

El imperio económico internacional sobre América: a propósito de *La financiación de la Carrera de Indias* de A. M. Bernal. Materiales y reflexiones para una renovación necesaria

José María Oliva Melgar

Universidad de Huelva

En este artículo, motivado por la aparición de La financiación de la Carrera de Indias, de Antonio Miguel Bernal, se intenta reflexionar sobre los mecanismos de fondo que puedan permitir entender más cabalmente el funcionamiento del sistema monopolístico hispano que durante más de tres siglos concentró el comercio legal con las Indias en el eje Sevilla-Cádiz. Siguiendo de cerca el contenido de La financiación... y una vez constatado el hecho de que el crédito, en forma de préstamos a riesgo y cambio marítimo, fue indispensable para el sostenimiento del comercio, pronto se comprueba que los capitales que nutrieron el sistema procedían principalmente de centros financieros exteriores. A partir de ahí va saliendo a la luz el verdadero monopolio —semioculto bajo el edificio legal— y que es el que a distancia sostiene los hilos de los que pendían los hombres, embarcaciones y mercancías que aparecen en el escenario geográfico del monopolio legal. Las discusiones sobre variados elementos, como el comercio libre, no hacen sino añadir argumentos a favor de la constatación de que, en conjunto, ese conglomerado financiero exterior fue el que logró controlar en beneficio propio la explotación económica de América y adquiere así carácter de imperio internacional.

La primera y obligada consideración ante la aparición de *La financiación de la Carrera de Indias...*¹ es que, mientras parte del academicismo universitario se entregaba al frenesí conmemorativo del 92, A. M. Bernal ultimaba una obra que había sido emprendida por encargo sólo de su honestidad profesional y de su inagotable pasión por la investigación de problemas históricos de verdadera importancia. Desde luego, hay que decir también que si, por una parte, el resultado en su conjunto excede con mucho lo que suele ser habitual entre nosotros, por otra, sin duda, el contenido de *La financiación...* habrá hecho reflexionar a

1 Bernal, A. M.: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla/Madrid, El Monte y Banco de España, 1992, 792 págs., Cuadros, Gráficos y Apéndices.

fondo a todo aquel que se preocupe seriamente por una comprensión más cabal del pasado andaluz en relación con la explotación colonial de América.

Algunos de los problemas planteados ya eran compromiso asumido muchos años antes junto con A. García-Baquero en su *Tres siglos del comercio sevillano...*² Aquellas veteranas páginas, repletas de hipótesis renovadoras, reclamaban dilucidar interrogantes tan urgentes y tan poco atendidos hasta entonces como los relativos a los negocios y quiebras de los mercaderes de Indias, a la estructura funcional del capital andaluz —sobre la que desde un punto de vista más social L. C. Álvarez Santaló y el propio A. García-Baquero ya han aportado respuestas—³ y, en su conjunto, al crédito y demás tipos de operaciones financieras que, sosteniéndolo, estaban detrás del comercio de Indias. Unas redes crediticias y financieras que no debían haber permanecido tanto tiempo desatendidas por los historiadores y de cuya importancia en la Sevilla del siglo XVI ya dio noticia T. de Mercado: “...arde la ciudad en todo género de negocios. Hay grandes y reales cambios para todas ferias, así dentro del reino como fuera, ventas y compras fiado y de contado de gran suma...”.⁴

Las preguntas a las que había que buscar respuesta eran, por tanto, tan acuciantes como las siguientes: ¿de dónde procedían y a quiénes pertenecían, en última instancia, los capitales que hicieron posible la explotación económica de América? ¿el nivel de los beneficios obtenidos fue proporcional a las inversiones requeridas? ¿cómo se distribuyeron estos beneficios entre negociantes, armadores, mercaderes, manufactureros e intermediarios? En definitiva, había que preguntarse por el origen de los capitales empleados y por la entidad y los destinos de los beneficios resultantes, lo que, a la postre, puede explicitar los auténticos términos y los verdaderos protagonistas de tan larga explotación colonial. Para responder con solvencia no podía bastar con ejemplos cronológicamente limitados o con simples muestreos aleatorios. Por el contrario, ha sido necesario

2 Bernal, A. M., y A. García-Baquero: *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976.

3 Álvarez Santaló, L. C., y A. García-Baquero: “Una aproximación al problema de la funcionalidad del capital sevillano en vísperas de la primera industrialización”, *Revista de Estudios Regionales*, n.º 3, págs. 101-133, y “La nobleza titulada de Sevilla, 1700-1834”, *Historia, Instituciones, Documentos*, n.º 7, Sevilla, 1981, págs. 1-43.

4 Mercado, T. de: *Summa de Tratos y Contratos*, Sevilla, 1571. Ed. de A. Acosta, Sevilla, 1985, pág. 41, entre otras muchas referencias a diversas operaciones financieras. Algunas más, en págs. 109-110, 115, 134-135.

un recorrido tan prolongado como la propia Carrera, desde su inicio hasta su final, mediante un impresionante acopio documental.⁵ Unas preguntas, por otra parte, a las que la escasa bibliografía moderna preexistente sobre la financiación del comercio —en su mayor parte cuestionada por A. M. Bernal y, en alguna ocasión, de forma inmisericorde—, apenas si acumula, a diferencia de la que se ha ocupado de las vertientes estrictamente mercantiles o institucionales de la Carrera, algunas páginas más allá de las que, a veces más bien lateralmente, dedicaron a estos temas A. Sayous, H. See, R. Carande, M. Ravina y pocos más.⁶ Si esta caren-

5 Fuentes, además, no sólo poco o nada explotadas hasta ahora, sino también de tratamiento difícil y metodología exigente. A. M. Bernal, con la ayuda de I. Martínez Ruiz, ha manejado la información proporcionada por más de 1.000 legajos de diversas secciones del Archivo General de Indias, que han constituido la base documental preferente, y ha sumado la documentación del Consulado Viejo, conservada en el Archivo de la Cámara de Comercio de Sevilla, además de protocolos sevillanos y gaditanos de los tres siglos y de fondos de la Sección de Ultramar del Archivo Histórico Nacional. Con todo ello, la prolongada secuencia que va desde mediados del siglo XV hasta 1824 ha sido cubierta sin lagunas de importancia como queda de manifiesto en los riquísimos apéndices de *La financiación...*, cuya utilidad menor no habrá de ser la de servir a su vez como fuente para otras investigaciones.

6 Referidas a la financiación de la Carrera y sin incluir las procedentes de la Historia del Derecho, la bibliografía se reduce prácticamente a los artículos de A. Sayous: “Les débuts du commerce de l’Espagne avec l’Amérique (1513-1518) d’après les minutes des archives notariales de Séville”, *Revue Historique*, CLXXIV, 1934, págs. 185-215; “La genèse du système capitaliste: la pratique des affaires et leur mentalité dans l’Espagne du XVI^e Siècle”, *Annales d’Histoire Economique et Sociale*, VIII, 1936, págs. 334-354, y “Le rôle des Génois lors des premiers mouvements réguliers d’affaires entre l’Espagne et le Nouveau Monde (1505-1520) d’après des actes inédites des archives notariales de Séville”, *Comptes rendus de l’Académie des Inscriptions et Belles Lettres de Paris*, 1932, págs. 287-299, entre otras de este autor; también, See, H.: “Esquisse de l’histoire du commerce français à Cadix et dans l’Amérique espagnole”, *Revue d’Histoire Moderne*, III, 1928, págs. 13-21, y “Documents sur le commerce de Cadix (1691-1725)”, *Revue d’Histoire des Colonies Françaises*, 1926, págs. 465-520 y 1927, págs. 33-80; Girard, A.: *Le Commerce Français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg*, París, 1932; Carande, R.: *Carlos V y sus banqueros, I. La vida económica en Castilla (1516-1556)*, Madrid, 1943 (1.^a ed.), esp. cap. XI; Ravina, M.: “Riesgos marítimos en la Carrera de Indias”, en *Documentación y Archivos de la Colonización española*, Madrid, 1980, T. II, págs. 103-157; Céspedes del Castillo, G.: “Seguros marítimos en la Carrera de Indias”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, XIX, Madrid, 1948-1949, págs. 57-102; Pike, R.: *Enterprise and Adventure: The Genoese in Seville and the opening of the New World*, Ithaca, 1966, y *Aristocrats and Traders. Sevillian Society in the sixteenth century*, Ithaca, 1972 (vers. española, Barcelona, 1978); Everaert, J.: *De Internationale en Koloniale Handel Der Vlaamse firma’s te Cadix (1670-1700)*, Brujas, 1973 y un resumen más asequible “Le commerce colonial de la ‘nation flamande’ à Cadix sous Charles II (1670-1700)”, *Anuario de Estudios Americanos*, T. 28, Sevilla, 1971, págs. 139-151; Carrière, C.: “Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure (Notes sur le place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e Siècle)”, *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, XVII, 1970, págs. 221-252; Garzón Pareja, M.: “El ‘riesgo’ en el Comercio de Indias”, *Revista de Indias*, vol. XXXV, n.^{os} 139-142, Madrid, 1975, págs. 137-228, y algunas páginas del cap. XI de Haring, C. H.: *Comercio y navegación entre España y sus Indias en tiempos de los Habsburgo*, México, 1939 (ed. or. 1918).

cia era casi general en cuanto a otras fachadas mercantiles hispanas, más notoria y lamentable aún había de ser en el caso del espectacular despliegue colonial que desde Sevilla y Cádiz se concretó en más de tres siglos de famoso monopolio de Indias. Así, en buena medida, A. M. Bernal ha necesitado recurrir a la literatura coetánea, en gran parte inédita, de forma que, a falta de balance inicial, hay que hacerle bueno en cuenta un gran saldo historiográfico y reconocerle que la indagación en los aspectos principales de *La financiación...* se ha asemejado más al descubrimiento, conquista y colonización de tierra ignota que a la labranza de suelo ya roturado.

Es cierto que *La financiación...* tiene una digestión difícil y su lectura supone un riesgo considerable. Principalmente por la propia complejidad de la materia investigada y porque sus aportaciones no se limitan a la financiación de la Carrera en sí, sino que incorporan una gran variedad de importantes reflexiones destinadas a proporcionar el marco necesario en el que integrar los problemas financieros en cada período.⁷ Pero las líneas básicas de la argumentación general son impecables y, en conjunto, *La financiación...* constituye una sistemática indagación en un territorio cuyas fronteras son difusas por naturaleza y por eso tan complejo como imprescindible en nuestros conocimientos. Una indagación de la que resulta ampliado en muchos sentidos y con largueza nuestro horizonte actual sobre la Carrera de Indias y cuyas aportaciones son una permanente incitación a la reflexión histórica, incitación que ha dado motivo a la temeraria decisión de redactar estas páginas.⁸

Ante la casi nula financiación por parte de la Corona —y limitada al momento inicial—, A. M. Bernal pone en marcha la investigación reafirmando el papel crucial de la iniciativa privada en la financiación del tráfico colonial español. La consecuencia inmediata es que América es presentada en *La financiación...* como mercado. De hecho, historias apar-

7 Aunque, también, porque algunas afirmaciones de detalle parecen poco matizadas o insuficientemente probadas. Y, en alguna medida porque la organización de la obra parece en algún capítulo, en especial en los iniciales, poco definida e incluso hay algunas imperfecciones y descuidos formales. Con todo ello, el esfuerzo requerido para estructurar las líneas básicas, que, además, aparecen entreveradas y no recogidas en una síntesis o reflexión final, es considerable.

8 Desoyendo imprudentemente el sabio consejo de Alemán, M.: *La vida de Guzmán de Alfarache, atalaya de la vida humana*, 2.^a parte, Lisboa, 1604, ed. de E. Miralles, Barcelona, 1982, pág. 17, que avisa de "...la dificultad que tiene querer seguir discursos ajenos; porque los lleva su dueño desde los principios entablados a cosas que no es posible otro darles caza(...) más dice temeridad, cuando se sale a correr con quien es necesario [o] dejarlo muy atrás o [mejor] no venir a el puesto...".

te, no otra cosa fueron las Indias para aquellos hombres de negocios que desde la economía real mantuvieron viva la Carrera. Es cierto que entre ellos hay que contar incluso con “hombres grises” y “de las más variadas condiciones sociales y económicas” (pág. 22); pero, ya sabemos que muchos de éstos se limitan a prestar su nombre actuando como comisionistas. Un mercado, por tanto, controlado desde lejos por quienes protagonizaron la explotación económica de la Colonia con la especulación y el riesgo como únicos límites entre los que calcular la remuneración de los capitales puestos en juego. Guiados sólo por la búsqueda del máximo beneficio, estos protagonistas, desde la penumbra del fondo del escenario, fueron quienes realmente lograron desviar hacia Europa la riqueza americana.

Para lograr este objetivo fueron utilizadas las técnicas contables más sofisticadas, las formas de asociación mercantil más flexibles y, como savia imprescindible para nutrir el tráfico, los instrumentos de crédito mejor adaptados al negocio colonial. En torno al crédito, como “piedra angular” (pág. 143) de la negociación, se articula el tráfico y, de inmediato, el recurso al capital ajeno fue masivo, como ya observara también T. de Mercado.⁹ Ahora bien, negociar con Indias significaba no sólo comerciar desde la posición dominante que garantizaba el sistema de flotas y de ferias en el seno del rígido marco monopolístico hispano, sino también acceder de forma casi directa a la producción de metales preciosos. Por tanto, tratar en Indias permitía también aprovechar el desnivel monetario América/Castilla/Europa y el diferencial español en la paridad oro/plata. De ahí que, desde el principio, un viejo instrumento mediterráneo de crédito, el *préstamo a riesgo de mar*, cuya flexible naturaleza hacía posible incluir la vertiente cambiaria, se convirtiera en la fórmula utilizada casi en exclusiva para financiar el tráfico indiano y ello a despecho de que T. de Mercado lo condenara como “...monstruo de cambios [y] mixtura risible y horrible...”.¹⁰ En definitiva, a pesar de ello y de que habitualmente son descalificados y considerados como un instrumento arcaico de crédito mercantil, los préstamos a riesgo y los cambios marítimos, bajo una u otra denominación, se convirtieron en el instrumento más idóneo para movilizar capitales en torno a la Carrera de Indias.

⁹ Mercado, T. de: *Suma de...*, pág. 136, “...y aun llega el negocio a que los mismos naturales piden a los forasteros, viéndose en aprieto de algunas pagas cumplidas, y, si no llega la flota, toman tres o cuatro mil ducados a cambio para alguna feria, do no tiene dineros ni necesidad de tenerlos...”.

¹⁰ *Ibidem*, cap. XII de la ed. de 1569, pág. 191.

La fundamentación de estas afirmaciones es resultado tanto del análisis de la implantación en la Carrera como de la naturaleza jurídica y de la funcionalidad económica de los cambios y riesgos marítimos. De hecho, los préstamos a riesgo venían sirviendo con eficacia en el comercio marítimo ya que asumían al mismo tiempo la triple función de crédito, cambio monetario e hipoteca naval; pero, como es sabido, la gran ventaja para quienes los buscasen consistía en que el deudor —tomador u otorgante— no necesitaba implicar todo su patrimonio personal, sino sólo aquel bien —embarcación, fletes, mercancías...— pignorado expresamente. Es más, este tipo de préstamos reunía la misma disponibilidad que los instrumentos más evolucionados. Entre otras cosas porque, al poderse redactar a la orden, también eran negociables y endosables. Si, al mismo tiempo, se considera su vertiente cambiaria, además de convertir al propio dinero en la principal mercancía colonial, hacían poco o nada necesaria la letra de cambio. Esta, desde luego, es tenida por instrumento más moderno y ágil; pero hay que reconocerle una menor operatividad en el caso de un tráfico como el realizado entre uno y otro extremo del Atlántico, que se caracteriza por los largos períodos de vencimiento, las demoras e irregularidad de las flotas y las dificultades de comunicación entre librador y librado.¹¹ Por otra parte, de acuerdo con A. M. Bernal, conviene insistir en que no eran una forma mixta de compañía y de seguro pasivo, como muchos han afirmado confundidos por la deliberada ambigüedad en su redacción que simula simples promesas de pagos personales. Esta era, sencillamente, la coartada necesaria para eludir la condena eclesiástica sobre la usura (págs. 50-51 y 198-203).

Una vez reafirmado el crédito como nervio de la negociación colonial, ya es posible reconocer algunas de las principales claves de *La*

11 Como en efecto pone de manifiesto A. M. Bernal (pág. 173), siguiendo a E. Otte: "Mercaderes burgaleses en el inicio del comercio con México", *Historia Mexicana*, n.º 18, México, 1968, págs. 108-144; "Sevilla, plaza bancaria europea en el siglo XVI", en *Dinero y Crédito (siglos XVI al XIX)*, Madrid, 1978, págs. 89-111, y "Letras de cambio de América", *Moneda y Crédito*, n.º 145, 1978, págs. 57-66. Véase también, Hoover, R. de: "Le marché monétaire au Moyen Age et au début des temps modernes. Problèmes et méthodes", *Revue Historique*, n.º 244, 1970, págs. 5-40; Lohmann, G.: "Banca y crédito en la América española. Notas sobre hipótesis de trabajo y fuentes informativas", *Historia*, n.º 19, Santiago de Chile, 1969; y Melis, F.: "Il commercio transatlantico d'una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortés e Pizarro", *V Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Zaragoza, 1954, vol.III, págs. 131-206, repr. en *Mercaderes italianos en España. Siglos XIV-XVI (Investigaciones sobre su correspondencia y contabilidad)*, Sevilla, 1976; Usher, P. A.: "Spanish ships and shipping in the sixteenth and seventeenth centuries", en *Facts and factors in Economic History*, Cambridge (Mass.), 1932, págs. 189-213 y Sayous, A.: "Les changes sur l'Espagne...", ya citado.

financiación...: la cuantía y evolución de los cambios y préstamos marítimos —y en su caso de los seguros, que ya se ha dicho que son otra cosa y, además, se contratan paralelamente a los riesgos, como las Ordenanzas de la Casa de la Contratación y las del Consulado autorizan—, pueden servir de indicadores con los que afinar o corregir la coyuntura trazada por P. Chaunu y sus continuadores, cuyas aportaciones, de paso, son criticadas severamente y consideradas como un mero trasvase informativo de los registros de la Contratación y como un “ejercicio bastante banal” (pág. 124). En rigor, si se acepta la afirmación de que el comercio se hacía a crédito —y la afirmación es innegable, al menos en cuanto a lo principal de él— sólo a través de la evolución del crédito podremos acercarnos a su verdadera dimensión, sobre todo si entendemos por comercio, no los volúmenes y movimiento de los medios de transporte, sino el valor, en origen y destino, de las mercancías intercambiadas, sin olvidar la ganancia por los fletes negociados. Es más, sólo después de conocer quiénes y en qué medida financiaron a crédito el tráfico y las cargazones a Indias se puede intentar rastrear los caminos utilizados por las remesas indianas para llegar hasta sus destinos finales. Evidentemente, si los sustentos últimos de la Carrera eran los capitales aportados y las expectativas de beneficio, resultaba inevitable, como ya advirtió P. Vilar, que la plata discurriera por unos caminos u otros hacia aquellos sectores y centros de producción que, en realidad, eran quienes nutrían el sistema.¹²

Pronto aparece también una de las cargas de profundidad dejadas caer sobre los puntos de vista tradicionales: la Corona, bajo la fachada de un sólido entramado burocrático, casi desde el principio limita su participación en la Carrera a sus objetivos fiscales y a las operaciones de crédito de la Hacienda Real,¹³ aceptando, sin más reserva que el respeto formal al monopolio, el cosmopolitismo de los capitales y el papel principalmente redistribuidor de mercancías del puerto de Sevilla. De ahí que el monopolio de Indias, “que tanta tinta ha hecho correr en la disputa banal sostenida por oscuros agravios seudonacionalistas, no pasase en realidad de ser una mera categoría historiográfica” (págs. 100-101).

12 Vilar, P.: “El problema de la formación del capitalismo”, en *Crecimiento y desarrollo*, Barcelona, 1974 (2.^a), págs. 126-127.

13 Es preferible la expresión *Hacienda Real* a la de *Crédito Público*, empleada por A. M. Bernal. Véase, por ejemplo, la distinción que hace Artola, M.: *La Hacienda del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982, cap. II.

Ciertamente sería ingenuo esperar que el mercado indiano hubiera sido diseñado para impulsar el desarrollo manufacturero hispano o andaluz. No cabe pensar que ni por un momento se planteara tal cosa; si acaso, según algunos, y eso está por demostrar, en el último período colonial, en la etapa del comercio libre.¹⁴ Lo realmente favorecido por el monopolio, sobre todo si se analiza como funcionó, fue el flujo hacia la Carrera de mercaderías desde cualquier economía con capacidad para imponer su presencia en los galeones de las flotas y la llegada de ávidos capitales desde cualquier centro financiero con solvencia como para sostener el crédito al comercio.¹⁵ De esta forma, lo que resultó favorecido no fue otra cosa que el internacionalismo que notoriamente tuvo la Carrera desde su inicio.¹⁶ En suma, mediante una reflexión paralela a la que J. Lynch

14 Principalmente, Fisher, J.: "Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778-1796", *Journal of Latin American Studies*, n.º 13, 1981, págs. 21-56, y *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Liverpool, 1985, quien de todas formas reconoce que los incentivos no fueron experimentados por la industria metropolitana sino por la exportación agraria. Una posición similar en García-Baquero, A.: "Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII", en J. Nadal y G. Tortella (eds.), *Agricultura, Comercio colonial y crecimiento en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, págs. 268-299, y "La industria algodonera catalana y el libre comercio. Otra reconsideración", *Manuscrits*, n.º 9, 1991, págs. 13-40. La posición radicalmente contraria en Delgado, J. M.: "Política ilustrada, industria española y mercado americano, 1720-1820", *Pedralbes*, n.º 3, Barcelona, 1983, págs. 253-263. Más abajo otras referencias sobre el Comercio Libre.

15 Braudel, F.: *La dinámica del capitalismo*, Madrid, 1985, págs. 67-69. No es fácil sustraerse a la seductora prosa de F. Braudel, lo que me disculpará esta larga cita: "De ahí que se tiendan largas cadenas mercantiles entre la producción y el consumo, y es, sin duda, su eficacia lo que las hizo imponerse(...) Ahora bien, cuanto más se alargan dichas cadenas, más escapan a las reglas y controles habituales y más claramente emerge el proceso capitalista. Y lo hace de forma brillante en el comercio a larga distancia(...) el *Fernhandel* es, por excelencia, un campo en el que se manobra libremente, opera a unas distancias que le ponen a resguardo de los controles ordinarios, o que le permiten sortearlos; actuará, según los casos, desde las costas de Coromandel o las riberas de Bengala hasta Amsterdam(...) Muy pronto, desde el principio, traspasarán los límites nacionales y se entenderán con los mercaderes de otras plazas extranjeras. Poseen mil medios para falsear el juego a su favor, mediante la manipulación del crédito y el fructuoso juego de las buenas monedas contra las falsas(...) ¿Quién pondría en duda que tienen a su disposición los monopolios, o simplemente, el poder suficiente para anular en un noventa por ciento los casos de competencia?..."

16 Esta afirmación no supone decir nada nuevo. Por ejemplo, referido a la adquisición de posiciones en la Carrera por los holandeses, precisamente, durante la rebelión de los Países Bajos, Braudel, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México/Madrid, 1976, tomo I, págs. 835-841, ed. or. 1946, aunque la referencia citada fue incorporada para la ed. española de 1966, apoyándose en J. Van Klaveren: *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert*, Stuttgart, 1960. En realidad, esto ya nos había sido explicado mucho antes, por ejemplo, Gracián, B.: *El Criticón...*, Segunda Parte, Huesca, 1653, ed. de E. Correa, Madrid, 1971, crisis III, págs. 67-68.

sostiene desde hace años sobre la naturaleza del monopolio de Indias,¹⁷ A. M. Bernal considera que la Corona a través de la Contratación, los cargadores mediante el Consulado y quienes aprontaban capitales y mercancías —castellanos y, sobre todo, extranjeros— coincidían en el interés común de mantener el comercio colonial en términos de privilegio y de mercado reservado (pág. 101).

Pues bien, con vistas al análisis de los préstamos a riesgo y cambios marítimos lo largo de los tres siglos y medio, A. M. Bernal distingue, inicialmente, cuatro períodos, incluyendo, como fase previa, el que desde mediados del siglo XV llega hasta 1492. El segundo culmina en torno a 1620; el tercero alcanza desde ahí hasta los años sesenta del siglo XVIII, y el último desde esa década hasta la Independencia colonial (pág. 90). Como se ve, aquí se ha tenido que pagar un tributo más a la carencia de un balance previo solvente y a la inexistencia de una coyuntura bien perfilada del comercio colonial ya que la delimitación de estos períodos ha necesitado barajar criterios de diverso orden: desde el “Descubrimiento” a la Independencia colonial, pasando por la fecha tradicionalmente señalada como inicio de la crisis de la Carrera —crisis cuestionada como tal y en cuanto a las explicaciones habituales (páginas 209-212)— y por la imposición de las reformas borbónicas en la legislación colonial —cuya eficacia está puesta en entredicho por renovados puntos de vista que asume A. M. Bernal (págs. 296-302). Restaría comprobar si en la financiación del comercio colonial tales fracturas son las más significativas, lo que, en efecto, parece negar el propio desarrollo de la investigación al no poderse atener literalmente a dichos períodos.

En aquella etapa previa, Sevilla, puerta del oro africano y escabel de genoveses, florentinos y catalanes, principales introductores de innovaciones en las técnicas mercantiles, destaca como plaza desde la que organizar la explotación colonial con el crédito a riesgo de mar como instrumento ya eficazmente ensayado en el trato canario. Su uso no altera inicialmente la práctica hasta entonces seguida en el ámbito mediterráneo; pero, una vez puesta en marcha la Carrera de Indias y reconocida la excepcionalidad del negocio colonial —que facilitó el reconocimiento legal de esta fórmula—, la operación de crédito consolida la vertiente cambiaria al irse imponiendo cada vez más su reintegro en Indias.

17 Lynch, J.: “El comerç sota el monopoli sevillà”, *II Jornades d'estudis catalano-americans*, Barcelona, 1986, esp. págs. 10 y 12-13, e *Historia de España, XI. Los Austrias (1598-1700)*, Barcelona, 1993, págs. 210 y 223.

Resulta obvio que el despliegue colonial había de incrementar de inmediato el recurso al crédito, tanto en número de operaciones como en cuantía. Según calcula A. M. Bernal, durante el subperíodo 1588-1614 lo prestado a riesgo y cambio multiplica por 316 lo conocido para los años 1466-1492. Paralelamente, un hecho con consecuencias muy importantes: las mercancías y los fletes van sustituyendo paulatinamente a la embarcación como garantía (págs. 125-132). El análisis de los deudores y los acreedores permite comprobar que entre los tomadores de riesgos, además de los más directamente llamados a serlo, esto es, los cargadores y los maestros de naos, no faltan desde altos funcionarios a modestos pasajeros, pasando por armadores, pequeños mercaderes y toda la variada gente de mar. Sin embargo, a pesar de esta cierta “participación popular” evidenciada por esta notable heterogeneidad, la desigual presencia de cada grupo identificado lleva a afirmar que “la llamada aventura del descubrimiento y colonización no fue sino producto de una organización y decisión empresariales de un reducido grupo naviero-mercantil interesado desde décadas antes en la expansión atlántica” (pág. 146). Poco más de un centenar de hombres asumía el peso principal como agentes del tráfico, entre quienes destacan los vascos por ser mayoría entre los maestros de naos. De esta manera, en poco tiempo se gesta la formación de un verdadero *trust* de cargadores que es el que consigue su consolidación mediante la creación del Consulado de Indias en 1543.

El muy corto plazo de los créditos —se entiende que en relación con la dilatada duración de cada empresa— incrementa la velocidad de rotación de los capitales y dota a estas operaciones de un carácter altamente especulativo. No debe sorprender, por tanto, el atractivo que supuso, incluso para personas aparentemente alejadas de la Carrera. Por eso, entre los dadores de riesgos, aunque, como es natural, en primer lugar se acumulan los mercaderes-banqueros —si se permite esta cómoda denominación— también aparecen nobles titulados y medianos y pequeños ahorradores, sin que falten comunidades eclesíásticas. Quizá sea por esa variedad por lo que el panorama mostrado aquí resulta algo difuso. Por una parte, una afirmación de suma importancia: “como una mancha de aceite, las operaciones de crédito se extendían por media Europa creando una tupida red de relaciones y dependencias que tenían sus tentáculos más alejados en los centros europeos de producción textil —que cedían a crédito sus productos— y los más próximos en las ferias castellanas y en las Gradass de Sevilla, desde donde, formalmente, se dirigía la econo-

mía de medio mundo” (pág. 143). Por otra, A. M. Bernal insiste en que hay que descartar el papel secundario asignado a los comerciantes sevillanos en la financiación de la Carrera, al menos para la primera mitad del siglo XVI, y en que fue necesario recurrir a la movilización de recursos generados al margen de la negociación mercantil, tanto por grandes como por pequeños ahorradores (págs. 160-170). Sin duda, no es extraño que todos quieran participar; aunque, claro está, cada uno lo conseguirá en la medida de sus posibilidades, esto es, de su capital. En cualquier caso, lo que importa señalar de momento es la aparición, ya en el siglo XVI, de los caracteres que permanecerán vigentes durante todo el período colonial español. Uno de ellos, el control del comercio en general y de los cambios en particular logrado por el Consulado a costa de la Casa de la Contratación antes de acabar este primer siglo. Otro, la acumulación final en manos de cambiadores y banqueros internacionales tanto del porcentaje mayor de la ganancia mercantil como del beneficio financiero y del lucro de los cambios, obstaculizándose así la aparición de una auténtica especialización y modernización bancarias en Sevilla.

En estos resultados fueron determinantes, sin duda, los altos tipos de interés aplicados a los riesgos. Su cálculo ha requerido un esfuerzo especial a causa de la práctica de consignar en la redacción de las escrituras de riesgo solamente la suma total de principal y premio con objeto de eludir la mención al interés y, con ello, la condena eclesiástica. Superado el escollo,¹⁸ los resultados permiten precisar que el precio de los cambios marítimos en el siglo XVI oscilaría en Sevilla entre el 45% y el 85%, dependiendo del destino del viaje y de la *largueza* o *estrechez* de capitales en la plaza, con tipos dominantes en torno al 50%. El dato adquiere todo su valor si se tiene en cuenta que antes de 1492, en la negociación europea, los tipos de interés oscilaban del 16/18% al 20/25%. La afirmación de que quien tuviera capitales disponibles en Sevilla en el siglo XVI podía duplicarlos cada dos años especulando en cambios y riesgos con Indias probablemente sea exagerada;¹⁹ pero, la consecuencia resultante de estos altos tipos de interés es fundamental e inequívoca:

18 Para superar este problema, A. M. Bernal ha diseñado expresamente un complejo procedimiento informático, el llamado “programa Matatías” explicado en detalle en págs. 185-193, que incluyen los cuadros y gráficos primarios resultantes de su aplicación.

19 Para ello se requeriría —al tipo de interés medio— dar dos riesgos sucesivos a partir del mismo capital dentro de un período de tiempo en que difícilmente cabrían dos viajes redondos a América.

“cada vez eran los hombres de la Carrera más comisionistas que mercaderes, más especuladores que hombres de negocios, de ahí, sin lugar a dudas, el fiasco de la banca sevillana en cuanto institución regulada y con continuidad” (pág. 198).

En su conjunto, pues, el análisis del crédito generado en torno a la Carrera durante este primer siglo largo pone de manifiesto que la falta de capitales propios por parte de los cargadores y la limitada oferta de manufacturas locales fueron suplidas por la movilización de recursos ajenos, principalmente de origen extranjero, a través de los préstamos y cambios marítimos. Estos créditos, cada vez más, tienen como finalidad inmediata la adquisición *a barrisco* de *Ropas* para las cargazones, con vencimiento en Indias o a la vuelta, pero siempre en función de los precios en América. Así es como principalmente se consiguió allegar los medios necesarios, diversificar los riesgos y generar el crédito que resultaba imprescindible a consecuencia del desnivel creciente entre medios de pago y demanda de mercancías.

Estas conclusiones van a ser corroboradas y hasta magnificadas por los resultados del análisis dedicado al siglo XVII, período en el que uno de los hechos más sobresalientes es que el Consulado incrementa aún más su control sobre los mecanismos del comercio y asume en exclusiva la intervención sobre el crédito. Esto, como se puede suponer, se tradujo justamente en todo lo contrario, es decir, en la considerable relajación en cuanto al registro de mercancías y de remesas de plata por parte de la Contratación —recuérdense, por ejemplo, su oficialización con las decisiones de 1660 relativas a la conmutación de la *avería* y a la supresión del registro obligario de la plata—²⁰ y en la casi total ausencia del intervencionismo oficial sobre el crédito. Así se explica que en el siglo XVII se viera aún más francamente favorecida la presencia creciente de capitales extranjeros y, paralelamente, que se produjera un inusitado aumento del volumen de endeudamiento medio de los tomadores. Al mismo tiempo, catalizó el uso más complejo y refinado de los instrumentos y la configuración de variantes más flexibles, como la *escritura llana*, la *contracédula* y los *vales de riesgo*.²¹ Claro que, por la misma

²⁰ Así lo testimonia, entre otros coetáneos, Veitia, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, ed. facs. de F. Solano, Madrid, 1981, libro I, cap. IX, n.º 24 y cap. XX, n.º 46-51.

²¹ La explicación sobre estas novedades en los instrumentos en págs. 229-230, 234-236 y 255-258.

razón y la consiguiente carencia de registros oficiales de los riesgos tomados, la documentación ha planteado mayores dificultades en este período, lo que ha obligado al empleo de fuentes alternativas tales como las de carácter notarial y como numerosos expedientes de quiebras y contabilidades mercantiles.

Pero esos obstáculos tampoco han sido suficientes como para que *La financiación...* no incluya aportaciones de singular interés referidas al siglo XVII. Por ejemplo, aunque no haya sido posible precisar con exactitud los tipos de interés aplicados y su evolución en el siglo XVII, los datos ofrecidos permiten situarlos nada menos que en torno al 70% y al 80% por operación completa. Paralelamente, la observación de la proporción resultante entre tomadores y dadores demuestra cómo se concentra el tráfico en menor número de agentes mercantiles directos que en el siglo XVI, pero, como ya se ha dicho, con un volumen de endeudamiento mayor. Mientras, por su parte, aumenta el número de aquellos que prefieren limitarse a invertir capital dejando de lado la actividad mercantil directa.

Lo anterior ha de interpretarse como un proceso de mayor separación entre las funciones estrictamente mercantiles y las financieras, resultado de las transformaciones —más que crisis en el sentido habitualmente dramático del término— operadas en la Carrera en las décadas centrales del siglo XVII. Lo sobresaliente, aunque no sorprendente, en este proceso de especialización es que, prestando a riesgo, participan sin desdoro la nobleza y el clero en la financiación del comercio colonial. Se ve negado así, sobre todo en cuanto a su motivación, el pretendido abandono de la actividad y los negocios por parte de la “burguesía” andaluza. Se ha insistido, y se sigue insistiendo,²² “...con demasiada frecuencia sobre el desapego de la sociedad castellana del mundo de los negocios durante el siglo XVII, lo que se aduce como una prueba más en pro de la decadencia española. Y nada más erróneo(...) la pretendida “traición de la burguesía mercantil”, tan reiterada, no pasó de(...) mera mutación funcional” (págs. 246-247). No se trata, por tanto, de una so-

22 Tortella, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 1994, cap. VIII “El factor empresarial”, esp. págs. 179-180, buscando una explicación histórica a la debilidad del empresariado español en los siglos XIX y XX, como causa, a su vez, de la inclusión de España entre los países europeos rezagados, recurre a los viejos argumentos de la falta de “espíritu empresarial y de riesgo” en la España del XVI y XVII, a los prejuicios aristocráticos y desprecio del trabajo, a la desconfianza católica ante la ciencia, etc, etc.

ciudad desapegada de los negocios y de una burguesía que se traiciona a sí misma.²³ En todo caso traicionaría a los demás en función de sus intereses. Simplemente, los cargadores enriquecidos han optado, en busca de mayor rentabilidad y, también, de la no poco rentable promoción social, por la especialización financiera y el acceso a la tierra. Es el caso de muchos vascos, principales tomadores en el siglo XVI, que en el XVII controlan el mercado financiero junto a italianos y flamencos naturalizados. Pero este tránsito del comercio a las finanzas, como recuerda A. M. Bernal, es un signo de modernidad y un fenómeno común en la historia del capitalismo (pág. 252). No en vano, por otra parte, es paralelo al retroceso de las críticas sobre el interés y a la tolerancia al negocio directo de capitales.

Pero, además de la concentración de las operaciones en grupos más limitados y especializados, el análisis dedicado al siglo XVII demuestra la incapacidad sevillana para aprontar los capitales necesarios. En su lugar emerge Cádiz, sobre todo gracias a su colonia extranjera.²⁴ Es otro testimonio, aunque a un nivel distinto, de la distancia cada vez más insalvable entre práctica real en el seno del monopolio y las previsiones legales. Se reafirma así “una realidad tan compleja(...) que cualquier parecido con la obsoleta legalidad vigente es pura coincidencia” (pág. 258). En ese contexto, el análisis del nivel de beneficios y de los modos de operar en la Carrera demuestra que el control por parte de los extranjeros de los mecanismos monopolísticos ya era tal que llegaba incluso a eliminar la posible competencia que pudieran ejercer los naturales que intentasen cargar por cuenta propia. A fines de esta centuria, los negociantes extranjeros, sin contravenir formalmente la ficción del monopolio, detentaban su control en última instancia y, naturalmente, percibían la porción más suculenta de los beneficios. Por su parte, quienes, a primera vista, se desenvuelven como agentes activos del comercio —esto es, maestros, cargadores y armadores— no eran ya, por el volumen y

23 La manida expresión, que tanta fortuna hizo y que la investigación ha ido relegando a fórmula literaria, en Braudel, F.: *El Mediterráneo y...*, 2.ª parte, págs. 99-110.

24 Veitia, J.: *Norte de la...*, libro I, cap. XXV, n.º 21 y n.º 25, pone de relieve el paulatino predominio gaditano frente a Sevilla relacionándolo con las oportunidades de fraude, y en libro II, cap. IV, n.º 22 y n.º 35 da noticia de que las flotas de 1627, de 1628 y de 1633 fueron cargadas en la Bahía. En 1633 la razón fue que “...hallándose muy adelante el tiempo, y la Ciudad de Sevilla sin Ropa que cargar en la Flota porque avia llegado tarde la que del Norte, y Levante esperavan los cargadores...”.

el alto coste de los créditos que necesitaban suscribir, sino “meros copartícipes asalariados al servicio de quienes financiaban el comercio colonial” (pág. 261).

La investigación dedicada al período gaditano se beneficia de la documentación y bibliografía más cuantiosas, ventaja aprovechada para plantear otros problemas no menos complejos. Para empezar, en cuanto al traslado de la Contratación a Cádiz, nadie discutiría hoy que la nueva ubicación oficial del monopolio no significa más novedad que el cambio geográfico de la institución teóricamente matriz del monopolio. Y, desde luego, tampoco supone renunciar en lo más mínimo a la pretensión de mantener en América la tradicional economía de escasez encaminada a obtener el máximo beneficio en plata a corto plazo. Por tanto, las condiciones básicas para el mantenimiento de las necesidades financieras del comercio indiano en los mismos términos anteriores tampoco se alteran en absoluto. Si, al mismo tiempo, y como es natural tras lo anterior, el control del Consulado apenas deja resquicio y persiste con un funcionamiento tan obsoleto como delata el hecho de que siguen en vigor sus Ordenanzas de 1556 —en lo que ha de verse algo más que desidia o incapacidad—, se entiende la rotunda afirmación aplicada al conjunto del reformismo borbónico de que se trató de “Un reformismo que reforma poco(...) escasas fueron las innovaciones introducidas, de manera que los continuísmos siguieron primando sobre las reformas” (pág. 296). Desde ese planteamiento, sólo cabe afirmar que “cualquier propuesta de reforma no podía pasar de puro arbitrista” (pág. 304). Estaba claro que mientras coincidieran en lo principal las partes implicadas —por encima de rivalidades internas que, de hecho, tampoco son ninguna novedad del siglo XVIII, como las pugnas en las ferias americanas²⁵ o la pretensión criolla de hacerse presente en la cabecera del monopolio—²⁶ se habría de mantener operativo el sistema tradicional.

25 Real, J. J.: “Las ferias de Jalapa”, *Anuario de Estudios Americanos*, T. XVI, Sevilla, 1959, págs. 167-314, reed. en *Las ferias comerciales en Nueva España*, México, s.f.; Vila Vilar, E.: “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, T. XXXIX, Sevilla, 1984, págs. 275-337, y G. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, referencias diversas, esp. en caps. II y IX.

26 La principal aportación sobre ello la hallo precisamente en *La financiación...*, págs. 312-313; también, Lynch, J.: *Historia de España, XI...*, pág. 243 y págs. 260-261. Por su parte, Veitia, J.: *Norte de la...*, libro I, cap. XXIX, n.º 36, ya observó la presencia en 1617 de “...Peruleros de gruesos caudales”.

Así, asumiendo planteamientos sobre el reformismo borbónico similares a los de J. Fontana,²⁷ A. M. Bernal considera que las reformas anteriores a 1765 no pasaron de “simples medidas coyunturales(...) sin responder a unos claros principios de política económica” y las posteriores, aunque parecen tener objetivos más definidos, dieron lugar a “resultados tan ambiguos como los precedentes” (pág. 296). Por tanto, si los caminos del triple comercio mundial —Europa, América y Asia—, a lo largo del siglo XVIII siguen conduciendo a Cádiz, en realidad, su protagonismo se reduce, salvo en los convulsos momentos finales, al simple papel de intermediación bajo circunstancias similares a las forjadas en Sevilla en el siglo XVI y acrecentadas en Cádiz en el XVII. La plaza logra mantener su posición privilegiada en el comercio mundial; pero lo hace con “criterios y pautas de un arcaísmo trasnochado” (pág. 297).

Un factor —clave en cuanto al crédito a riesgo— que condicionó ese arcaísmo fue la reforma monetaria castellana de 1686 al generar el doble sistema monetario que se mantuvo legalmente vigente durante el XVIII ya que su aplicación no afectaba a América. El sistema metropolitano, basado en la *plata nueva*, y el colonial, que continúa basado en la *plata vieja*, de sólido prestigio y con tendencia a salir del reino.²⁸ La legalización de aquella diferencia provocó, lógicamente, la intensificación de los cambios marítimos y eso explica que captar las remesas de plata siguiera siendo un excelente negocio hasta los últimos días del dominio colonial español. Además, dada la insuficiencia de la industria metropolitana, incluso en las décadas de comercio libre el préstamo marítimo aún servía para “aunar el triple objetivo del abastecimiento de las manufacturas extranjeras, drenar la plata americana hacia los mercados internacionales y seguir el curso de los flujos monetarios” (pág. 327). De hecho, en Cádiz no dejó de ser la opción más eficaz para los tomadores —el frecuente re-

27 Expresado sobre todo en “Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis”, Introducción a *La economía española al final del Antiguo Régimen, III. Comercio y colonias*, Madrid, 1982, págs. XXVI-XXXII.

28 Por pragmática de 14 de octubre de 1686, el nuevo sistema metropolitano se organiza en torno a la *plata nueva*, que con un 20% menos de plata fina incrementa su valor en algo más del 25%. De esta forma, el real de a ocho pasa a valer 10 reales de plata nueva, denominándosele *escudo de plata*. También se reajusta su paridad con el oro que pasa a 1/16'5. El *escudo de oro*, que hasta entonces valía 15 reales de plata, pasa a valer 19. El sistema colonial permanece invariado y sigue basándose en la que ahora se denomina *plata vieja, antigua, gruesa o doble*. Véase E. Collantes Pérez-Ardá y J. P. Merino Navarro, “Alteraciones del sistema monetario de Castilla durante el reinado de Carlos II”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, n.º 1, 1977, esp. págs. 93-94, así como las detalladas aclaraciones sobre los valores monetarios a lo largo del siglo XVIII que incorpora A. M. Bernal en págs. 319-332.

curso al préstamo a la gruesa por compañías con capital en acciones es bien demostrativo— y la más rentable para los dadores. Así, las operaciones de cambio marítimo persistirán hasta los últimos momentos como fórmula de financiación del comercio colonial sin alteración alguna en su naturaleza jurídica. Sólo habría que anotar la adaptación de su terminología a la de la letra de cambio, la inclusión del carácter hipotecario pleno (*riesgos por pignoración*), la mayor frecuencia con que se negocian las obligaciones de riesgo a la orden y la aparición de alguna variante, como los *riesgos por apuesta*, que no modifican nada importante (pág. 347).

Todo lo anterior queda patente a lo largo del período 1700-1760, en el que nada sustancial que tuviera relación con la Carrera de Indias parece haber cambiado. A la vista de ello, y mediante la reconstrucción pormenorizada del modo por el que los extranjeros operan en Cádiz a través de intermediarios españoles, se concluye que también en este período “el comercio colonial español fue sostenido por una verdadera movilización del crédito internacional” que hizo del préstamo a la gruesa “la forma más original de nexos que une el capitalismo occidental con el gran negocio hispanoamericano” (pág. 356). En este punto, A. M. Bernal aporta, quizá por primera vez, un testimonio contable e incontrovertible sobre el nivel de beneficios bruto y líquido en el comercio colonial español que permite comprobar lo anterior. Aquel nivel llegaba a tanto —del orden del 70% a la venta de las mercancías en América— que, según los negociantes extranjeros, si el beneficio líquido final se limitaba al 20% ó al 30%, una vez descontados todo tipo de gastos, no merecía la pena molestarse en comerciar con Indias a través de Cádiz (págs. 363-366). Precisamente algunas fluctuaciones por debajo de esos niveles serían las que permitieron en los años cuarenta y cincuenta el espejismo de una presencia española menos residual y no tan limitada al mero ejercicio comisionista.²⁹

Las reflexiones derivadas del tratamiento de las casi 34.000 escrituras de riesgos recopiladas para el período 1760-1825 esclarecen interro-

29 Sobre la coyuntura del tráfico, García-Baquero, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). (El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano)*, Cádiz, 1976, cap. XII. El hecho se debió en parte a la incorporación de grupos mercantiles periféricos que supieron aprovechar las facilidades dadas entonces a la navegación mediante *Registros sueltos* y a la actividad en esos años de las Reales Compañías de Comercio. Véanse, Martínez Shaw, C.: *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona, 1981 y la más reciente aportación sobre las compañías, debida a la incansable M. Gárate: *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, 1993.

gantes que hasta ahora permanecían sin respuesta solvente; pero, al mismo tiempo, plantean algunas dificultades dignas de debate. El análisis del precio de los fletes, la constatación de la ganancia relativa de posiciones de los frutos frente a las manufacturas en las exportaciones hacia América durante la época de comercio libre, la indagación sobre el negocio de los seguros —otra significada vía de beneficio para el capital exterior por investigar— y el análisis de las quiebras mercantiles de los últimos años —otro indicador más de la crisis colonial— son varias de estas respuestas. Y, en conjunto, sobresale el diseño de la coyuntura colonial a partir de la cuantía de los préstamos a riesgo que, en las últimas décadas de este período final, reafirma el lógico hundimiento, aunque con altibajos, de la actividad mercantil. Pocos indicadores pueden expresar con tanta elocuencia la quiebra paulatina, previa a la independencia americana, del comercio colonial a través del monopolio español: si hasta 1778, todo había seguido prácticamente igual, incluyendo la tendencia al alza del tráfico,³⁰ de ahí hasta 1796 aún puede observarse una notable expansión —aunque no exenta de algunos graves contratiempos—, para dar paso de inmediato a la ya irrecuperable decadencia. La crisis de 1797 parece marcar la divisoria.³¹ A partir de esos años está claro que los capitales extranjeros comienzan a encontrar razones para pensar en la retirada. Ahora será a los capitales gaditanos a quienes corresponda asumir casi en su totalidad los riesgos del comercio, desde la financiación hasta los inciertos beneficios en estos años de conflictividad política, bélica y económica.

Pero, las numerosas páginas dedicadas a ese período contienen asimismo algunas contradicciones aparentes, incluyen no pocas respuestas voluntariamente provisionales y aportan numerosas proposiciones deliberadamente ambiguas.³² Ahora bien, gracias a esta estrategia, la insistente invitación a reflexionar acaba por convertida en una irresistible coacción.

30 García-Baquero, A.: *Cádiz y el Atlántico...*, cap. XII.

31 García-Baquero, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, 1972, págs. 42 y 50 y ss.; sobre su repercusión en Cataluña, Delgado, J. M.: "El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1717-1807)", en J. Fontana (ed.): *La economía española...*, págs. 97-169.

32 Más que otra cosa, parece que A. M. Bernal aquí ha optado —como en alguna medida en toda la obra— por ofrecer multitud de claves semiocultas bajo la reiteración de las mismas observaciones presentadas desde perspectivas diversas. Algo así como el propósito de reservar las conclusiones dejando al lector el trabajo de componer el complicado *puzzle* en el que sí pueden aflorar las propuestas definitivas. Véanse los dos párrafos conclusivos con que finaliza *La financiación...*, pág. 497, que, por otra parte, ciertamente dicen muy poco en comparación con todo lo aportado a lo largo de la obra.

Una de estas ocasiones se presenta ante la asignación al comercio libre de un papel multiuso. La progresiva incorporación al tráfico colonial de diversos puertos metropolitanos ya fue ampliamente debatida sin acuerdo por los propios contemporáneos (págs. 299-301) bajo la denominación equívoca de “libre comercio”. El debate, que reapareció entre los historiadores desde hace dos décadas, se ha centrado sobre todo en los resultados reales del reformismo borbónico y en la relación, o no, entre comercio libre y crecimiento económico metropolitano, singularmente en el sector industrial. En realidad, las investigaciones que han sobrepasado el mero nivel cuantitativo del comercio parecen demostrar que, más allá de cierto aumento de la concurrencia propiciado por el comercio libre, no hubo verdadera modernización ni en la praxis del comercio ni en su financiación.³³ Por el contrario, este famoso buque insignia del reformismo borbónico en materia colonial simplemente fue “...una consecuencia de los múltiples cambios que fueron afectando al comercio transatlántico(...) En suma, una consecuencia más del auge demográfico y crecimiento económico europeo en los albores del capitalismo” (pág. 302). El resultado está claro: en este siglo XVIII de importante aumento en Europa del consumo de coloniales, la participación activa del comercio español en su monopolio legal —transformado en oligopolio de docena y media de puertos al final del proceso, aunque Cádiz conserva la primacía incuestionable en el tráfico— no cambia gran cosa. Los metales americanos continúan siendo imprescindibles para la economía europea y las colonias españolas, a pesar de su importante evolución interna y la regionalización de su economía,³⁴ siguen siendo principalmente mineras. En consecuencia, hasta las vísperas del último día del Imperio colonial “los tipos de interés aplicados a la financiación del comercio colonial superaban en mucho al precio corriente del dinero de operaciones

33. Contrástense los diferentes trabajos reunidos en Fontana, J., y A. M. Bernal (present. y coord.): *El comercio libre entre España y América latina, 1765-1824*, Madrid, 1987.

34. Entre la amplia bibliografía sobre ello, Sempat Assadourian, C.: *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, 1982; Laclau, E.: “Feudalism and Capitalism in Latin America”, *New Left Review*, n.º 67, 1971, págs. 19-38 (repr. en C. Sempat y otros, *Modos de Producción en América Latina*, Córdoba (Arg.), 1973, págs. 23-46; Jara, A.: *Guerre et société au Chili: essai de sociologie coloniale*, París, 1961; Tandeter, E.: “Sobre l’análisi de la dominació colonial”, *Reçerques*, n.º 6, 1976, págs. 51-62; Fontana, J.: “Sobre el concepto y la función de los imperios. Algunas reflexiones”, *Manuscrits*, n.º 8, 1990, págs. 9-16, y un atinado resumen enmarcando los hechos en la pretendida crisis del siglo XVII en Sevilla, R.: “La minería americana y la crisis del siglo XVII. Estado del problema”, *Anuario de Estudios Americanos*, XLVII, n.º 2, Sevilla, 1990, págs. 61-81.

crediticias vinculadas al comercio marítimo que no fuese con América; y, por supuesto, muy superior a los tipos de interés usuales en los créditos ordinarios del comercio” (pág. 372). Entre otras cosas porque se seguían redondeando con el agio del cambio monetario.

Pero, en cuanto a alguna posible relación entre aquella oligopolización y la cuantía y evolución de la contratación a la gruesa y los tipos de interés aplicados, la cuestión permanece en terrenos indecisos. Como acaba de decirse, la investigación pone de relieve que los tipos de interés aplicados en el siglo XVIII al crédito colonial, elemento decisivo en la contratación de préstamos a la gruesa como en toda especulación financiera, permanece en cimas inigualadas por ninguna otra fórmula crediticia, con tipos dominantes entre el 35 y el 50%. Sin embargo, tienen tendencia a descender de forma acusada al final del período, aunque ocasionalmente los tipos se ven muy afectados al alza por la coyuntura bélica, especialmente entre 1796-1801, durante la guerra con Inglaterra.³⁵ Este descenso de los tipos es el dato más determinante que, de manera directa y con toda lógica desde el punto de vista del capital, permite explicar sin mayor dificultad el inicio del retraimiento de la participación extranjera en la financiación colonial hasta que se produce su relevo a partir de 1797 por capitales gaditanos, más modestos, desde luego, y con menores horizontes.³⁶ No parece conveniente priorizar otros factores —también presentes, desde luego— para explicar que en esos últimos años Cádiz va dejando de ser un gran centro —geográfico— del comercio mundial y su papel se limita al de ser la primera plaza financiera del país.

La discusión sobre ello ofrece otra ocasión de reflexión ante el recurrente debate planteado en torno a la competencia que otras opciones inversoras en Cádiz pudieron representar para la contratación a riesgo de mar, ya en el contexto de la decadencia colonial (págs. 374 y otras). Serían los *vales reales*, la adquisición de bienes de las primeras desamor-

35 Tal como, mediante la aplicación del “programa Matatías” a las escrituras de riesgo del período A. M. Bernal demuestra cumplidamente. El problema para el lector está en que, salvo una referencia de pasada en la pág.423, este importantísimo dato es reservado ¡hasta la penúltima página! Sólo en ese momento puede considerarse verdaderamente justificada la conclusión aparecida 100 páginas antes sobre el relevo a partir de 1797-1802 de los capitales extranjeros por los gaditanos.

36 Nuevamente recurro a la prosa de F. Braudel: *La dinámica del...*, pág. 68: “En esta extensa zona de operaciones, cuenta con la posibilidad de escoger, y escogerá aquello que le proporcione los máximos beneficios: ¿el comercio en las Antillas ya sólo produce beneficios modestos? Da lo mismo, ya que, en ese mismo instante, el comercio de la India y de la China garantiza la obtención de beneficios dobles. Basta, pues, con cambiar de punto de mira...”.

tizaciones o la suscripción de préstamos consulares a la Corona. La verificación de que Cádiz pierde su posición en el comercio mundial no parece requerir el esfuerzo por hacer depender dicho tránsito de esa competencia sobre todo si, más tarde, aquellas opciones inversoras son presentadas como mero refugio ante la falta de perspectivas durante las guerras coloniales de Independencia (pág. 479). Unos vales reales sobre los que, sin pormenorizar, se puede decir que, como es sabido, su interés era sólo del 4% y que desde la emisión de 1796 se cotizaron por debajo de su nominal y estuvieron lastrados por problemas de convertibilidad —bien entendido que, precisamente, esto mismo permitía operaciones especulativas—. ³⁷ Por tanto, en general, difícilmente pudieron ser capaces de sostener en Cádiz una atracción por encima de la de recurso de mediana rentabilidad. Poco más o menos lo mismo hay que decir de la suscripción de préstamos consulares a la Corona, que se hacían al 6%, en sintonía con el interés corriente en la plaza. ³⁸ En cuanto a las primeras desamortizaciones —que, además, fueron anuladas en 1814— en términos cuantitativos, naturalmente poca cosa puede decirse, salvo que la reducida cuantía de los bienes enajenados en 1798, en 1805 y durante la guerra de 1808-1812 limitaba su significación como inversión. Otra cosa es que los bienes de esta procedencia que estuvieran al alcance de inversores de la plaza se sumaran a la tradicional inversión inmueble por parte de la “burguesía” gaditana. ³⁹ Conviene no perder de vista las perspectivas principales. Simplemente ocurre que, en estos últimos años, se están diluyendo en la nada las poderosas razones por las desde los centros financieros exteriores habían venido fluyendo durante tres siglos los capitales internacionales hacia la cabecera del monopolio.

Sólo entonces, en esos postreros momentos, dejaría de ser cierta en todos sus extremos la afirmación general sostenida por A. M. Bernal a

37 Las principales referencias sobre los *vales reales* son, Hamilton, E. J.: *El Banco Nacional de San Carlos (1782-1829)*, en *El Banco de España. Una Historia Económica*, Madrid, 1970, págs. 197-231, y Artola, M.: *La Hacienda...*, cap. V.3.— “Medios extraordinarios y Deuda pública”.

38 Tinoco, S.: “Capital y crédito en la Baja Andalucía durante la crisis del Antiguo Régimen”, en Fontana, J. (ed.): *La Economía española al final...*, págs. 249-389, véase el cap. 3, “La Real Hacienda y el crédito mercantil de Cádiz y Sevilla (1793-1802)”. Especial atención a los curiosos incentivos ofrecidos en 1801 para animar a los potenciales suscriptores en pág. 372.

39 García-Baquero, A., y L. C. Álvarez Santaló, “Funcionalidad del capital...”, págs. 111 y ss.; García-Baquero, A.: “Burguesía mercantil y propiedad urbana en Cádiz durante el siglo XVIII: el rostro de Jano en la inversión burguesa”, en su *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1989, págs. 121-134, y González de Molina, M., y M. Gómez Oliver: “Beneficios del Comercio colonial. Vales Reales e inversiones inmobiliarias en Cádiz (1798-1823)”, en J. Fontana y A. M. Bernal (present. y coord.): *El Comercio libre...*, págs. 145-161.

lo largo de *La financiación...* referida a que los préstamos a riesgo y cambio marítimo fueron la vía más certera y eficaz de penetración de los capitales extranjeros en la Carrera de Indias. Y ello no sólo en busca de la alta rentabilidad de sus tipos de interés y del premio del cambio monetario, sino también como medio de extender el mercado a sus propias manufacturas gracias al crédito con que aquellos mismos capitales financiaban las compras de los reexportadores españoles. En otras palabras, y como resultado de la investigación microscópica aplicada a cada uno de los períodos y por encima de la dificultad para espigar las principales propuestas, una de las conclusiones más generales a retener puede ser que la Carrera de Indias sólo pudo sostenerse durante más de tres siglos gracias al capital exterior concentrado en el monopolio mediante las operaciones crediticias a riesgo de mar. Y, por lo mismo, los beneficios generados no podían tener más destino final que el que venía predeterminado por el origen de aquellos capitales, dinamizando aquellas economías y no la andaluza.

La anterior no es, con toda su importancia, la única aportación central de gran interés. Como se ha visto en estas páginas, me he limitado a entresacar con brevedad los elementos que en *La financiación...* conducen a un discurso coherente y homogéneo capaz de remover los cimientos de algunos de nuestros conocimientos tradicionales sobre la Carrera. Hemos podido ver así al verdadero monopolio de Indias, semioculto en los pasadizos del barroco edificio legal en que pronto se convirtió el monopolio oficial. Un monopolio que fue controlado a distancia —desde no mucho después de las primeras décadas— por aquellos monopolistas *de facto* que lograron mediante el crédito, como savia nutriente necesaria para el funcionamiento de todo el sistema, sostener en sus manos los hilos de los que pendían los hombres, las embarcaciones y las mercancías que aparecen en el escenario geográfico de la Carrera de Indias.

Naturalmente, no todos los problemas han quedado resueltos y algunas parcelas permanecen opacas en la oscuridad de una documentación redactada por los propios interesados en que así fuera.

Por ejemplo, tras todo lo proporcionado con *La financiación...*, aún es necesario continuar esta línea para cubrir la secuencia completa de la evolución de los riesgos contratados para trazar, con mayor rigor, como propone A. M. Bernal, la coyuntura verdadera del comercio indiano, particularmente por lo que hace al debatido siglo XVII. También hay que esclarecer cual fue el momento preciso y las razones por las que fue necesario comenzar a recurrir a los capitales y a las mercancías extranje-

ras toda vez que era precisamente aquí, en la cabecera del monopolio, donde se supone que, al menos inicialmente, la plata regaba con más generosidad la economía. ¿Se ahogó la economía andaluza en tanta plata como proponen algunas respuestas casi tautológicas? ¿Se trató de un proceso extendido en el tiempo o, desde el primer día estuvo predeterminado? En cualquier caso, sus consecuencias se hicieron cada vez más irreversibles. La cuestión remite al arduo problema —en el que obviamente no voy a entrar— de la temprana incapacidad y falta de competencia de la producción industrial castellana, y andaluza en particular, incrementando el fuerte desnivel existente entre mercancías y medios de pago. Quizá esté ahí alguna de las claves, al menos así lo argumenta con fundamento un memorial redactado en 1563 por un experto en el negocio indiano, al tratar de hacer ver que ese desnivel hacía que cualquier medida que prohibiera la saca de moneda, “*aunque se pudiese(...) cerrar todo el Reino con una llabe...*”, no sólo fuera inútil, sino contraproducente.⁴⁰

De momento, y esto afortunadamente ya es mucho más de lo que teníamos, contamos con una aportación que ofrece múltiples ocasiones de reflexionar a fondo sobre los más importantes aspectos del comercio colonial español y, lo que era mucho más necesario y urgente, sobre su trastienda. A cada galeón de la flota de Indias precedieron decenas o cientos de operaciones mercantiles y financieras. *La financiación...* ha logrado analizar el negocio colonial desde una nueva dimensión que propende a considerar envejecidas, sin por eso ignorar sus resultados, otras investigaciones hasta ahora tenidas por capitales. Así pues, si a partir de ahora podemos valernos de un nuevo punto de partida con el que la investigación puede avanzar por caminos mejor orientados, aunque sean más inhóspitos, es de estricta justicia reconocer que A. M. Bernal, al situar la frontera de nuestros conocimientos mucho más lejos, ha hecho que sea la propia historiografía andaluza la que haya aportado una perspectiva renovadora desde la que analizar con mayor agudeza el verdadero imperio colonial, el imperio que permanecía escondido detrás del hierro, la cruz y el papel sellado. Este imperio fue el que mediante el crédito a distancia, llevó a cabo la explotación económica internacional sobre América como mercado y condicionó su futuro como continente partido en dos.

40 Torregrosa, P. L. de: *Si conbiene derogar la prematica que prohibe la saca de la moneda, o no*, (1563), citado por E. Hernández Esteve: *Establecimiento de la partida doble en las cuentas centrales de la Real Hacienda de Castilla (1592)*, Madrid, 1986, vol.I, págs. 137-139.