

CÁDIZ Y EL COMERCIO ULTRAMARINO (SS. XVI-XVIII)

Carlos Martínez Shaw

Tras el descubrimiento de América y el asentamiento de los españoles en las tierras de Ultramar, la Monarquía Hispánica vio la necesidad de organizar una línea comercial que uniera los reinos hispanos con el Nuevo Mundo. Así nació la Carrera de Indias. Después de un período de vacilaciones, se adoptaron una serie de decisiones inspiradas por el naciente mercantilismo, que incluían, en primer lugar, la reserva del monopolio del comercio con las Indias a los súbditos españoles de los monarcas, en segundo lugar, la constitución de un organismo de control de todo lo relacionado con dicho tráfico y, finalmente, la designación del puerto de Sevilla como única cabecera de la ruta que debía unir la Península con los dominios americanos. Este sistema funcionó a lo largo de los siglos XVI y XVII y no fue cuestionado hasta principios del setecientos, cuando se procedió a una profunda reforma del mismo, cuya disposición más llamativa fue la sustitución de Sevilla por la ciudad y puerto de Cádiz.

Ahora bien, el monopolio sevillano de la época de los Austrias fue compatible con la participación de todo un complejo de localidades bajoandaluzas que colaboraban en el mantenimiento del sistema. Así, si la aportación del conjunto de las poblaciones de las propias orillas del Guadalquivir se limitó a la instalación de algunos servicios de carenado (en particular, en el caso de las más próximas al sur de la capital), en cambio, Sanlúcar de Barrameda funcionó siempre como verdadero antepuerto, especialmente dadas las dificultades que experimentaban los barcos para superar los bajos fondos conocidos como «barra de Sanlúcar». Por su parte, la ciudad de Cádiz contó muy pronto con el llamado Juzgado y Tabla de Indias, posiblemente desde 1509. Más tarde, tal vez desde 1597, obtuvo el privilegio de disponer de un tercio de las toneladas de los buques de la Carrera de Indias, que en principio estarían destinadas a cargar productos agrícolas, es decir, formarían parte del llamado tercio de «frutos» que ocupaban los cosecheros andaluces frente a las dos terceras partes de «ropas» integradas por productos industriales, sobre todo, por manufacturas textiles.¹

En el último cuarto del siglo siguiente, la creciente rivalidad mercantil entre Sevilla y Cádiz hizo que la ciudad gaditana se propusiese la tarea de dar sanción legal a su participación en la carga de las flotas, mediante una confirmación regia de la costumbre establecida por las menos firmes concesiones anteriores. De este modo, los cargadores y hacendados de Cádiz, Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda obtuvieron el 23 de septiembre de 1679 un real privilegio que les reservaba el tercio de toneladas de cada flota a Indias, frente a los dos tercios sevillanos. Al año siguiente (4 de julio de 1680), una resolución del Consejo de Indias determinó la composición del tercio de toneladas gaditano: una tercera parte sería

1 Albert Girard (1932). *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*. Paris-Burdeos, Bocard/Féret et Fils (hay edición española reciente, Sevilla, 2006); Huguette Chaunu; Pierre Chaunu (1959). *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, vol. VIII. Paris: SEVPEN.

de frutos y las dos terceras partes restantes de ropas. Un auto de 1686 confirmó las disposiciones anteriores.²

A comienzos del siglo XVIII, la Carrera de Indias se encontraba en uno de sus momentos más bajos. Especialmente grave era el control a cargo de varias potencias extranjeras de una porción considerable del comercio ultramarino. Así, por un lado, el comercio francés, antes y, sobre todo, durante la guerra de Sucesión a la Corona de España, se había adueñado de buena parte del tráfico del Pacífico, mediante la entrada de sus barcos a aquellas aguas tras garantizarse la inhibición de las autoridades hispanas: eran los llamados *cap-horniens* (los que cruzan el Cabo de Hornos), procedentes, sobre todo, de Bretaña. Y, por otro lado, la alianza con Francia, necesaria para sostener la causa de Felipe V, había supuesto la concesión de toda una serie de privilegios a los comerciantes de aquella nación, que habían consolidado sus posiciones en la Bahía de Cádiz y habían obtenido a través de la *Compagnie de Guinée* el asiento para la introducción de esclavos en América. Y, por otro lado, más tarde, tras el fin de la guerra, la firma del tratado de Utrecht (1713) había dado carta de naturaleza legal a la penetración comercial inglesa en la América hispana, mediante la concesión del privilegio exclusivo de la introducción de mano de obra esclava a la *South Sea Company* (que sustituyó a la compañía francesa en dichas funciones) y del llamado «navío de permiso», que permitía la negociación de 500 toneladas anuales de mercancías en las ferias de Veracruz y Portobelo.³

En este caso, la Monarquía de Felipe V realizó un enorme esfuerzo por recuperar el control del monopolio comercial americano. En primer lugar, la actuación del virrey marqués de Castelfuerte, cumpliendo órdenes taxativas de Madrid, consiguió la expulsión de los franceses del área del Pacífico, donde, con la connivencia de las autoridades coloniales, habían venido practicando un comercio regular desde finales del siglo anterior y durante las dos primeras décadas del setecientos (1724-1725). Y, a renglón seguido, la diplomacia española luchó tenazmente por la extinción de los privilegios ingleses del navío de permiso y del asiento de negros, aunque esta meta no se pudo lograr hasta que, tras el estallido de la guerra con Inglaterra (1739-1748) y la subsiguiente firma de la paz de Aquisgrán (1748) y del tratado comercial de Madrid (1750), ya, por tanto, bajo el reinado de Fernando VI, permitieran liquidar la envenenada cuestión de la *South Sea Company* y sus derechos al asiento de negros y al «navío de permiso», que eran abolidos mediante una compensación en metálico de cien mil libras esterlinas.⁴

Ahora bien, en el ínterin, el ministro José Patiño había declarado que el porvenir económico de España dependía de las «Indias y el comercio», lo que

2 Carlos Martínez Shaw (1973). «El tercio de frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII», *Archivo Hispalense*, 171-173, pp. 201-211.

3 Una discusión de este programa de medidas, en Carlos Martínez Shaw (2002). «Bourbon Reformism and Spanish Colonial Trade, 1717-1778», en H. Pietschmann (ed.). *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, pp. 375-386. Y también la presentación de la obra colectiva de Carlos Martínez Shaw; José María Oliva Melgar (eds.) (2005). *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons, pp. 11-18.

4 Para estas cuestiones, Geoffrey J. Walker (1979). *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel.

indujo a la Corona a introducir toda una serie de importantes novedades en el dominio del comercio colonial, destinado en la mente de los legisladores a convertirse en la piedra angular de la economía española. Así, los primeros años fueron testigos de una importante revolución administrativa que rompía con más de dos siglos de monopolio sevillano. Por una parte, se procedió al traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación y del Consulado o Universidad de Cargadores (mayo de 1717), con lo que se cerraba la etapa del monopolio sevillano y se abría una nueva era, la del monopolio gaditano, que iba a extenderse entre dicha fecha de 1717 y 1778, cuando el tráfico con América quedó regulado por el Reglamento de Libre Comercio. Esta medida dio así carta de naturaleza a un hecho consumado, el progresivo desplazamiento del negocio colonial desde Sevilla a la bahía gaditana, consagrando la decadencia definitiva de la ciudad hispalense en favor de la plaza gaditana, cuyo triunfo se vio sancionado por la construcción de toda una serie de fortalezas para la defensa del puerto y de las flotas. El decreto de 8 de mayo de 1717 introducía además algunas modificaciones en la estructura interna de la institución, cuya presidencia quedaba unida a la titularidad de la Intendencia General de la Marina, creada al mismo tiempo.⁵

Por otra parte, se produjo la promulgación del llamado Proyecto de Flotas y Galeones (abril de 1720), que reguló las condiciones de las expediciones mercantiles (navíos, cargas, fechas, personas habilitadas, formalidades), impuso un nuevo sistema arancelario de gran sencillez (el sistema de palmeo, es decir, la fijación de los gravámenes a partir de los palmos cúbicos de mercancías embarcados) y significó un gran avance en la rapidez del registro, la simplificación contable y la prevención del fraude. Y, a continuación, se dictaron una serie de medidas conducentes a ampliar el área de los intercambios coloniales, especialmente la apertura de Canarias (1718) a un comercio directo de ámbito restringido (La Habana, Campeche, Cumaná, Caracas, Trinidad, Puerto Rico y Santo Domingo) y también del Atlántico Sur americano (en singular, el puerto de Buenos Aires) al tráfico directo con la metrópoli (1721). Por último, la administración hizo un llamamiento a las distintas regiones españolas para inducir las a participar con sus frutos en el comercio con América, siempre a través del registro gaditano, aunque se puede decir que esta invitación obtuvo escasa respuesta mientras siguió en funcionamiento el sistema monopolístico centralizado en la ciudad de Cádiz.

El siguiente paso fue la fundación de una serie de compañías privilegiadas al estilo de las que funcionaban en Holanda, Inglaterra o Francia, destinadas especialmente a promover la explotación de áreas marginales del continente americano y a fomentar la remesa de sus productos a España, así como a facilitar la deseada incorporación de las regiones españolas a la Carrera de Indias. La primera de estas

5 Para la época del monopolio gaditano (1717-1778), la obra básica es la de Antonio García-Baquero González (1988). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz: Diputación Provincial. Debe completarse con los dos libros de Manuel Bustos Rodríguez (1990). *Los siglos decisivos*, vol. II de *Historia de Cádiz*, dirigida por M. Bustos Rodríguez, Madrid: Sílex; y Manuel Bustos Rodríguez (2005). *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid/Cádiz: Sílex/Universidad de Cádiz.

sociedades fue la Compañía de Honduras, llamada en el proyecto original a disfrutar del monopolio de la importación de madera de caoba y de palo campeche de la América Central, que, sin embargo, demostraría ser una creación inmadura y apenas si tendría continuidad (1714-1717).⁶

La segunda (y la que se revelaría más importante de todas) fue la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), cuya sede central se estableció en San Sebastián en razón del origen de la mayor parte de sus accionistas y cuyo mayor éxito fue la revalorización del territorio de Venezuela mediante la extensión de las plantaciones de cacao y la exportación de sus productos a España, donde el creciente consumo de dicha bebida incrementaría sin cesar la demanda a todo lo largo del siglo. En contrapartida, la sociedad exportaba hierro vascongado. Sin embargo, los bajos precios del cacao impuestos a los cosecheros provocarían una sonada revuelta en 1749. Del mismo modo, y en sentido contrario, el alto precio del hierro, unido a la mala gestión de los dirigentes y a un progresivo desinterés de los mercaderes vascos, condujo a su decadencia y, finalmente, a su desaparición en 1785, cuando quedó incorporada a la Real Compañía de Filipinas.⁷

Le seguiría la Real Compañía de La Habana (1740), creada con capital gaditano y con sede de Cádiz, que se embarcaría en numerosos negocios en la isla de Cuba (entre ellos, el asiento del arsenal de la capital inserto en su constitución, que se reveló especialmente gravoso para los intereses de la sociedad, pero además la introducción ilícita de esclavos o el contrabando de tabaco con las Trece Colonias), todo ello acompañado de una manipulación fraudulenta de los balances. En cualquier caso, la compañía, a pesar de estar acosada por estos cargos contra ella, se reharía y llegaría incluso a superar la gran crisis de 1762-1763 cuando la isla fue ocupada y saqueada por los ingleses.⁸

A continuación, se fundaría la Real Compañía de Barcelona (1755), inicialmente creada para dar satisfacción a la naciente burguesía catalana interesada en el negocio americano y que tendría como área de acción las islas de Santo Domingo y Puerto Rico. La compañía adoleció de insuficiencia financiera y sufrió el bajo rendimiento de las áreas que le habían sido adjudicadas, por lo que incorporarían a su comercio el cacao venezolano de Cumaná y eventualmente el añil de Honduras, aunque los decretos liberalizadores de 1765 y 1778 la privarían de sentido y la condenarían a desaparecer en una fecha indeterminada.⁹

Menos recorrido tuvieron otras sociedades fundadas a mediados de siglo por iniciativa de José de Carvajal, las llamadas compañías de comercio y fábrica,

6 Carmelo Sáenz de Santa María (1980) «La Compañía de Comercio de Honduras, 1714-1717», *Revista de Indias*, 159-162, pp. 129-157.

7 Ronald Dennis Hussey (1934). *The Caracas Company, 1728-1784*. Cambridge: Mass., Harvard University Press (hay edición española, Caracas, 1962), y María Montserrat Gárate Ojanguren (1990). *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, 1728-1785*. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Publicaciones.

8 María Montserrat Gárate Ojanguren (1993). *Comercio ultramarino e Ilustración: La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

9 José María Oliva Melgar (1987). *Cataluña y el comercio privilegiado con América: La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

como fueron las de Extremadura en Zarza la Mayor y Zaragoza (ambas en 1746), San Fernando de Sevilla y Granada (ambas en 1747) y Toledo (1748), que debían compaginar la manufactura y la exportación de sus productos, pero ninguna cosechó los éxitos que se prometía su encumbrado promotor. Hay que pensar que, no obstante, la fundación en 1785 de la Real Compañía de Filipinas, destinada al comercio directo de Cádiz con Asia, el tiempo de las compañías privilegiadas había ya periclitado, mientras se iba abriendo paso la idea de la liberalización comercial como única vía para reactivar el tráfico ultramarino.¹⁰

Sin embargo, entretanto, una circunstancia inesperada sería responsable de una de las mayores y más trascendentales innovaciones del periodo, la implantación frente al sistema de flotas y galeones (que, como sabemos, había sido revalidado en 1720) del más flexible régimen de los registros sueltos. En efecto, impuesto como una exigencia de la larga guerra con Inglaterra (1739-1748), con el fin de sortear el bloqueo de las comunicaciones entre la metrópoli y las colonias, su éxito le permitiría convertirse en una adquisición permanente. A partir de ahora (y pese a su parcial restablecimiento para Nueva España en 1754 y hasta 1789), los mercaderes no tuvieron que esperar la constitución de las flotas para remitir sus géneros a los distintos puertos americanos, sino que pudieron fletar libremente una sola embarcación y navegar en solitario desde Cádiz a la plaza elegida. El sistema de registros sueltos hizo la fortuna de algunas marinas periféricas que habían sido prácticamente (aunque no jurídicamente) expulsadas de la Carrera de Indias desde el último tercio del siglo XVI y que ahora fueron capaces de reinsertarse en el tráfico ultramarino, singularmente la flota catalana que pudo beneficiarse a un tiempo de la novedad introducida en el régimen de navegación y de la expansión económica generalizada por la que atravesaba la región.¹¹

Carlos III, mediante diversas iniciativas legislativas, rompió el monopolio gaditano, sustituyéndolo por un sistema de intercambios multilaterales entre diversos puertos metropolitanos y americanos. Primero, se trató de la designación de un segundo puerto como sede de un monopolio secundario, la creación de un servicio de Correos Marítimos en la ciudad de La Coruña, que, en realidad, vino a constituir un apoyo a la exportación ultramarina de todas las regiones litorales del Cantábrico. Durante sus años de funcionamiento normalizado, los destinos más

10 José Miguel Delgado Barrado (1998). «América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal (1745-1754)», *Brocar*, 22, pp. 103-120; Miguel Ángel Melón Jiménez (2002). «Carvajal y la Real Compañía de Comercio y Fábricas de Extremadura: reflexiones sobre un proyecto ilustrado», en J. L. Gómez Urdáñez; J. M. Delgado Barrado (coords). *Ministros de Fernando VI*. Córdoba: Universidad de Córdoba, pp. 239-250; José Ignacio Gómez Zorraquino (1997). «El fracaso de las compañías y fábricas privilegiadas en Aragón», *Studia Historica: Historia Moderna*, 17, pp. 213-233; Carlos Alberto González Sánchez (1994). *La Real Compañía de Comercio y Fábricas de San Fernando de Sevilla*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla; Miguel Molina Martínez (1985). «La Real Compañía de Granada para el comercio con América», en B. Torres Ramírez; J. J. Hernández Palomo (eds.). *IV Jornadas de Andalucía y América*, 1. Sevilla: Universidad de Santa María de la Rábida, pp. 235-249; Ángel Santos Vaquero (2010). *La industria textil sedera de Toledo*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

11 Carlos Martínez Shaw (1981). *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona: Crítica; Marina Alfonso Mola (1998). *La flota colonial española en la Edad Moderna: Una visión panorámica*, en *Ayuntamiento de San Fernando (ed.)*. *Economía marítima: actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología: San Fernando, noviembre 1998*, pp. 13-49.

frecuentados por sus barcos fueron los de Buenos Aires (que concentró el 61% de las expediciones) y el complejo de las Islas de Barlovento, Tierra Firme y Nueva España, que absorbieron el 39% restante. Instaurado en 1764, su vigencia fue también corta, puesto que el decreto de 1778 le asestó el golpe de gracia, perdiendo La Coruña su condición de puerto privilegiado frente a las restantes plazas peninsulares.¹²

El segundo paso fue la promulgación del llamado Decreto de Comercio Libre de Barlovento (1765), que consistió en la autorización del tráfico directo a nueve puertos peninsulares (Barcelona, Alicante, Cartagena, La Coruña, Gijón, Santander y los andaluces de Málaga, Sevilla y la propia Cádiz) con diversas islas antillanas (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad), a las que se sumaron, en ampliaciones sucesivas, otras diversas áreas, como fueron Luisiana (1768), Campeche y Yucatán (1770), las Canarias (1772) y Santa Marta y Riohacha (1776). Más adelante, el Decreto de Libre Comercio de 2 de febrero de 1778, que incorporaba al ámbito liberalizado las regiones de Perú, Chile y Río de la Plata, apenas si tuvo trascendencia en razón de su breve periodo de funcionamiento.¹³

En efecto, a los pocos meses se dejaba paso al más completo Decreto de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778, que establecía el tráfico directo entre trece puertos españoles (los nueve ya citados, más los de Palma de Mallorca, Los Alfaques de Tortosa, Santa Cruz de Tenerife y el andaluz de Almería) con numerosos puertos de toda América: los nueve puertos mayores de La Habana, Cartagena de Indias, Buenos Aires, Montevideo, Valparaíso, Concepción, Arica, El Callao y Guayaquil, más otros trece puertos considerados menores.

Entre las novedades más importantes introducidas por el nuevo régimen destacaba un sistema arancelario menos gravoso y más flexible con una discriminación proteccionista para los productos nacionales, una serie de medidas en favor de la nacionalización del transporte (barcos exclusivamente de propiedad nacional y tarifas proteccionistas para los de fabricación española o hispanoamericana), las- tradas bien es verdad por toda una serie de excepciones debidas a la insuficiencia del armamento nacional, y la creación de una serie de «consulados nuevos» para defender los intereses de todos los agentes implicados en el comercio colonial.

El sistema de Libre Comercio representó un paso adelante en el crecimiento del comercio colonial. El total de 1.188 expediciones (viajes de ida) de los 62 años de vigencia del monopolio gaditano (1717-1778) se transformaron en 3.949 expediciones durante los 50 años del Libre Comercio (1779-1828), aunque hay que tener en cuenta que estas embarcaciones eran de menor tonelaje al adecuarse a las necesidades de maniobrabilidad, velocidad y acortamiento de los tiempos muertos de las estadias. Los principales productos nacionales exportados eran hierro vizcaíno, mercurio de Almadén, aguardiente, textiles estampados y papel de Cataluña,

12 Manuel Lelo Belloto (1971). *Correio Marítimo Hispano-Americano: A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Sao Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis; Más recientemente, José María Vallejo García-Hevia (1998). «Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)», *Ius Fugit*, 7, pp. 197-266.

13 Para el Comercio Libre de Barlovento, el volumen de Antonio-Miguel Bernal (ed.) (1984). *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid: Fundación Banco Exterior.

mantas y harinas de Castilla (estas últimas refinadas en Santander), manufacturas de diversa procedencia (peletería, jabón, calzado, sombreros, medias, cintas, quin-callería, cordelería, herramientas), libros, obras de arte, instrumentos musicales, medicinas y objetos de devoción, sin olvidar un rubro muy importante, el de los «frutos», integrado fundamentalmente por productos andaluces como aceite, aceitunas, vino, vinagre, alcázaras, almendras, avellanas, pasas, etcétera.

En lo que respecta al papel de los puertos autorizados, la situación fue muy variada. Ahora bien, Cádiz, pese a perder su posición privilegiada de puerto único, retuvo durante el periodo de vigencia del Libre Comercio un porcentaje muy alto de los intercambios, llegando a controlar hasta el 76,5% del tráfico de exportación y el 84% del de importación, todo un éxito debido a la inercia de los flujos mercantiles y al capital acumulado de sus infraestructuras.¹⁴

Otro ámbito donde el reformismo de Carlos III acabó con el sistema tradicional del tráfico fue el del Pacífico. Aquí había venido funcionando la llamada ruta del Galeón de Manila, una línea comercial privilegiada que transportaba los productos asiáticos desde la capital de las Filipinas hasta el puerto mexicano de Acapulco, donde se pagaban con la plata de las minas de la Nueva España, que recorría el camino inverso. La transformación radical del sistema había venido inducida por toda una literatura económica que clamaba por la ruptura de un monopolio que beneficiaba especialmente a los filipinos y mexicanos, pero que obligaba a España a aceptar que los suministros asiáticos le llegaran por la ruta indirecta que llevaba desde Acapulco, en el Pacífico, a Veracruz, en el Atlántico, puerto desde donde aquellos géneros exóticos alcanzaban las costas de Andalucía. Así se originó toda una corriente de opinión favorable a la creación de una ruta directa que uniese a Cádiz con Manila sin la intermediación novohispana.¹⁵

El primer paso dado por Carlos III fue la utilización de los buques de la Real Armada para abrir una nueva ruta por el Cabo de Buena Esperanza a pesar de la oposición de las Provincias Unidas, que invocaban el Tratado de Tordesillas de 1494, que cerraba esa derrota a los barcos españoles. Pese a ello, la Secretaría de Marina e Indias, a partir de 1765, patrocinó un total de catorce expediciones entre el puerto gaditano y el de Manila, con el objetivo de conocer y asegurar la

14 Para la nacionalización de la flota colonial, Marina Alfonso Mola (1998). *La flota colonial española en la Edad Moderna: Una visión panorámica*, en Ayuntamiento de San Fernando (ed.). *Economía marítima: actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología: San Fernando, noviembre 1998*, Op. Cit., pp. 13-50. Para el Libre Comercio son fundamentales las obras de John Robert Fisher (1985). *Commercial relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*. Liverpool: Institute of Latin American Studies; John Robert Fisher (1992). *Trade, War and Revolution: Exports from Spain to Spanish America*. Liverpool: Institute of Latin American Studies. Se puede añadir el trabajo de Carlos Martínez Shaw (1987). «Los comportamientos regionales ante el Libre Comercio», *Manuscripts*, 6, pp. 75-89. Y para los estudios posteriores dedicados a otras áreas, Aurora Gámez Amián (1994). *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*. Málaga: Editorial Miramar; Daniel Peribáñez Caveda (1992). *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*. Gijón: Puerto de Gijón; Tomás Martínez Vara (1999). El comercio colonial santanderino a finales del Antiguo Régimen, Una revisión historiográfica, en *I Encuentro de Historia de Cantabria: actas del encuentro celebrado en Santander los días 16 al 19 de diciembre de 1996*, 2. Santander: Universidad de Cantabria, Gobierno de Cantabria, Consejería de Cultura y Deporte, pp. 775-784.

15 La última panorámica sobre esta ruta, en Carlos Martínez Shaw (2019). «El Galeón de Manila: 250 años de intercambios», *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 45, pp. 9-34.

nueva ruta que debía servir a la implantación de un tráfico regular entre Cádiz y las Islas Filipinas. Así, ya el navío *Buen Consejo*, aunque también cumpliendo misiones militares, geográficas y científicas, pudo llevar a Manila los primeros registros de mercancías embarcadas en Cádiz, mientras a su vuelta embarcaba los primeros productos asiáticos llevados por vía directa al puerto gaditano: tejidos de algodón y de seda en todas sus variedades (lanquín, rama, mazo, quiña, torcida, floja y pelo), especias (canela, pimienta), palo sibucaco y objetos de porcelana. En 1783-1784 se cancelaron las expediciones de la Real Armada, que habían constituido un excelente ensayo para explorar una ruta negada a la marina española durante más de dos siglos y medio y para conocer la realidad económica y, particularmente, mercantil de las islas Filipinas, así como para ofrecer a los mercaderes gaditanos una primera experiencia en el comercio directo desde Cádiz hasta los remotos confines de Asia.¹⁶

Ya antes de la clausura de esta experiencia, los ministros de Carlos III habían creído llegado el momento de autorizar las expediciones estrictamente comerciales entre Cádiz y Manila. Así, la primera licencia oficial para este tráfico fue otorgada en 1776 a la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, a la que se le concedía la facultad de registrar géneros en las naves de la Armada destinadas a Filipinas y, en el futuro, la de fletar sus propios barcos, así como la de instalar dos factores en Manila y en Cantón, en el sur de la China continental. Tres años más tarde, en 1779, le fue otorgada una nueva licencia para el comercio directo con Manila a la firma gaditana de Llano y San Ginés, con autorización para remitir caudales, frutos y otros géneros desde Cádiz y para importar especias, sederías y telas de algodón desde Manila, para cuyo fin la sociedad fletaría el mismo año el navío *San Francisco de Paula (a) Hércules*, que sería protagonista de una singular aventura comercial.¹⁷

Finalmente, Carlos III se decidiría a autorizar en 1785 la fundación de la Real Compañía de Filipinas, que recibió la exclusiva del comercio directo desde Cádiz con destino a las Filipinas y el resto de Asia, aunque con escala obligada en Manila. La compañía podía navegar por la ruta del Cabo de Hornos, con escala en Montevideo y en El Callao, o por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, con escala en Île de France y en Tranquebar (en la costa india de Coromandel), pero, muy particularmente, en Calcuta y en Cantón, antes de llegar a Manila, desde donde debía volver siempre en derechura a Cádiz, para evitar el tráfico desde Asia a América Sur al margen de los registros del Galeón. Este tráfico directo desde las costas filipinas (o asiáticas, en general) sería, sin embargo, la aspiración permanente de los dirigentes de la sociedad, aunque no llegará a ser una realidad hasta más de diez de años más tarde, ya en el reinado de Carlos IV.¹⁸

16 Marina Alfonso Mola; Carlos Martínez Shaw (2013). «La Armada en el Cabo de Buena Esperanza: La primera expedición del *Buen Consejo* (1765-1767)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59, pp. 431-477.

17 Para la ruptura que supuso el viaje del *Hércules*, María Dolores Herrero Gil (2008-2009). «El 'Punto de Vista' o la revisión de dos viajes», *Revista Española del Pacífico*, 21-22, pp. 89-132.

18 Para el comercio directo con Asia desde Cádiz, la obra clásica es la de María Lourdes Díaz-Trechuelo Spinola (1965). *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

La travesía directa entre Cádiz y Manila fue inaugurada el mismo año de 1785 por la fragata *Nuestra Señora de los Placeres*, que siguió la ruta del Cabo de Hornos, mientras las fragatas *Nuestra Señora de las Nieves* y *El Águila Imperial* navegaban al año siguiente por la ruta del Cabo de Nueva Esperanza. Ahora bien, en contra de lo dispuesto en primera instancia por Carlos III, el tráfico de la sociedad no se mantuvo solamente sobre este eje previsto de Cádiz-Manila, sino que incidió de manera impactante en el comercio transpacífico, no sólo debilitando la ruta tradicional del Galeón, sino creando un nuevo horizonte de relaciones mercantiles en todo el ámbito del Pacífico español.

¿Qué balance cabe hacer de la política reformista ilustrada en relación con la Carrera de Indias? A la hora de intentar esta valoración de la política ilustrada en relación con Cádiz y el comercio colonial tropezamos con el obstáculo de la falta de suficientes evidencias cuantificables homogéneas sobre el valor del comercio antes y después de 1717 y a lo largo de los períodos de 1717-1778 y 1779-1828, todo lo cual genera además la dificultad de comparar los resultados obtenidos por los diferentes sistemas (monopolio sevillano, monopolio gaditano y época del Libre Comercio). Sin embargo, a pesar de tales cortapisas, si seguimos los datos disponibles sobre los caudales procedentes de las colonias, el número de expediciones a América, la naturaleza de los géneros exportados y la participación regional, se puede obtener una idea aproximada de los efectos de las medidas del reformismo borbónico.

El método de cálculo empleado por Antonio García-Baquero ha sido el de rastrear el valor de los caudales recibidos de América, especialmente los que vienen por cuenta de particulares y que pueden, por tanto, suponerse en líneas generales equivalentes al producto de la venta de las mercancías exportadas. La posibilidad de contrastar las cifras correspondientes a momentos diferentes permite comprobar la evolución interna seguida durante los períodos aquí analizados. Dentro del periodo de vigencia del monopolio gaditano, mientras la etapa 1717-1778 arroja un total de 130 millones de pesos, la etapa 1747-1782 alcanza los 401 millones de pesos, lo que significa (por encima de la desigual duración de ambas etapas) un aumento más que considerable de las remesas metálicas entre las fechas consideradas. Estas cifras se incrementan durante la etapa central del Libre Comercio (1782-1818) hasta alcanzar 448 millones de pesos (sólo para Cádiz y en una época jalonada de conflictos bélicos). Del mismo modo, si durante el periodo del monopolio gaditano la producción española podría haber representado un 16% del valor total de las exportaciones (un 38% en 1778), este porcentaje aumentó al 52% durante el periodo dorado de 1782-1796, una tendencia que se acentúa si llegamos hasta el siguiente periodo de decadencia de 1797-1818 (62%). Ello permite constatar que, quizás por primera vez en la historia de la Carrera de Indias, las reexportaciones extranjeras se vieron superadas por los géneros de la producción nacional.

En otro orden de cosas, la progresiva incorporación regional se vio favorecida desde el primer momento por la política reformista, tanto por la promoción de las compañías privilegiadas, como por la implantación de los registros sueltos o por la progresiva quiebra del sistema de puerto único. La reserva de

espacios exclusivos en América para sociedades de base provincial, la posibilidad de navegar en barcos de modesto porte al margen del control de las flotas por parte de la oligarquía de los cargadores gaditanos y la utilización de los puertos más cercanos para el embarque de los géneros dejando para realizar en Cádiz tan sólo el trámite del registro de los cargamentos, fueron otras tantas bazas en el activo de las burguesías locales de las diversas regiones. También en este terreno puede decirse que el reformismo cosechó indudables éxitos, sin que Cádiz perdiera en ningún momento su papel hegemónico.

La política llevada a cabo por los Borbones se mantuvo dentro de la lógica del absolutismo ilustrado, que buscaba en todos los campos soluciones para el apuntalamiento del Antiguo Régimen, nunca para su subversión. Ahora bien, dicho esto, la Carrera de Indias se benefició de la aplicación de principios de racionalización para conseguir un mejor rendimiento que se reflejase en el crecimiento del tráfico y en la nacionalización de las exportaciones. Es decir, la modernización del sistema debía ser justamente la garantía de la perpetuación del propio sistema, por lo que la administración se mostró renuente a publicar el decreto de 21 de febrero de 1828, acta de defunción del Libre Comercio y, en definitiva, de la Carrera de Indias, aunque Cuba, Puerto Rico y Filipinas fueran a seguir manteniendo un comercio privilegiado con la metrópoli durante el siglo XIX.¹⁹

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO MOLA, Marina (1998). La flota colonial española en la Edad Moderna: Una visión panorámica, en *Ayuntamiento de San Fernando (ed.). Economía marítima: actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología: San Fernando, noviembre 1998*, pp. 13-49.
- ALFONSO MOLA, Marina (2005). «1828. El fin del Libre Comercio», en *C. Martínez Shaw; J. M. Oliva Melgar (eds.). El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons pp. 311-350.
- ALFONSO MOLA, Marina; MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2013). «La Armada en el Cabo de Buena Esperanza: La primera expedición del Buen Consejo (1765-1767)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59, pp. 431-477.
- BERNAL, Antonio-Miguel (ed.) (1984). *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid: Fundación Banco Exterior.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (1990). *Historia de Cádiz. Los siglos decisivos*, vol. II. Madrid: Sílex.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2005). *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid/Cádiz: Sílex/Universidad de Cádiz.
- CHAUNU, Huguette; CHAUNU, Pierre (1959). *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, vol. VIII. París: SEVPEN.

19 Marina Alfonso Mola (2005). «1828. El fin del Libre Comercio», en *C. Martínez Shaw; J. M. Oliva Melgar (eds.). El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons, pp. 311-350.

- DELGADO BARRADO, José Miguel (1998). «América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal (1745-1754)», *Brocar*, 22, pp. 103-120.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, María Lourdes (1965). *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- FISHER, John Robert (1985). *Commercial relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*. Liverpool: Institute of Latin American Studies.
- FISHER, John Robert (1992). *Trade, War and Revolution: Exports from Spain to Spanish America*. Liverpool: Institute of Latin American Studies.
- GÁMEZ AMIÁN, Aurora (1994). *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*. Málaga: Editorial Miramar.
- GÁRATE OJANGUREN, María Montserrat (1990). *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, 1728-1785*. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Publicaciones.
- GÁRATE OJANGUREN, María Montserrat (1993). *Comercio ultramarino e Ilustración: La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1988, 2ª edición). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz: Diputación Provincial.
- GIRARD, Alber (1932). *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*. París-Burdeos, Bocard/Féret et Fils.
- GÓMEZ ZORRAQUINO, José Ignacio (1997). «El fracaso de las compañías y fábricas privilegiadas en Aragón», *Studia Historica: Historia Moderna*, 17, pp. 213-233.
- GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos Alberto (1994). *La Real Compañía de Comercio y Fábricas de San Fernando de Sevilla*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla.
- HERRERO GIL, María Dolores (2008-2009). «El 'Punto de Vista' o la revisión de dos viajes», *Revista Española del Pacífico*, 21-22, pp. 89-132.
- HUSSEY, Ronald Dennis (1934). *The Caracas Company, 1728-1784*. Cambridge: Mass., Harvard University Press.
- MANUEL LELO BELLOTO, Manuel Lelo (1971). *Correio Marítimo Hispanoamericano: A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Sao Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (1973). «El tercio de frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII», *Archivo Hispalense*, 171-173, pp. 201-211.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (1981). *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*. Barcelona: Crítica.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (1987). «Los comportamientos regionales ante el Libre Comercio», *Manuscrits*, 6, pp. 75-89.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2002). «Bourbon Reformism and Spanish Colonial Trade, 1717-1778», en H. Pietschmann (ed.). *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, pp. 375-386.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2019). «El Galeón de Manila: 250 años de intercambios», *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 45, pp. 9-34.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos; OLIVA MELGAR, José María (eds.) (2005). *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons, pp. 11-18.

MARTÍNEZ VARA, Tomás (1999). El comercio colonial santanderino a finales del Antiguo Régimen, Una revisión historiográfica, en *1 Encuentro de Historia de Cantabria: actas del encuentro celebrado en Santander los días 16 al 19 de diciembre de 1996*, 2. Santander: Universidad de Cantabria, Gobierno de Cantabria, Consejería de Cultura y Deporte, pp. 775-784.

MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel (2002). «Carvajal y la Real Compañía de Comercio y Fábricas de Extremadura: reflexiones sobre un proyecto ilustrado», en *J. L. Gómez Urdáñez; J. M. Delgado Barrado (coords). Ministros de Fernando VI*. Córdoba: Universidad de Córdoba, pp. 239-250.

MOLINA MARTÍNEZ, Miguel (1985). «La Real Compañía de Granada para el comercio con América», en *B. Torres Ramírez; J. J. Hernández Palomo (eds.). IV Jornadas de Andalucía y América*, 1. Sevilla: Universidad de Santa María de la Rábida, pp. 235-249.

OLIVA MELGAR, José María (1987). *Cataluña y el comercio privilegiado con América: La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

PERIBÁÑEZ CAVEDA, Daniel (1992). *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*. Gijón: Puerto de Gijón.

SÁENZ DE SANTA MARÍA, Carmelo (1980) «La Compañía de Comercio de Honduras, 1714-1717», *Revista de Indias*, 159-162, pp. 129-157.

SANTOS VAQUERO, Ángel (2010). *La industria textil sedera de Toledo*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

WALKER, Geoffrey J. (1979). *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel.

BIOGRAFÍA DEL AUTOR

Carlos Martínez Shaw es catedrático emérito de Historia Moderna de la UNED y miembro de número de la Real Academia de la Historia. Además ha sido profesor visitante en diversas universidades extranjeras (en Francia, Italia, Argentina, Ecuador y Costa Rica) y, junto con Marina Alfonso Mola, comisario de diversas exposiciones en Amsterdam, Río de Janeiro, México D. F., Valladolid, Sevilla, Madrid y Barcelona. Su investigación se ha centrado principalmente en la historia marítima y en el comercio ultramarino.

RESUMEN

Aunque los contactos vienen de los dos siglos anteriores (implantación del Juzgado y Tabla de Indias, privilegio de disponer del llamado «tercio de frutos» en los buques de la Carrera), el setecientos fue la verdadera época de esplendor del comercio ultramarino de Cádiz. El siglo XVIII fue testigo del traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación y del Consulado o Universidad de Cargadores (mayo de 1717) y, con ello, de la apertura de una nueva era, la del monopolio gaditano, que iba a extenderse desde dicha fecha de 1717 hasta la de 1778, cuando los intercambios con América quedaron regulados por el Reglamento de Libre Comercio. E incluso en esta última etapa (1778-1828), todavía pudo Cádiz retener la mayor parte del tráfico con Ultramar, hasta el 76,5% del de exportación y el 84% del de importación, todo un éxito debido a la inercia de los flujos mercantiles y a la ventaja de sus infraestructuras.

PALABRAS CLAVE

Cádiz, Comercio Ultramarino, Monopolio, Libre Comercio.

ABSTRACT

While contacts with the New World had been established over the two preceding centuries, with the creation of the Court and Table of the Indies, as well as the privilege of the «third of fruits» on Carrera ships, it was truly in the seventeenth century that Cadiz's overseas trade reached its zenith. In the eighteenth century, the Casa de la Contratación and the Consulado or Universidad de Cargadores (May 1717) were relocated to Cadiz, marking the beginning of a new era: that of the Cadiz monopoly. This period extended from 1717, when the relocation occurred, until 1778, when trade with America was regulated by the Free Trade Regulations (Reglamento de Libre Comercio). Even in this last stage (1778-1828), Cadiz was still able to retain the greater portion of the Overseas trade, up to 76.5% of exports and 84% of imports, a success due to the lack of change in mercantile flows and the advantage of its infrastructures.

KEYWORDS

Cadiz, Overseas Trade, Monopoly, Free Trade.

الملخص

على الرغم من أن الاتصالات كانت قد بدأت في القرنين السابقين (إحداث محكمة ومجلس جزر الهند، وامتنياز الاستفادة بما يسمى بـ "ثلث الثمار" في سفن التجارة البحرية)، فقد شكل القرن السابع عشر فترة الازدهار الحقيقية للتجارة عبر البحار في قádiz. و قد كان القرن الثامن عشر شاهدا على نقل دار التجارة و قنصلية أو جامعة التجارة البحرية إلى قádiz (مايو 1717)، ليفتح بذلك عهدا جديدا، وهو عهد الاحتكار القادسي والذي سيمتد من سنة 1717 إلى 1778، حيث أصبحت التبادلات مع أمريكا منظمة بقانون التجارة الحرة. وحتى في هذه المرحلة الأخيرة (1778-1828) ظلت قádiz قادرة على الاحتفاظ بالقسم الأكبر من الملاحاة مع ما وراء البحار، ليصل حجم الصادرات 76.5% و الواردات 84%، وهو نجاح بكل المقاييس ناتج عن ثبات التدفقات التجارية و عن تميز بنيتها التحتية.

الكلمات المفتاحية

قádiz، تجارة ماوراء البحار، احتكار، تجارة حرة.