a los niveles de los años cincuenta; más aún, Cádiz consigue alcanzar las mayores exportaciones del período por los años noventa⁴⁹.

Abrumador fue también el peso de la ciudad en la exportación de un producto de tanto uso como el papel, con el que franceses e italianos se disputaban el mercado indiano de esta mercancía: 96,7% frente al 2,9% de Sevilla, exportado en su mayoría a Nueva España.

Sin embargo, no sucedería lo mismo con uno de sus complementos, los libros. España era una exportadora relevante, especialmente hacia América, donde existía una importante demanda. Será Sevilla, con el 77,5%, quien lidere su exportación, aunque el porcentaje disminuya en favor de Cádiz a partir de la década de los sesenta, y ello a pesar de la leve contracción de la última década de siglo, enlazando así con el Setecientos.

Otro de los productos de exportación fue la cera, en bruto o labrada, también de uso imprescindible en América. El problema de los contactos con el Norte de África, de donde, como sabemos, procedía una buena parte de la materia prima utilizada, se amortiguó en este tiempo echando mano de comerciantes de otros países como intermediarios. La supremacía gaditana es incontrovertible en la exportación creciente de este producto, de forma espectacular tras la década de los sesenta: el 95% del total enviado a Indias a través del monopolio andaluz⁵⁰.

⁴⁹ *Ibid.*, pp. 300-302.

⁵⁰ *Ibid.*, pp. 313-316.

El resto de las exportaciones lo componía un grupo diverso: medicinas, pinturas variadas, jabón, objetos de vidrio, de armería e, incluso, determinadas especias, en general procedentes de Asia, como la canela.

Por su parte, Cádiz y su bahía recibieron a su vez, en proporciones que nos son desconocidas, las importaciones de productos americanos: tintoreros, cueros y la trilogía exótica y expansiva (azúcar, cacao y tabaco), este último procedente en su mayor parte de Cuba y Venezuela, de cultivo creciente, sobre el que la Corona situará el Real Estanco de Tabacos en 1684. En Cádiz se establecería a la sazón un asistente y superintendente de la renta, así como un lugar para el almacenaje del producto⁵¹.

Con todo, la joya de las importaciones procedentes de América era los metales preciosos, fundamentalmente la plata, verdadera impulsora de la economía europea⁵². Los porcentajes sobre el valor total de los mismos suelen situarse para la segunda mitad del siglo XVII en niveles muy altos (77-90%). Sus destinatarios serán el propio Estado, por diversos impuestos, salarios y donativos, y los particulares por sus negocios, siendo los metales acaparados por estos últimos ligeramente superiores a los del primero.

Hace años, Albert Girard ofrecía una estimación de la plata americana enviada desde Cádiz al extranjero. Por países, en el último tercio del Seiscientos, se repartía a partes desiguales entre Francia, Holanda, la República de Génova e Inglaterra, siendo la segunda quien más había recibido en dichos años (16,8 millones de pesos), seguida a corta distancia por Francia (15,37), que preparaba ya su avance del siglo XVIII; de Génova (13,8) y, finalmente, por Inglaterra (7,6). Las fluctuaciones son grandes, sin que se pueda establecer a partir de esta reducida muestra una lógica que las explique satisfactoriamente. En cualquier caso, los beneficios obtenidos por los holandeses (y, a través de ellos, probablemente también por muchas compañías y particulares flamencos), tras las concesiones en su favor por parte española en la paz de Westfalia que ponía fin a la Guerra de los Treinta Años, parecen estar detrás de su importante participación en el negocio hispano. De ahí también los esfuerzos, en particular de Francia e Inglaterra, por neutralizarlos.

⁵¹ El valor y el consumo en desarrollo del tabaco lo hicieron objeto de un importante contrabando, no obstante las continuadas quejas de diversas instituciones.

⁵² Vid Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, "Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665", *Anuario de Historia Económica y social*, 2(1969), pp. 61-85, y también Renate PIEPER, "The volume of african and american exports of precious metals and its effects in Europe, 1500-1800", en Hans POHL (dir.), *The European discovery of the world and its economic effects on pre-industrial society, 1500-1800*, Stuttgart, Franz Steiner, 1990.

Con todo, el verdadero valor de las remesas enviadas a la Península sigue siendo objeto de discusión, habida cuenta del fraude producido alrededor y de las cantidades que no quedaron reflejadas en los registros de la Casa. Además, al igual que sucederá con el resto de las importaciones, nada sabemos de la parte de los metales que le correspondería a Cádiz.

CONCLUSIÓN

En medio de los cambios de diversa índole, a veces importantes, que se producen en el reinado del último de los Austrias en España, destaca el que se refiere al traslado de la sede de la cabecera de las flotas o, lo que es igual, el traslado del monopolio comercial español con América desde Sevilla a Cádiz, aunque no se complete del todo hasta que no lo hagan también la Casa de la Contratación y el Consulado de Indias en 1717. Se trata de un cambio que, lejos de tener un carácter meramente local, trasciende, por la importancia y volumen de ese comercio, al ámbito nacional e internacional.

Es un traslado que, si bien cuenta a la postre con la necesaria ratificación del monarca, no se debe tanto a su propia iniciativa ni a la de sus ministros; antes bien, se trata de algo que se producirá por la concurrencia de toda una serie de factores, que hemos intentado analizar aquí, empujando en la misma dirección, hasta hacerlo realidad por su propio peso o, si se quiere, por la propia lógica de las cosas. Se trata, por tanto, de uno de esos cambios históricos, que lejos de precisar una comprometida acción impulsada desde el aparato administrativo, resulta a partir de las circunstancias que hemos ido aquí señalado, insistimos, aunque intervenga también a la larga, de nuestra intervención.

Evidentemente, dicho cambio no supone una transformación paralela en el sistema monopolístico de relación comercial entre España y América. Esta no llegará de hecho hasta bien entrado el siglo XVIII con las medidas liberalizadoras de los años 60 y 70. Sin embargo, las fechas de 1679 y 1680 suponen que el centro de gravedad de dicho comercio vire desde el eje Sevilla con su antepuerto Sanlúcar a la bahía de Cádiz. Y ello implicará, entre muchas otras cosas, una emigración cualificada desde el Guadalquivir a la Bahía, sobre todo de grandes hombres de comercio y sus agentes adjuntos, al igual que el desarrollo económico de esta última en detrimento de Sevilla, que inicia una incipiente desaceleración. De esta forma se preparará Cádiz y su bahía para los grandes cambios y reformas del siglo XVIII, cuando lleguen a ser uno de los espacios más dinámicos, de mayor riqueza y poblados del conjunto peninsular.