

LOS PRODIGIOS DEL COMERCIO. MIRADAS CRUZADAS EN TORNO AL TRÁFICO COLONIAL AMERICANO

JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ
Universidad de Sevilla

“Pero nos acercamos a los prodigios del comercio. Estamos a la vista de Cádiz”. Ésta fue la favorable impresión que, con admiración indisimulada, dejó escrita el barón de Bourgoing cuando, a fines del siglo XVIII, llegó al lugar de Buenavista, en lo alto de la sierra de San Cristóbal, y pudo contemplar, como si de un enorme plano se tratase, todo el contorno de la Bahía de Cádiz, desde el fuerte de San Sebastián hasta la villa de Rota, pasando por la propia ciudad de Cádiz, la Isla de León, La Carraca, Puerto Real y El Puerto de Santa María¹.

Por entonces, Cádiz y su bahía mantenían un activo y lucrativo comercio con las colonias españolas de América y Asia, constituyendo una parte esencial del sistema atlántico sobre el que gravitaba la economía europea del momento. Durante los siglos XVI y XVII la capitalidad del comercio colonial español con América había residido en Sevilla, urbe que había vivido un duradero esplendor entre principios del Quinientos y mediados de la siguiente centuria. Entre finales del XVII y comienzos del XVIII, la cabecera de las flotas y la sede de los organismos rectores del tráfico pasaron a Cádiz, ciudad que, al disponer de las estructuras necesarias, retuvo el protagonismo del comercio atlántico con América cuando la monarquía española decidió aplicar medidas de liberalización sobre el mismo a partir de 1778.

La activación de la Carrera de Indias, el gran sistema de navegación y tráfico mercantil sobre el que la Monarquía Hispánica organizó la explotación comercial de sus posesiones americanas, representó una de las principales consecuencias de la conquista y la colonización de las Indias Occidentales. Las riquezas llegadas de América constituyeron un elemento

1. Barón de Bourgoing, *Un paseo por España durante la Revolución Francesa*. En *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Recopilación, traducción, prólogo y notas de J. García Mercadal, Madrid, Aguilar, 1952-1962, tomo III, p. 1035.

clave para el desarrollo de la economía europea y sobre ellas gravitaron, en buena medida, las finanzas y la política internacional de la monarquía española.

En las vísperas del bicentenario de las independencias americanas, no debe dejarse de lado esta fundamental dimensión de las relaciones entre España y América a lo largo de la Edad Moderna. Una de las facetas más llamativas de aquella realidad la constituyó la intensa participación extranjera en los beneficios directos e indirectos del comercio colonial americano, a despecho del proteccionismo que informó las ideas y las prácticas económicas del mercantilismo y del monopolio legal castellano sobre el comercio colonial. Tal hecho, largamente constatado por la historiografía especializada, confiere a este fenómeno unos perfiles peculiares y nítidamente definidos, que contribuyen a fijar una imagen cosmopolita del negocio americano².

Por ello, resulta interesante constatar la mirada mutua de españoles y extranjeros en torno al tráfico colonial. ¿Qué visión tuvieron los extranjeros del comercio colonial en las vísperas de las independencias? ¿Cómo fueron vistos, a su vez, los comerciantes foráneos desde el lado español? Este trabajo intentará ofrecer algunas respuestas a estas preguntas, que surgen del sugerente juego del análisis de las miradas cruzadas: miradas intercambiadas entre un lado y otro de la frontera de España con Europa; miradas, también, a una orilla y otra del Atlántico³.

2. La bibliografía sobre la Carrera de Indias y el tráfico colonial americano es muy extensa. En una selección de los principales títulos no pueden faltar las referencias a las obras de Chaunu, Pierre, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, S.E.V.P.E.N., 1995-1959; John H. Elliott, *El viejo mundo y el nuevo, 1492-1650*, Madrid, Alianza Editorial, 1984; *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*, New Haven, Yale University Press, 2006; Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, 1976; *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaída, 1992; *La Carrera de Indias: histoire du commerce hispano-américain (XVIe-XVIIIe siècles)*, París, Desjonquères, 1997; Geoffrey J. Walter, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979; Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Madrid, Tabapress, 1993; Ruggiero Romano, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004; P. C. Emmer; O. Pétré-Grenouilleau y J. Roitman (eds.), *A deus ex machina revisited: Atlantic colonial trade and European economic development*, Brill Leiden, 2006; Delgado Ribas y M. Josep, *Dinámicas imperiales (1650-1796): España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2007.

3. En esta línea ha escrito también muy recientemente Lucien Bély, "Comercio y diplomacia: la imagen de la América española en los asuntos internacionales a principios del siglo XVIII", en David González Cruz, *Extranjeros y enemigos en Iberoamérica: la visión del otro. Del Imperio español a la Guerra de la Independencia*, Madrid, Sílex, 2010, pp. 123-135.

ENTRE EL RECELO Y LA INTEGRACIÓN: MIRADAS SOBRE EL EXTRANJERO EN EL COMERCIO COLONIAL

Desde los primeros compases de la conquista de las Indias, la mirada oficial sobre lo extranjero en el comercio americano partió del recelo y el rechazo, actitudes proyectadas sobre la legislación en forma de medidas prohibicionistas, si bien quedaron matizadas en la práctica de gobierno por el cambiante interés económico, financiero o político de la Monarquía. El comercio colonial se organizó desde el principio como un monopolio; lo extranjero quedaba así excluido como un cuerpo extraño a los intereses nacionales que regían su modo de funcionamiento. Ésta fue la regla desde sus principios, a inicios del siglo XVI, hasta la independencia de las colonias americanas en el siglo XIX, pero, como toda regla, tuvo sus excepciones. La exclusión de los extranjeros de la participación en el tráfico colonial guardaba una coherencia absoluta con los principios proteccionistas y los presupuestos nacionales del mercantilismo, aunque fue más teórica que real. Por su parte, las medidas liberalizadoras adoptadas en la segunda mitad del siglo XVIII no tuvieron que ver con una apertura a la participación de otros países, sino tan sólo con la voluntad de que un mayor número de puertos españoles, además de Cádiz, que por entonces detentaba el monopolio del comercio colonial, pudieran beneficiarse de la práctica directa del mismo.

Los tratadistas del siglo XVII dejaron clara la prohibición a los extranjeros de comerciar con las Indias. Solórzano Pereira es explícito al respecto en su *Política Indiana*, cuando expresa que

“... no pueden ser mercaderes en las Indias, ni tratar, contratar, ni aun passar à ellas, i por el consiguiente, ni gozar de sus privilegios, los Estrangeros de los Reinos de Castilla, i Leon, por si, ni por terceras personas...”⁴.

También se refirieron a este asunto Juan de Hevia Bolaños⁵, Gaspar de Escalona⁶ y Veitia Linaje, quien dedicó al mismo un capítulo de su *Norte de contratación*⁷. La prohibición a los extranjeros, como se desprende de la anterior cita de Solórzano, no se limitaba al comercio, sino que era mucho más radical: incluía el propio viaje a las Indias, el establecimiento de vecindad en

4. Juan de Solórzano Pereira, *Política indiana*, Madrid, por Diego Díaz de la Carrera, 1647, tomo II, lib. VI, cap. XIV, p. 1010.

5. *Curia Filipina*, Madrid, por la viuda de Fernando Correa, p. 1622.

6. *Gazofilacio Real Perúbico*, Madrid, 1647.

7. José de Veitia Linaje, *Norte de contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas impresor, 1672, lib. I, cap. XXXI, ff. 236-244, *De la prohibición que para navegar à las Indias, ò comerciar en ellas tienen los estrangeros, y quales lo son para este efecto*.

ellas, el empleo como marinero o soldado en los barcos de la Carrera, el sufragio activo y pasivo en las elecciones de prior y cónsules del Consulado de Mercaderes y el disfrute de prebendas, beneficios y dignidades en las colonias, incluidas las encomiendas, todo ello, claro está, sin disponer de licencia especial otorgada por el rey:

“Deducida de diferentes cédulas –escribe Veitia Linage– ay otra ley, por la qual se manda, que ningun extranjero pueda estar, ni vivir en las Indias, ni passar á ellas, y que los que huviere sean echados dellas, y aviendo passado sin licencia pierdan lo que huvieren ganado”.

Algo más adelante, remitiéndose a una real cédula de 1579, añade:

“Tambien està ordenado que todas las vezes que se despacharen Flotas se haga pesquisa y averiguación de los extranjeros que en ellas cargaren para las Indias, y que se proceda contra ellos”.

Y todavía más:

“Ay otra cedula dada en Valladolid à 13 de Septiembre de 608 (...), por la qual se mandó, que de los extranjeros, y enemigos de la Corona que anduviesen en la carrera de las Indias (...), se hiciese justicia de ellos, sin remision”⁸.

La literatura jurídica no se limitó, sin embargo, a constatar y reforzar estas prohibiciones. Muy en la línea de la época, intentó fundamentar la razón de las mismas, lo que equivale a justificar su moralidad y su justicia. Veitia las respalda en una práctica universal, partiendo de la experiencia y escribiendo que

“la prohibición de extranjeros se vè acreditada por casi todas las Repúblicas de el Mundo, procurando precaver los inconvenientes graves, que resultan de dar entrada a gente forastera de disímil naturaleza, costumbres, y ministerios”.

El auténtico motivo, sin embargo, no era sino de naturaleza económica: el beneficio que sacarían los extranjeros en detrimento de los naturales de permitírseles a aquéllos su actividad en las colonias. Aunque revestida de retórica, esta razón aparece nítidamente expuesta cuando Veitia, apoyándose en Escalona, añade:

8. *Ibidem*, 241-242. Las disposiciones contra el comercio extranjero quedaron reforzadas con la prohibición de admitir en ningún puerto de las Indias trato con extranjeros, bajo pena de muerte y pérdida de bienes.

*“... quando demas de las otras razones politicas, la vulgar de correrse con mas felicidad en suelo ageno, que en el propio, suele favorecerles tanto, que en el torrente de las aguas buscadas, y adquiridas para el refrigerio, y desahogo de nuestros sedientos campos con injuria de la vezindad se propaga, y convierte en aprovechamiento de los estraños”*⁹.

También Solórzano Pereira trata de justificar la justicia de las prohibiciones que afectaban a los extranjeros en las Indias y en su comercio. Su argumentación resulta, sin embargo, hasta cierto punto contradictoria. Arranca del principio de que la libertad de comercio forma parte del derecho de gentes (“*a ninguna nación se le puede cerrar la puerta para que no contrate con otra*”), idea inmersa en otra más amplia sobre el mundo como patria común de todos los humanos. Pero admite que puedan existir causas justas para impedir el comercio de mercaderes extranjeros, siempre que de su concurrencia pudiera resultar algún daño. Como tal considera el peligro de turbación en el reino, así como el descubrimiento y revelación de secretos de Estado o la corrupción de la religión y las costumbres, en el caso –implícito queda– de que los extranjeros que comerciaran fuesen herejes o infieles. A lo que Solórzano añade, apoyándose en el jurista lusitano Jorge Cabedo, que los reyes podían prohibir el comercio de extranjeros en tierras de infieles cuya conversión y conquista les hubiera sido encargada por la Sede Apostólica¹⁰. Tales consideraciones no deben tomarse, sin embargo, sino como un aparato argumental justificativo en el plano jurídico de decisiones cuyo origen era, en suma, económico. Se trataba, en última instancia, de reservar los beneficios del comercio indiano a los propios súbditos como medio de propiciar una fiscalidad favorable a la Monarquía y, en definitiva, de generar las condiciones para que el rey fuese más poderoso¹¹.

9. *Ibidem*, 236-237.

10. *Política indiana, op. cit., loc. cit.* Abundancia de argumentos esgrime también Solórzano para justificar la prohibición de que las encomiendas de las Indias fuesen otorgadas a extranjeros. *Ibidem*, libro III, cap. VI, pp. 282-283. Sobre las relaciones entre el derecho español y portugués, a propósito de la cita de Jorge Cabedo, véase L. Soria Sesé, “Portugal en la historia del Derecho español”, *Anuario de la Facultad de Derecho*, vol. XXII, 2004, pp. 447-474.

11. Esta motivación económica se trasluce claramente en la obra de Veitia cuando, en referencia a la cédula de 1608, se refiere a “*los muchos inconvenientes que resultan de que algunos estrangeros sin tener naturaleza de tratar y contratar, contraviniendo à las ordenanças, y leyes venden las mercaderias à subditos, y naturales destos Reynos à pagar el precio dellas en las Indias, dando ocasión para que la plata y el oro, que viene de aquellas Provincias se saque à otras, y muchas vezes antes de llegar à España*”. Los presupuestos metalistas y crisohedonistas del mercantilismo dominante aparecen claramente de manifiesto en esta cita. Veitia Linage, *Norte de contratación...*, lib. I, cap. XXXI, p. 240.

La definición precisa de lo extranjero, con los efectos jurídicos de exclusión que llevaba aparejada esta categoría sobre el comercio americano, abría sin embargo un delicado frente interno en la Monarquía Hispánica. Diversas reales cédulas declararon explícitamente como extranjeras, en distintos momentos entre mediados del siglo XVI y comienzos del XVII, a determinadas naciones. Así ocurrió con los franceses en 1560, con portugueses y genoveses en 1571, y con holandeses, zelandeses, alemanes, ingleses e italianos —además de nuevamente con los franceses y portugueses— en 1608¹². Sobre estas naciones, pues, no cabía duda, pues estaban explícitamente contempladas como extranjeras en la legislación, tanto más cuanto estaban bajo la autoridad de poderes extraños (y, a menudo, enemigos) o formaban parte de territorios rebeldes contra la monarquía española. Mucho más arduo resultaba determinar, por el contrario, si a efectos del comercio colonial eran extranjeros los súbditos de los territorios no castellanos integrados en la Monarquía, dado que, en origen, la conquista de las Indias fue definida y organizada como una empresa castellana.

Tal problema de definición jurídica fue abordado por diversos tratadistas, entre los que nuevamente se contaron Hevia, Solórzano y Veitia. Solórzano concluyó que sólo los naturales de los reinos de Castilla y León (a los que habría que sumar a los navarros, por considerarse naturalizados desde que así lo dispuso una real cédula del año 1581) estaban autorizados a comerciar con las Indias. Este criterio significaba la exclusión de los naturales del resto de los territorios de la Monarquía y, muy particularmente, los de la Corona de Aragón, que, junto con la Corona de Castilla, había constituido uno de los pilares del proyecto de unidad dinástica (que no de unificación político-institucional) planteado durante el reinado de los Reyes Católicos. En la misma posición excluyente respecto a los aragoneses en materia de comercio a Indias que Solórzano se situó, por su parte, Juan de Hevia Bolaños.

Veitia Linage mantuvo al respecto una postura diferente a la de Solórzano y Hevia, adoptando un punto de vista incluyente respecto a los súbditos de la Corona de Aragón y abanderando desde posiciones teórico-jurídicas su derecho a intervenir en el tráfico americano. Cita en apoyo de su postura varias disposiciones, entre las cuales una real cédula de abril de 1564 por la que Felipe II ordenó expulsar de las Indias españolas a los portugueses y otros extranjeros que hubiesen ido de fuera de los reinos de Castilla y Aragón¹³. Asimismo, se remite a Gaspar de Escalona para citar otra cédula

12. *Ibidem*, 238.

13. “...echarlos eis dellas, y de aquí adelante no consintireis estar en ella a los que de nuevo fueren, y lo mismo hareis en otros cualesquier estrangeros, que han ido de fuera destos Reynos de Castilla, y Aragon”. *Ibidem*, 237.

de 1591 por la que el rey mandó que saliesen de las Indias quienes no fueran naturales de Castilla, Aragón, Valencia y Cataluña, y que no pudiesen tratar en ellas, ni tener compañías de comercio, ni comprar oro ni plata¹⁴. De este tipo de disposiciones, Veitia deduce, sin que al respecto le quepa ningún género de dudas, que los naturales de los territorios de la Corona de Aragón estaban habilitados para pasar a las Indias y residir en ellas; por tanto, también para practicar el comercio con las colonias americanas.

Esta regla, no obstante, contaba con una excepción referida a los naturales de los territorios italianos vinculados a la corona aragonesa. Gaspar de Escalona se refiere en su obra a un pleito promovido por el napolitano Giuseppe Antonelli con objeto de que los naturales de Nápoles no fueran tenidos por extranjeros en el comercio de Indias, basándose en que, además de gobernarse Nápoles por el Consejo de Aragón, no existía una cédula que expresamente los declarase como extranjeros, a diferencia de los que ocurría con los portugueses, los genoveses o los holandeses. Veitia argumentó *a contrario*, sosteniendo convencidamente que, puesto que no estaban expresamente incluidos en las órdenes que contemplaban que sólo los naturales de los reinos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra estaban autorizados para tratar con las Indias, debía necesariamente entenderse que los de Nápoles, Sicilia y otros señoríos vinculados a la Corona de Aragón eran extranjeros a tales efectos y, por lo tanto, estaban excluidos¹⁵.

Como puede comprobarse, la mirada recelosa sobre lo extranjero se extiende dentro de las mismas fronteras de los territorios de una Monarquía compuesta como era la Hispánica, una construcción política diversa y compleja formada por una pluralidad de reinos y territorios con identidades políticas e institucionales diferentes que presentaban un escaso grado de articulación y cohesión, más allá del hecho de reconocer a un mismo monarca. En la colonización y la explotación colonial de la América española se impuso desde el principio una visión castellano-céntrica, matizada con el tiempo, aunque no sin debate jurídico, por la tendencia a considerar a aragoneses y navarros como parte de un mismo proyecto político: el encarnado por los Reyes Católicos como artífices del descubrimiento y la conquista.

Aquella concepción exclusivista se mantuvo sin variación hasta el final del período colonial. La obra de Antúnez y Acevedo, de fines del siglo XVIII, permite constatarlo de manera fehaciente¹⁶. Este autor dedica el artículo

14. *Ibidem*, 238.

15. *Ibidem*.

16. Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación, y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1797, especialmente pp. 268-278. Existe edición facsímil, con presentación y estudio preliminar de A. García-Baquero, Madrid, Ministerio de Hacienda, 1981.

primero de la parte quinta de su obra a la exclusión de los extranjeros del comercio con las colonias españolas. Afirma que, desde su descubrimiento, había correspondido por disposiciones reales a los españoles el derecho privativo de residir y comerciar con las Indias, y cita como antecedente de una prolija serie de cédulas y pragmáticas reales orientadas en tal dirección una instrucción de 1501 al comendador fray Nicolás de Ovando, cuando fue gobernador de Tierra Firme, por la que se le mandaba que ni en esta provincia ni en las islas se admitiese a personas extranjeras y que, si alguna se hallase allí, fuese expulsada. Antúnez y Acevedo rebatió, apoyándose en la autoridad de Veitia Linage (“el hombre más instruido en la legislación del comercio de Indias”, en su opinión) al cronista Antonio de Herrera, quien en sus *Décadas* (1601-1615) afirmó que en 1526 se dio licencia general para que todos los súbditos del Imperio español pudiesen pasar a las Indias y contratar en ellas. Antúnez sostuvo que en el siglo XVII la prohibición mantuvo su vigor, ya que Veitia la aseguró al tiempo de la publicación de su *Norte* en 1672 y fue, además, recogida en el código de leyes de Indias de 1681¹⁷.

En el siglo XVIII no se produjo novedad en esta materia. El proyecto de 1720 para la expedición de flotas y galeones se ratificó en el derecho privativo de los naturales, prohibiendo incluso la navegación en la Carrera de Indias de buques de fábrica extranjera. Como única excepción, entre 1713 y 1714 se permitió momentáneamente a los franceses la navegación y el trato con las Indias, organizándose varias expediciones de comerciantes de St.-Malò a El Callao, unas con éxito y otras que terminaron en el fracaso, pero este permiso, con palabras de Antúnez y Acevedo, no abolió la regla general que excluía a los extranjeros del trato con las Indias españolas y debe mirarse sólo como una dispensa temporal condicionada por las circunstancias de un tiempo en el que tanto el comercio como la marina española estaban aniquilados¹⁸.

La eficacia de las normas de exclusión, como puede esperarse, fue sin embargo limitada. La reiteración de cédulas prohibiendo a los extranjeros viajar y comerciar con Indias y las órdenes que decretaban su expulsión de

17. Antúnez narra que durante el reinado de Carlos II, en los momentos de mayor decadencia del comercio americano, el rey ordenó formar una junta para estudiar remedios a la situación miserable en que se hallaba el tráfico, pidiendo un informe reservado al secretario del despacho Manuel de Lira. Éste aconsejó el establecimiento de una compañía general en la cual entrasen ingleses, alemanes, holandeses y súbditos de otras naciones amigas, como también naturales de los demás estados y provincias dependientes de la Corona. Según Antúnez, las razones esgrimidas por Lira eran sólidas, y, sin embargo, el gobierno no condescendió a adoptar la medida propuesta, “*constante siempre en la máxima de excluir á los extrangeros de todo trato con las Indias*”. *Ibidem*, 276.

18. *Ibidem*, 277.

las colonias ponen claramente de manifiesto que su presencia en el sistema no pudo ser impedida en la práctica. Este hecho ha podido ser constatado por la historiografía, como se comprueba en el caso de los estudios de Enriqueta Vila sobre extranjeros en Cartagena de Indias¹⁹.

El propio sistema ofrecía resquicios. El rey podía conceder habilitación y licencia especial a individuos extranjeros para el comercio con América. Bajo determinadas condiciones, como eran residir en España o en las Indias durante diez años con casa y bienes raíces y estar casado con mujer española, un extranjero obtenía la habilitación para el comercio en la Carrera de Indias, según dictaminaba una cédula de 1561, ratificada por una provisión real del año siguiente. Estas condiciones se endurecieron, no obstante, durante el reinado de Felipe III, cuando comenzó a exigirse veinte años de residencia continua, además de autorización librada por el Consejo de Indias, previa información judicial del cumplimiento de los requisitos establecidos. Aun así, los extranjeros se valían de testigos falsos para las correspondientes probanzas, debido a lo cual el monarca fijó en cuatro mil ducados el monto de los bienes raíces necesarios para demostrar el arraigo de un extranjero en España y decretó que la prueba de poseerlos debía realizarse documentalmente a través de escrituras notariales auténticas, y no mediante información de testigos²⁰.

La existencia de extranjeros habilitados para comerciar con América resultó al cabo tan habitual en la Carrera que se ordenó que en la Casa de la Contratación existiese un libro destinado a registrar a aquéllos que habían obtenido la correspondiente carta de naturaleza. Por otra parte, los hijos de extranjeros nacidos en España estaban considerados como naturales²¹, lo que facilitó que se consolidasen en el tráfico americano dinastías de mercaderes llegadas de otros países²², aunque no dejaron de sufrir algunas discriminaciones.

En efecto, el recelo oficial y el prohibicionismo relativo a los extranjeros en la Carrera de Indias generaron no pocas disfunciones y pusieron en evidencia contradicciones notables dentro del sistema del comercio colonial

19. Enriqueta Vila Vilar, *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo-Universidad de Bogotá, 2001.

20. Veitia, *Norte de contratación*, lib. I, cap. XXXI, 239-242.

21. Así, “por una ley (...) se confirma (...) que con los nacidos y criados en estos Reynos de padres estrangeros se use lo mismo en las Indias que con los naturales dellos”. *Ibidem*, 239.

22. Entre los diversos ejemplos que se podrían traer a colación al respecto, puede citarse el de los Fantoni, familia de comerciantes florentinos instalada en Cádiz en el siglo XVI que tuvo presencia y continuidad durante varias generaciones en el tráfico americano. Juan José Iglesias Rodríguez, *El árbol de sinople. Familia y patrimonio entre Andalucía y Toscana en la Edad Moderna*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2008.

español. En 1617 el Consejo de Indias ordenó que no se pudiese elegir prior ni cónsules en el Consulado de Mercaderes de Sevilla que fuesen hijos o nietos de extranjeros. En observancia de esta disposición, se anuló la elección de don Luis Bucarelli, a pesar de que su padre, el florentino Antonio María Bucarelli, había sido uno de los más importantes cargadores a Indias y gozó de dispensa para ser cónsul, junto a otros importantes mercaderes de origen italiano, como Bartolomé Vivaldo, Juan y Miguel de Neve y Tomás Mañara²³.

La política oficial respecto a los extranjeros y a su comercio fue variando en función de la evolución de la coyuntura política internacional. La situación de guerra contra un país foráneo llevaba a menudo aparejada la adopción de medidas de represalia que afectaban a sus nacionales. Como ejemplo puede verse el intento de ahogar el comercio holandés, así como el repunte que tanto éste como el comercio inglés experimentaron en Andalucía al firmarse la Tregua de los Doce Años durante el reinado de Felipe III²⁴. La adopción de este tipo de medidas resultó habitual, tanto en España como en el resto de Europa, en la larga historia de conflictos que jalaron los siglos modernos.

La variabilidad de la actitud oficial respecto a los extranjeros en función del estado de las relaciones diplomáticas entre los respectivos países se puede ejemplificar en el caso de Francia. La llegada al trono español de los Borbones, con Felipe V, significó la apertura de una etapa de relaciones privilegiadas entre ambos países, con efectos inmediatos en la numerosa colonia francesa residente en España, cuyos miembros pudieron beneficiarse durante la guerra de Sucesión de una jurisdicción privativa en primera instancia para todas las causas, tanto civiles como criminales, en las que estuvieran implicados, ya fueran actores o reos²⁵. Sin embargo, tras la Revolución, el enfrentamiento de la España de Carlos IV con la Francia revolucionaria

23. Veitia, *Norte de contratación*, lib. I, cap. VII, 105. Ante la crisis del comercio español, este autor pensaba que era factible considerar que se eliminara la prohibición por lo que tocaba a los hijos y nietos de extranjeros, manteniéndola para éstos, aunque hubieran obtenido privilegio de naturaleza. Para el siglo XVIII, la problemática de los hijos de extranjeros ha sido ampliamente tratada por Margarita García-Mauriño, *La pugna entre el consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1999.

24. Luis Salas Almela, "Poder señorial, comercio y guerra. Sanlúcar de Barrameda y la política de embargos de la Monarquía Hispánica, 1585-1641", *Cuadernos de Historia Moderna*, 33 (2008), pp. 35-59.

25. Ejercía esta jurisdicción un juez conservador de la nación francesa, para cuyo cargo fue nombrado don Pascual de Villacampa y Pueyo, miembro del Consejo de Castilla. Este juez conservador tenía la facultad de nombrar subdelegados territoriales. En el reino de Sevilla ejerció tal subdelegación don Antonio de Miranda Osorio. A su muerte en 1709 le sucedió don Manuel de Torres, oidor de la Audiencia sevillana.

conllevó, primero, la adopción de medidas de control de todos los extranjeros residentes y transeúntes y el establecimiento de filtros para los que llegasen nuevamente; y, después, entre 1793 y 1794, con el estallido de la Guerra de la Convención, la promulgación de órdenes de extrañamiento de los franceses no domiciliados y de internamiento tierra adentro de los residentes en puertos marítimos y lugares próximos a la frontera, junto con la creación de una Junta de Represalias encargada de embargar los bienes de los franceses expulsados²⁶.

Como conclusión puede afirmarse que, no obstante el recelo oficial respecto a la participación extranjera en el comercio de Indias, se constata un elevado nivel de integración a corto plazo de los integrantes de las colonias mercantiles foráneas en el entramado social de las ciudades que se emplearon en dicho tráfico.

Así ocurrió en la Sevilla del Renacimiento, en cuya elite se fundió la aristocracia local con los grandes mercaderes llegados de Europa atraídos por las expectativas de ganancia que ofrecía el comercio atlántico, entre los que destacaron especialmente los italianos, que jugaron un papel destacado en la vida de la ciudad²⁷. Lo mismo ocurrió en Cádiz, donde ya a partir de los siglos XV y XVI se deja notar la presencia de una activa colonial mercantil extranjera, en la cual destacaron especialmente los genoveses (los Cherino, Lomelín, Marruffo, Negrón, Sopranis, Boquín de Bocanegra...),

26. La creación de la Junta de Represalias se llevó a efecto mediante una real cédula dada en Aranjuez, el 6 de junio de 1793. Su funcionamiento se reguló detalladamente a través de otra real cédula fechada en San Ildefonso, el 16 de agosto del mismo año. Finalmente, el internamiento de los franceses residentes en puertos marítimos y lugares de la frontera con Francia se decretó por real cédula dada en San Ildefonso el 25 de septiembre de 1794. El internamiento debía efectuarse a una distancia de veinte leguas de puertos y fronteras y el rey lo justificó en la conducta comprobada en muchos de los franceses exceptuados de la orden de extrañamiento de 1793, "... poco conforme á mis Reales intenciones, notándose en sus acciones, palabras ó escritos cierta inclinación a las máximas, espíritu y designios de los Revolucionarios, hasta el punto de haberse hecho sospechosos en general á los habitantes de los Pueblos en donde residen, especialmente en aquellos que por su situación les proporcionan la comunicación con la Francia...".

27. Véanse, al respecto, las obras de Enrique Otte, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996; Pike, Ruth, *Enterprise and adventure: the genesis in Seville and the opening of the New World*, Cornell University Press, Ithaca, N.Y., 1966, *Aristócratas y comerciantes: la sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, Ariel, 1976; Francisco Morales Padrón, *La ciudad del Quinientos*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1977; Núñez Roldán, Francisco, "Tres familias florentinas en Sevilla: Federighi, Fantoni y Bucarelli (1570-1625)", en *Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVI*, Sevilla, 1989, pp. 23-50; Vila, Enriqueta, *Los Corzo y los Mañara: tipos y arquetipos del mercader con Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1991; Ildefonso Pulido, *La familia Centurión (mercaderes, diplomáticos y hombres de armas)*, Huelva, [s.n.], 2004.

aunque también aparecen otros de origen florentino (como los Fantoni), británico (los Chilton) y, más tarde, flamenco (Colarte)²⁸. Desde muy pronto, los grandes comerciantes extranjeros asentados en las ciudades andaluzas vinculadas a la Carrera de Indias e imbricados en las redes del comercio internacional europeo se insertaron en las elites locales, mimetizando sus usos sociales, incorporándose a los gobiernos locales, en los que llegaron a ejercer una gran influencia y, a veces, un verdadero control, colaborando con la monarquía e, incluso, adquiriendo señoríos y títulos de nobleza. Situaciones, todas ellas, muy alejadas del recelo oficial que parecía determinar, aunque sólo en el plano jurídico, su exclusión de la participación en el tráfico colonial americano, que constituyó uno de los grandes ejes, al tiempo que uno de los grandes alicientes, del desarrollo capitalista de Europa y del nuevo sistema económico mundial durante los siglos modernos.

LA VISIÓN DEL OTRO: EL COMERCIO COLONIAL A OJOS DE EXTRANJEROS

Desde el otro lado del espejo, la mirada extranjera sobre el comercio colonial español en América está repleta de matices. No se trata, en absoluto, de una mirada superficial o anecdótica; por el contrario, abunda en observaciones penetrantes y en reflexiones de interés, lo que ofrece una idea de la importancia concedida por sus autores a un sistema que percibían como estratégico y fundamental para la economía europea de su tiempo. Los ángulos de observación posibles al respecto son diversos. Podríamos haber estudiado los informes consulares, abundantes al menos en el caso de Francia e Italia, o las referencias al mundo colonial realizadas por los filósofos ilustrados. No es el caso, al menos por esta vez. Hemos preferido, en esta ocasión, acudir a los escritos de los viajeros extranjeros, en los que se combina sugerentemente la mirada curiosa con la observación utilitaria en función de la identidad, las motivaciones del viaje por España y los intereses específicos de cada uno de ellos²⁹.

28. Hipólito Sancho de Sopranis, *Los genoveses en Cádiz antes del año 1600*, Jerez de la Frontera, Ayuntamiento, 1939, "Las naciones extranjeras en Cádiz durante el siglo XVII", *Estudios de Historia Social*, IV, 2, 1960, pp. 657-877; José Sánchez Herrero, *Cádiz. La ciudad medieval y cristiana*, Córdoba, Caja de Ahorros de Córdoba, 1981; Manuel Bustos Rodríguez, *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz: los Colarte*, Cádiz, Diputación Provincial, 1991; Iglesias Rodríguez, Juan José, *El árbol de sinople*, op. cit.

29. Utilizaremos a este fin la edición clásica, ya citada, de J. García Mercadal, en tres volúmenes, que recoge una nutrida y variada colección de textos. De acuerdo con los objetivos del presente trabajo, se emplearán especialmente los tomos segundo y tercero, dedicados respectivamente a los siglos XVII y XVIII.

Una primera observación común, expresa o subyacente, en torno a la realidad de la América española y al tráfico mercantil practicado por la metrópoli radica en las fabulosas riquezas procedentes de las Indias. “*La mejor parte de España está en las Indias*”, afirma convencidamente el caballero francés Antoine de Brunel en 1665³⁰. Pocos años más tarde, el marqués de Villars, en sus *Memorias de la Corte de España*, evaluaba la plata que anualmente venía a España desde el virreinato del Perú en ocho o diez millones de escudos, a los que se sumaban cerca de cuatro millones procedentes de Nueva España y dos millones de escudos, la mayor parte en oro, provenientes de Santa Fe. A todo este oro y esta plata añadía el valor de las mercaderías que llegaban de América, principalmente esmeraldas, lana de vicuña, cochinilla, azúcar, tabaco, cacao y palo de Campeche³¹. Y, por las mismas fechas que Villars, madame d’Aulnoy estimaba que venían de las Indias cada dos años más de cien millones de libras, observando que la llegada de la flota era motivo de regocijo y ocasión para la mayor demostración de liberalidad:

“...*invade Madrid un regocijo general siempre que llega el momento del arribo de la flota de las Indias* –escribió–. *Como no tiene humor para atesorar, esa abundancia de dinero que de pronto llega se derrama por todo el mundo. No parece sino que esas sumas inmensas no cuestan nada, y que es un dinero que el azar les envía (...); porque en tan pocos países se podría encontrar una liberalidad tan natural como en éste...*”³².

El sistema de explotación de las grandes riquezas de las Indias llamó lógicamente la atención de los observadores extranjeros. Uno de los presupuestos de tal sistema era la absoluta dependencia a la que España sometió a las colonias respecto al abastecimiento de la metrópoli, realizado regularmente a través de la Carrera de Indias. Algunos viajeros remarcan este hecho. Así, el marqués de Villars escribe:

30. *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, op. cit., II, p. 422.

31. *Ibidem*, II, p. 886.

32. *Ibidem*, II, 1065. Las remesas de metal precioso constituyeron el capítulo más valioso de las importaciones americanas. Sobre su volumen, ritmo de llegada y consecuencias sobre la economía española y europea existen estudios clásicos como los de Earl H. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1983; Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, Barcelona, Ariel, 1981^a; Morineau, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d’après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.

*“Los españoles no están establecidos en las Indias más que hasta donde les es necesario para sacar allí dinero, y (...), para tener a ese país en una dependencia inevitable de España, lo han dejado desprovisto de todas las cosas que pide la necesidad...”*³³.

Étienne de Silhouette abundaba alrededor de 1729 en esta idea cuando afirmaba que América no podía pasarse sin las mercaderías y manufacturas de Europa³⁴. Brunel, por su parte, observó la prohibición, bajo rigurosas penas, de plantar viñas en América a fin de mantener la carestía del vino y la dependencia de las colonias respecto a un producto que allí multiplicaba por seis o siete el precio de origen en Andalucía³⁵.

La organización del tráfico colonial aparece descrita con cierto detalle en los escritos de algunos viajeros. La propia madame d’Aulnoy se refiere al sistema de grandes flotas. Éstas eran dos: la Flota de Nueva España y los Galeones de Tierra Firme. La primera, en la imagen transmitida por la aristócrata normanda, llegaba a Puerto Rico, para luego dirigirse a Veracruz a descargar y vender las mercancías que transportaba desde Europa, que eran llevadas por tierra hasta la ciudad de Méjico. Después se dirigía a La Habana, evitando la estación de los huracanes, para regresar a España tras trece o catorce meses de viaje. Por su parte, los galeones de Tierra Firme iban a Cartagena de Indias, y de allí a Portobelo, en el istmo de Panamá, lugar de encuentro entre las mercancías llegadas de Europa y la plata y mercaderías llegadas desde Perú a través de la ciudad de Panamá. En Portobelo, con palabras de madame d’Aulnoy, se celebraba

“una de las ferias más grandes del Universo, porque en menos de cuarenta o cincuenta días se despachan allí, por lo menos, por veinte millones de escudos de toda suerte de mercancías de Europa, que se pagan al contado”.

Terminada la venta, los galeones volvían a Cartagena, donde se hacía un gran comercio de las mercaderías de Indias. A continuación, marchaban a La Habana a fin de hacer la provisión necesaria para el viaje de vuelta a España, adonde regresaban después de una travesía de nueve meses de duración. Las grandes flotas iban acompañadas por galeones de guerra que, en teoría, sólo estaban destinados a tareas de escolta y no debían transportar ninguna mercancía. Sin embargo, *“la avaricia de ganancia triunfa sobre las prohibiciones*

33. *Viajes de extranjeros*, II, p. 885.

34. *Ibidem*, III, p. 215.

35. *Ibidem*, II, pp. 424-425.

*expresas del rey, y van algunas veces tan cargados, que si los llegasen a atacar no podrían defenderse*³⁶.

Étienne de Silhouette, por su parte, también ofrece noticias acerca de la Flota y los Galeones y del comercio con Méjico y Perú, pero su mirada se ensancha más allá al otro lado del Pacífico, para dar cuenta del lucrativo comercio con Filipinas, también colonia española. Dicho comercio se hacía a través de Acapulco, donde se cargaba tanto mercancías europeas, llegadas en la Flota a través de Méjico y Veracruz, como mercaderías de Nueva España. Estos productos eran intercambiados en las Filipinas por otros originarios de China y las Indias Orientales, de “lo más rico y más precioso” producido en aquellos países, que eran transportados en el viaje de vuelta hasta Veracruz y, desde allí, hacia España y Europa nuevamente a través de la Flota. Silhouette estimaba que los chinos y los japoneses hacían un gran comercio en las Filipinas y, atento a los intereses de su país, opinaba que los franceses, que tenían vedado como extranjeros el tráfico con Filipinas, podrían servirse como intermediarios de los chinos para infiltrarse en el mismo³⁷.

Todo este sistema se basaba en la existencia de un puerto único privilegiado en España a través del que se ejercía el monopolio y que concentraba las funciones organizativas del tráfico colonial. Este puerto fue primero Sevilla y, más tarde, a causa de los problemas de navegación que presentaba el río Guadalquivir, Cádiz, adonde se trasladó la cabecera de flotas en 1680 y, después, en 1717, la Casa de la Contratación, una decisión oficial que contó con la resistencia activa del comercio sevillano³⁸. Del pleito entre ambas ciudades se hizo eco el padre Jean Baptiste Labat, dominico francés que viajó por España a comienzos del siglo XVIII, cuando dicho pleito estaba en plena efervescencia. Refiriéndose al edificio de la lonja de mercaderes de Sevilla, escribe que fue un sitio muy frecuentado en otro tiempo pero que su actividad se encontraba muy detenida, y que lo estaría mucho más aún en el caso de prosperar el pleito sobre la residencia de la Casa de la Contratación, el cual, según todas las apariencias sería sentenciado a favor de la ciudad de Cádiz. Y añade:

36. *Ibidem*, II, pp. 1051-1052.

37. *Ibidem*, III, pp. 214-215.

38. Sobre la competencia entre Sevilla y Cádiz por la capitalidad del comercio colonial americano, véase Girard, A., *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cádiz jusqu'à la fin du XVIIIe siècle*, París, E. de Boccard [etc.], 1932 (hay traducción española: Sevilla, Renacimiento, 2006, con prólogo de A. García-Baquero); Víctor Fernández Cano, “Disputa por la sede de la Casa de la Contratación en 1725”, *Anuario de Estudios Americanos*, 26 (1969), pp. 357-383; Ravina Martín, Manuel, *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel de Herrera*, Cádiz, Diputación Provincial, 1984.

“Ese golpe –añade– acabará de arruinar a Sevilla, que se despuebla y se hace cada día más pobre, a pesar del orgullo de sus habitantes, que son, sin discusión, los más orgullosos españoles que existen en toda España”³⁹.

El comercio colonial supuso para Cádiz –una ciudad de comercio más que de nobleza y de gentes de letras, en palabras del padre Labat– una era de esplendor. De ella fueron testigos excepcionales muchos de nuestros viajeros⁴⁰. Un francés anónimo, escribía de Cádiz a fines del siglo XVII que era “un famosísimo y rico puerto marítimo”, donde el dinero corría más que en ningún sitio de Europa⁴¹. La misma opinión mantuvo Silhouette, quien escribió sobre Cádiz que era una ciudad “muy mercantil”, y afirmó categóricamente: “No hay sitio en Europa donde el dinero sea más abundante y corra más”. El espejismo del Cádiz dieciochesco, sin embargo, le hizo suponer desacertadamente que a lo largo de toda la historia la ciudad había estado “extremadamente poblada”⁴². El autor anónimo de un *Estado político, histórico y moral de España*, escrito hacia 1765, sostenía que Cádiz era la ciudad más considerable de Andalucía después de Sevilla, incluso más rica que esta capital, cuyo comercio y esplendor había absorbido. “La ciudad de Cádiz –apostillaba– respira los placeres, el lujo y la riqueza”⁴³. Cádiz, finalmente, era comparada por su comercio al mismo Londres: “Londres y Cádiz son los países donde el comercio tiene más actividad y extensión”, escribió Étienne-François Lantier⁴⁴.

Un sistema de explotación colonial tan fabuloso como el impuesto por España en América terminó por erigirse en uno de los principales fundamentos

39. *Viajes de extranjeros*, III, p. 163.

40. “Las relaciones económicas Cádiz-América –escribe A. García-Baquero– no son sino la propia capacidad de existir de Cádiz a lo largo de la modernidad. Desde el siglo XVI hasta comienzos del XIX, Cádiz es lo que es su posición en el comercio americano. Esto quiere decir que existe un modelo de ciudad (que es siempre un modelo de habitantes de ciudad) y que para la nuestra se concentra, redondea, promueve y casi agota en el Cádiz del siglo XVIII, el siglo americano por excelencia, en el que la ciudad alcanzó, por segunda vez en su casi trimilenaria historia, la categoría de ciudad-mito gracias, fundamental y decididamente, al hecho de haber ostentado a lo largo de ese período la capitalidad del monopolio de la Carrera. Todo lo demás será el proceso de llegar a ser y la decadencia de haber sido”. Antonio García-Baquero, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, Diputación Provincial, 1991, p. 15.

41. El relato de sus viajes por España, Portugal, Alemania y Francia fue publicado en Ámsterdam por el editor J. Gallet en 1700. *Viajes de extranjeros*, III, 98.

42. *Ibidem*, III, 247-248.

43. *Ibidem*, III, 527. El *Estado político, histórico y moral de Reino de España* fue publicado por primera vez por J. Thernard en *Revue Hispanique*, nº 78 (abril de 1914).

44. *Viaje a España del caballero San Gervasio, oficial francés*, París, 1809. *Viajes de extranjeros*, III, p. 1178.

económicos de la Monarquía. A ello aludía Antoine de Brunel cuando, en referencia a las Indias, escribía que “*los reyes, teniendo necesidad de dinero, han ido allí a trocar sus súbditos por el oro*”⁴⁵. La fiscalidad, más que la explotación directa de los recursos y de las posibilidades del comercio, fue la vía de detracción y de participación de la Monarquía en los beneficios deparados por las colonias. El quinto real establecido sobre la producción de las minas americanas y los impuestos sobre el comercio de la Carrera de Indias representaron fuentes saneadas de ingresos para la hacienda real. Pero, al mismo tiempo, la fiscalidad suponía un condicionante negativo para el tráfico. Así lo entendía el autor del *Estado político, histórico y moral del Reino de España* cuando escribía que la parte que el rey tenía en el comercio, no sólo el americano sino también nacional, era un impedimento al comercio mismo y que los españoles no podían emprender el tráfico sin verse arruinados por los derechos del rey. En el comercio de las Indias, añadía, los españoles se veían también “*sujetos y tiranizados*”⁴⁶.

En tiempos de quiebra hacendística, la intervención real se vio agravada por los secuestros oficiales de la plata de particulares que venía en los barcos de la Carrera, bajo la fórmula de préstamos forzosos a la Corona reembolsables a largo plazo⁴⁷. Brunel se refiere a este tipo de recursos extremos, observando que, a menudo, los negocios de los mercaderes de Indias no soportaban este tipo de secuestros, viniendo a la quiebra, y que, además, la mayor parte de las veces tales préstamos no eran devueltos.

La respuesta inmediata a la fiscalidad y al riesgo del secuestro de los metales preciosos de la Carrera de Indias era el fraude, un fenómeno que alcanzó su punto álgido en un siglo crítico como el XVII. El propio Brunel da cuenta de las quejas de los mercaderes por el abrumador control fiscal del comercio colonial y observa que muchos mercaderes evitaban que se registrase oficialmente el oro y la plata que les enviaban desde América, eludiendo así pagar los derechos del rey, aunque exponiéndose a la confiscación si eran descubiertos. De acuerdo con los maestros y capitanes, que llevaban una ventaja en esta operación, parte del metal precioso que viajaba en las bodegas de los galeones de la Carrera era trasvasada a barcos ingleses u holandeses que aguardaban la llegada de las flotas en las proximidades de Cádiz o Sanlúcar de Barrameda, siendo transferido a otros países

45. *Ibidem*, II, 422.

46. *Ibidem*, III, 554.

47. Además de lo tocante por vía de impuestos al rey, la hacienda real retenía en estas ocasiones todo el metal precioso que venía de Indias consignado a cuenta de particulares, ofreciendo a cambio títulos de deuda pública (los *juros*), sobre los que los titulares cobraban un interés anual.

Europeos sin que los oficiales del rey pudieran detraer la parte correspondiente a la hacienda real⁴⁸.

Jean Heraldu, señor de Gourville, enviado de Condé a España, se refería en 1669 al mismo fenómeno, sin que se le escapara que el fraude propiciaba una mayor circulación del dinero:

“Estimaban entonces que no podían venir de las Indias todos los años más que cerca de seis millones para la cuenta particular del rey —escribió—, a causa de los fraudes y de las malversaciones que se cometen cuando los galeones vienen de ese país sobre los derechos que deben pagar a su majestad católica. Hay una infinidad de particulares que sacan de ello por rectitud, lo que hace que el dinero corra un poco más”⁴⁹.

Madame d’Aulnoy, por su parte, anotó que la Casa de la Contratación llevaba el registro de todas las mercancías que se enviaban a las Indias y que de allí se traían, a fin de garantizar que el rey cobrara sus derechos, pero que eso servía de muy poco debido al fraude, a causa del cual el monarca *“es tan mal pagado que no recibe ni la cuarta parte de lo que le corresponde”⁵⁰*.

La generalización del fraude se veía facilitada por la corrupción de los oficiales reales. Los oficios relacionados con las Indias, en la perspectiva de Brunel, eran muy apetecidos por las expectativas de ganancia que conllevaban:

“Las gentes de toga y pluma —escribió con alguna exageración— son en este país los más adinerados: no se habla más que de consejeros (...) y de secretarios que entraron en los asuntos públicos extremadamente pobres, y que en poco tiempo se han hecho ricos y opulentos y se cree que los que manejan los de las Indias son los más opulentos; así, ese conde de Peñaranda, que sirvió también él en las negociaciones de Münster y de los Países Bajos (...), en lugar de escoger la presidencia del Consejo de Flandes, para lo que, sin duda, era muy adecuado, ha querido más a su regreso tener la del Consejo de Indias. Cada uno sabe el beneficio que se puede obtener sobre los cargos que allí se dan, y sobre las mercancías que vienen de allí o que allí se mandan”⁵¹.

La realidad cotidiana del fraude tenía su base en la existencia de una clase de individuos especializados en el contrabando, los llamados en la época *metedores*, y en la connivencia interesada de los propios oficiales de aduana, que actuaban a menudo de acuerdo con ellos. Muy elocuente es, al respecto, la imagen transmitida por el padre Labat, quien tomó noticia de

48. *Viajes de extranjeros*, II, pp. 424-425.

49. *Ibidem*, II, pp. 737-738.

50. *Ibidem*, II, p. 1049.

51. *Ibidem*, II, pp. 424-425.

esta realidad en el Cádiz de comienzos del siglo XVIII, escribiendo sobre los mercaderes de Indias lo siguiente:

“Cuando hay motivo para temer alguna cosa, se acomodan con ellos (los aduaneros) por mediación de ciertos corredores, cuyo negocio es hacer contrabando. El más considerable es el del transporte del dinero en especies o en barra: es un artículo sobre el que los españoles no quieren ser razonables (...); vigilan, sobre todo, para impedir el que lo transporten de la ciudad a los barcos. Pero esos corredores de contrabando lo toman a riesgo suyo y lo llevan fielmente a los barcos donde debe ser embarcado mediante medio por ciento, alguna veces uno, y hasta dos por ciento, según la importancia del riesgo a que se exponen o fingen exponerse, porque es inaudito el que jamás les haya ocurrido accidente. Y ¿cómo habría de ocurrirles? Ván a la parte con las gentes de la oficina de la Aduana, y a menudo incluso con sus propios representantes”⁵².

Madame d’Aulnoy se mostraba segura acerca de la fiabilidad de los metedores, los cuales, a pesar de defraudar al fisco, no solían engañar a los comerciantes con los que se concertaban. También pensaba que estaban tan engastados en el sistema que se seguirían más daños que beneficios de perseguirlos, por lo que los gobernadores y los jueces hacían la vista gorda y no se daban por enterados de su actividad. Proponía, no obstante, un remedio fácil para eliminarlos, cual era disminuir los derechos del fisco y acordar con los comerciantes que el porcentaje que pagaban a los metedores lo entregarán a la Casa de la Contratación, evitando así los riesgos de una actividad ilegal y fraudulenta que podía acarrearles la confiscación total de sus mercancías, *“pero los españoles –sostiene la Aulnoy– quieren todo o nada, y muy a menudo se quedan sin nada”⁵³.*

Junto al fraude, el hecho que en mayor medida llamó la atención de los viajeros fue la infiltración extranjera en el comercio colonial español, tan profunda que la mayor parte de los beneficios de esta actividad iban a parar a otros países, a pesar de las rígidas reglas del monopolio. Uno de los que expusieron esta cuestión de una manera más expresiva fue Étienne de Silhouette, quien escribió: *“Los españoles se han reservado para ellos solos el comercio de los países que poseen en América; pero, de todos modos, las otras naciones tienen allí más parte que ellos mismos”*. Y, como buen conocedor de la obra de Baltasar Gracián, alguno de cuyos libros tradujo al francés⁵⁴,

52. *Ibidem*, III, 124.

53. *Ibidem*, II, 1064.

54. En concreto, *El Político* (1640), tratado de moral práctica trazado bajo el pretexto del encomio biográfico al rey Fernando el Católico y que se inscribe en la tradición de los “espejos de príncipes”.

trajo en su ayuda una cita de *El Criticón*⁵⁵, a través de la cual se sugiere la imagen de España como “las Indias de Europa”, de la que todos se aprovechan:

“Todos buscan a España y chupan lo mejor de ella: son las verdaderas Indias de Francia. Que si los españoles sacan el oro y la plata de las Indias para los alfileres y otras bagatelas, ese oro y esa plata se van inmediatamente a París para otras bagatelas; los franceses se aprovechan de ese modo de lo que traen las flotas, pero sin gastos, sin disparar un cañonazo, sin perder una gota de sangre, sin trabajar en las minas, sin entrar en el fondo de la tierra, sin despoblar el Estado y sin correr los mares ni exponerse al naufragio; España encuentra a los indios en el Nuevo Mundo y Francia a los suyos en España”.

Silhouette apostilla: “*Si Baltasar Gracián viviese hoy, habría dicho de los ingleses lo que dice de los franceses*”⁵⁶.

Años antes que Silhouette, también Antoine de Brunel describió la participación extranjera en el comercio colonial español en términos expresivos. Para él los españoles servían a las otras naciones como los antiguos *damnati ad metalla*⁵⁷, y eran como el burro de Arcadia, que, aun cargado de oro, mordisqueaba los cardos⁵⁸. Un siglo más tarde la situación seguía siendo la misma o parecida a la vista de los observadores extranjeros, pues el autor del *Estado político, histórico y moral del Reino de España* afirmaba en 1765 que el comercio de las Indias servía a la especulación de los extranjeros y estaba totalmente entre sus manos, aunque ninguno de ellos penetrase en las colonias⁵⁹. En forma novelada, Lantier se refirió a esta realidad por medio de una supuesta conversación mantenida en Elche con un comerciante de Cádiz, en los términos siguientes:

*“Convenid, señor –le dije–, en que vuestro país ha sufrido la suerte del Zante o del río Escamandro, que corrían antaño con aguas abundantes y que hoy apenas si arrastran un hilo de agua” “Convengo en ello, las aguas fecundas de Méjico y del Perú atraviesan nuestro país, pero no se detienen en él”*⁶⁰.

La participación foránea en el tráfico americano se conjugaba mal con la exclusión legal de los extranjeros adoptada por el poder político desde los

55. Publicada en tres partes, entre 1651 y 1675, *El Criticón* representa la obra cumbre de Gracián, en la que vuelca su visión filosófica de la vida, desengañada y pesimista.

56. *Viajes de extranjeros*, III, pp. 214-215.

57. En la Antigüedad romana, condenados a trabajar en las minas. Los españoles no eran, así, más que los proveedores de metal precioso para otros países extranjeros.

58. Metáfora de los ricos que viven miserablemente.

59. *Viajes de extranjeros*, III, pp. 553-554.

60. *Ibidem*, III, p. 1193.

mismos comienzos de la colonización. Eludir las prohibiciones significó recurrir a intermediarios españoles, que se prestaron con gusto a colaborar en una actividad que proporcionaba respetables ganancias a cambio de un riesgo reducido. Estos testaferros remitían a América bajo su firma mercancías europeas, cuyo contravalor metálico era transferido a los países de origen al regreso de las flotas. Madame d'Aulnoy se refirió a este mecanismo en la relación que escribió de su viaje a España:

“Como los extranjeros no se atreven a arriesgarse para ir allí, porque se expondrían a ser colgados, ponen todos sus efectos a nombre de comerciantes españoles, en los que encuentran una gran fidelidad; y aunque el rey quisiera hacerlo, no podría impedir que los extranjeros recibiesen sus lotes, porque los españoles antes consentirían en perder lo suyo que en dejar que perjudicasen a los otros”⁶¹.

El marqués de Villars advierte de los efectos de esta práctica, al constatar en sus *Memorias de la Corte de España* que el tráfico americano reportaría grandes tesoros al rey de España si tuviese parte en el mismo, pero, según reseñó *“todos los efectos son para los comerciantes extranjeros, que trafican bajo el nombre de los españoles”⁶².*

También el padre Labat escribió sobre el comercio comisionista al referirse a Cádiz como centro del comercio con las Indias Occidentales y a la abundancia de comerciantes extranjeros existentes en esta ciudad, los cuales, siguiendo sus palabras,

“envían sus efectos para hacerlos transportar a América sobre los barcos españoles, bajo el nombre de un factor o comisionista español. Porque es preciso saber que no está permitido a nadie el traficar con las Indias españolas más que únicamente a los naturales de España, de suerte que es necesario que todos los demás comerciantes pasen por sus manos, sirviéndose de ellos y entregándose a su buena fe para la pérdida o el beneficio realizados”⁶³.

La abundante presencia de comerciantes extranjeros en Cádiz queda reflejada por diversos autores, que trazan una imagen cosmopolita de esta ciudad vinculada a los efectos de la Carrera de Indias. El saboyano Raimundo de Lantery comprobó en un momento temprano, el año 1673, que en Cádiz residían treinta hombres de negocios italianos, once franceses, otros tantos ingleses, ocho hamburgueses y veintiún holandeses y flamencos.

61. *Ibidem*, II, p. 1064.

62. *Ibidem*, II, p. 885.

63. *Ibidem*, III, 141.

Cada una de estas naciones contaba con su correspondiente cónsul⁶⁴. El anónimo francés que publicó la relación de su viaje en 1700 constataba que toda clase de naciones abordaban en este puerto. Labat se refería a Cádiz como el sitio donde todos los comerciantes franceses, ingleses, holandeses e italianos enviaban sus efectos para hacerlos transportar a América. En el citado *Estado político, histórico y moral del Reino de España* puede leerse acerca de los habitantes de Cádiz que “*son amables, alegres y casi todos extranjeros, la mayor parte franceses*”, a causa de lo cual no dominaban las costumbres propias del país y la lengua francesa se hablaba tanto como la española. Aunque exagerada, se trata, sin duda, de una magnífica imagen del Cádiz del XVIII. Por su parte, el mayor inglés W. Dalrymple observó en 1774 que Cádiz “*está llena de franceses, que en ella están muy protegidos y se enriquecen fácilmente por el comercio*”. A lo que añadió: “*Hay también muchos irlandeses católicos y viajeros de todos los países; el comercio inglés no sostiene más que un cónsul y tres factores, que son muy atentos con los extranjeros*”⁶⁵.

Los comerciantes extranjeros no sólo hacían patente su fuerte presencia en Cádiz, sino también en otras ciudades de su bahía también ligadas al tráfico colonial americano. Así, El Puerto de Santa María era visto en 1700 como un “*puerto considerable por la proximidad de Cádiz, lo que hace que sea habitado por multitud de mercaderes extranjeros*”⁶⁶. En términos casi idénticos se refirió a este lugar Étienne de Silhouette, cuando escribió: “*Esta ciudad está frente por frente de Cádiz y la proximidad de ese puerto hace que esté habitada por un gran número de mercaderes extranjeros*”⁶⁷.

64. *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las memorias de Raimundo de Lanery)*, estudio preliminar y edición de M. Bustos Rodríguez, Cádiz, Caja de Ahorros Provincial, 1983, p. 88.

65. *Ibidem*, III, 716. P. Collada Villalta ha dedicado algunos estudios a la presencia extranjera en el Cádiz del XVIII: “El impacto americano en la Bahía: la inmigración extranjera en Cádiz, 1709-1819”, *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, Caja de Ahorros de Huelva, 1981, I, pp. 49-73; “En torno a los orígenes del monopolio comercial gaditano: mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la Bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII”, *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna, I*, Córdoba, 1983, pp. 603-616. Véase, también, Juan José Iglesias Rodríguez, “La burguesía de negocios en la baja Andalucía barroca”, En *Andalucía Barroca*, Sevilla, Junta de Andalucía, 2008, II, pp. 117-127.

66. M***, *Viajes hechos en diversos tiempos en España, en Portugal, en Alemania, en Francia y en otras partes*, Ámsterdam, Jorge Gallet ed., 1700. *Viajes de extranjeros*, III, p. 98.

67. *Ibidem*, III, 247. Sobre extranjeros en El Puerto de Santa María, Juan José Iglesias Rodríguez, *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*, Sevilla, Muñoz Moya y Montraveta editores, 1991, pp. 493-529; “Las colonias extranjeras en El Puerto de Santa María durante el reinado de Carlos IV”, en Pere Molas Ribalta (ed.), *La España de Carlos IV*, Madrid, Tabapress, 1991, pp. 91-102.

La realidad del comercio colonial americano como un monopolio ficticio, intensamente penetrado por los intereses extranjeros, era explicada en términos críticos hacia los españoles por madame d'Aulnoy, quien achacaba este hecho a un defecto natural como la pereza: "... la natural pereza que les impide trabajar y tener en su país manufacturas, les obliga a tener que recurrir a aquellos que pueden proporcionar mercaderías para ese país"⁶⁸. Utilizando similares términos críticos se manifestaba Jean Baptiste Labat, aunque poniendo más el énfasis en la vanidad de los españoles que en su pereza:

*"Tal es la vanidad de los españoles, seguros como están de encontrar el pan y la sopa a la puerta de los conventos, que les gusta más pasar su vida en las incomodidades de una miseria vergonzante antes que trabajar para librarse de ella. De este modo, España está llena de toda clase de extranjeros que trabajan para los españoles y que se llevan lo mejor de sus rentas"*⁶⁹.

La observación de Labat, como puede comprobarse, no está exclusivamente focalizada hacia el comercio colonial, sino que afecta a la economía española en su conjunto. Así, Labat sostiene que, sólo en Andalucía, trabajaban más de veinte mil franceses en faenas agrarias o en modestos trabajos de servicios, extrayendo anualmente grandes cantidades de dinero para su país. En el caso del comercio, el protagonismo extranjero resultaba apabullante. Cargando las tintas en exceso, aunque erigiéndose en testigo de una realidad llamativa, Labat afirma que había en España veinte mercaderes extranjeros por cada uno nacional.

Incidir exclusivamente en supuestos o reales defectos colectivos, como la pereza o la vanidad, a la hora de explicar la incapacidad de España para capitalizar las ventajas del mercado americano resulta a todas luces desproporcionado. La lógica del funcionamiento económico, el inadecuado manejo de esa lógica por parte de los gobernantes o el peso de los objetivos hacendísticos en la toma de decisiones sobre las colonias fueron, entre otros, activos factores condicionantes del fracaso (en cualquier caso siempre relativo) de la economía española ante la oportunidad de América. Pero, sin duda, este tipo de juicios ilustra, incluso en mayor medida que las informaciones descriptivas, el ángulo de visión de los observadores extranjeros sobre el comercio colonial español.

En todo caso, del ejercicio de análisis sobre el juego de las miradas cruzadas (la visión española de lo extranjero como extraño al sistema colonial y la visión extranjera del mismo) se desprende con claridad que todo el sistema se

68. *Viajes de extranjeros*, II, p. 1063.

69. *Ibidem*, III, p. 140.

basó en una doble falacia o espejismo: el de las Indias y su comercio como exclusivo monopolio español y el del control oficial exhaustivo sobre el tráfico. La presencia activa de comerciantes e intereses extranjeros, incluso (según los momentos) en términos de aplastante predominio sobre los españoles, y el impacto profundo del fraude en la Carrera, fenómenos ambos largamente constatados por los observadores extranjeros, pusieron en crisis aquellos fundamentos teóricos sobre los que se intentó diseñar la arquitectura compleja de aquel formidable sistema.

Como ya se ha visto al hablar de la política sobre los extranjeros, las condiciones impuestas por la coyuntura política forzaron alteraciones y excepciones a la misma lógica organizativa del sistema como monopolio. Tal ocurre, por ejemplo, tras el desenlace de la Guerra de Sucesión. Los tratados de Utrecht, que pusieron término a la guerra, abrieron una brecha a la participación legal de Inglaterra en el tráfico español con sus colonias americanas, a través del llamado *navío del permiso* y del conocido como *asiento de negros*. El primero significaba reconocer a Inglaterra el derecho de enviar anualmente a las colonias españolas un barco cargado con 500 toneladas de mercancías. Esta grieta en el monopolio oficial español representó una oportunidad que Inglaterra aprovechó a fondo para hacer un comercio mucho mayor con la América española que el autorizado por los acuerdos de paz. El asiento de negros significó, por su parte, consagrar el papel de Inglaterra en el tráfico esclavista, que dominó durante largas décadas, llevando desde África hasta América la fuerza de trabajo demandada en las explotaciones de las colonias.

Étienne de Silhouette dedica algunas páginas a este tráfico humano, por lo demás sin el menor asomo de crítica moral. Señala que durante una década, entre 1702 y 1712, habían sido los franceses los beneficiarios del asiento, cuya titularidad pasó a Inglaterra en 1713 a la firma del tratado de Utrecht. Los ingleses obtuvieron así una lucrativa concesión por un plazo de treinta años para llevar negros a la América española. Esta concesión la explotaría la Compañía Inglesa del Mar del Sur, fundada a fines del siglo XVII y que, al actuar más como instrumento político en la financiación de la guerra entre Inglaterra y Francia que como genuino instrumento comercial, había asistido a una caída notable del valor de sus acciones, las cuales se recuperaron a partir de la concesión del asiento. En virtud de éste, la Compañía del Mar del Sur vendería 4.800 negros al año a un precio de 33 pesos y un tercio por cada negro bien constituido, entre quince y treinta años de edad. Inglaterra incrementaría así los beneficios del comercio triangular entre Europa, África y América, un circuito altamente lucrativo. Aunque se comprometió a que las mercancías inglesas no vendidas en África dentro de este circuito triangular serían devueltas a Europa o vendidas en las Antillas inglesas, lo cierto es que algo más tarde Inglaterra obtuvo

licencia para venderlas en la América española, lo que para Silhouette había representado obtener “*propriadamente hablando, un segundo navío de permiso*”⁷⁰.

La intervención inglesa en el comercio con la América española fue mucho más allá de los estrictos términos de los tratados de paz, minando las bases del monopolio español. A través de Jamaica, los ingleses llevaron mercancías para vender de contrabando en las colonias españolas, cuyos habitantes descubrieron las delicias del comercio directo con los extranjeros, al margen del sistema fiscal español⁷¹. A cambio de este comercio furtivo los ingleses obtenían dinero contante o mercancías sobre las que obtenían grandes ganancias, como la cochinilla y el índigo. Silhouette estimaba que los beneficios para Inglaterra ascendían a no menos de seis millones de pesos al año, una auténtica fortuna⁷².

La hegemonía mercantil inglesa hacía presagiar al autor del *Estado político, histórico y moral del Reino de España*, testigo del poderío económico británico, la decadencia del imperio colonial español:

“Será muy difícil actualmente a ninguna nación de Europa —escribió— engrandecerse por el comercio, en tanto los ingleses sean los dueños absolutos del mar. La languidez y la debilidad de los españoles en su Marina, en sus colonias y en su comercio llegan a ser una especie de bienestar político, en cuanto este estado les hace esperar la paz y la tranquilidad. Pero, ¿un reino tan grande debe perpetuar su esclavitud? ¿No debe saber hacer sacrificios momentáneos a su honor? ¿Qué serán de día en día las colonias españolas junto a la industria inglesa? ¿No disminuye el beneficio a ojos vistas? ¿No se verán al fin obligados a tomar el partido de la fuerza?”⁷³.

70. *Ibidem*, III, 215-216. Antoine de Brunel se ocupó también hacia 1665 del tráfico negrero en las colonias españolas, en la época en que éste estaba dominado por Portugal. Al respecto, escribió lo que sigue: “...el número de los indios ha disminuido de tal suerte que desde hace mucho tiempo no los hay para trabajar en las minas y en las viñas del Perú. Por donde el beneficio ha disminuido mucho, porque un negro cuesta allí 50 escudos; y desde que Portugal ha establecido un rey (...) —se refiere a la independencia portuguesa de la Monarquía Hispánica— ya no se cuenta con la comodidad de los negros tan baratos; porque además de las sesenta piezas de a ocho de adquisición, el rey de Portugal ha fijado un impuesto de tanto como lo les cuestan: de tal modo que un negro no llega a Cartagena, donde los desembarcan, que no les cueste a los españoles más de 200 escudos. No se podría creer cuán grande es el beneficio que el rey de Portugal saca de ello; y los que conocen ese beneficio aseguran que asciende a algunos millones de oro por año. Esta consideración y algunas otras (...) me hacen conocer lo que tan a menudo me han dicho en Madrid de que ese gran tesoro de las Indias es más bien de los particulares y de los extranjeros que del rey de España...”. *Ibidem*, II, 444.

71. Véase, al respecto, Grahn, Lance, *The political economy of smuggling. Regional informal economies in early Bourbon New Granada*, Oxford, 1997.

72. *Viajes de extranjeros*, III, p. 216.

73. *Ibidem*, III, 558.

Preguntas no faltas de clarividencia, sin respuesta momentánea, cargadas de graves interrogantes para el futuro.

LAS VÍSPERAS DE LAS INDEPENDENCIAS: DEL LIBRE COMERCIO AL FRACASO DEL SISTEMA

En la tercera parte de este trabajo vamos a ocuparnos de la visión que tuvieron los extranjeros sobre la última y decisiva etapa del comercio colonial español, entre fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, es decir, en los momentos vesperales de las independencias de los países americanos.

El libre comercio supuso un importante cambio en la orientación de las relaciones económicas entre España y sus colonias americanas. Inauguró una nueva etapa, que sería ya la última y definitiva antes de la independencia de las colonias. A partir de 1778, Cádiz ya no ostentaría el monopolio exclusivo de la Carrera de Indias, que se abrió oficialmente a la participación de otros puertos españoles. Se trató de una medida parcialmente liberalizadora que, sin embargo, se mantenía dentro de la lógica mercantilista secular del sistema, que excluía legalmente a los extranjeros de la participación en el comercio con las Indias. En realidad, la medida no debe mover a error sobre la adscripción de los gobernantes españoles a los principios del mercantilismo proteccionista y su explicación debe tener en cuenta las políticas ilustradas de fomento y el intento de evitar los efectos del contrabando como algunas de sus principales motivaciones.

El debate sobre la libertad de comercio con las colonias estaba ya instalado en la Europa de los años setenta del siglo XVIII. El abate Raynal la había defendido como medio para favorecer el desarrollo de la industria en España⁷⁴. Algunos de los viajeros extranjeros en España se hicieron eco de este debate e, incluso, aportaron reflexiones al mismo. El diplomático francés Jean François Peyron alaba la claridad, el método y el estilo de Raynal y se declara favorable al libre comercio, pero cuestiona con argumentos

74. G.T. Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des européens dans les deux Indes*, París, 1770. Prohibida durante algún tiempo en España, esta obra fue traducida por Pedro Francisco Suárez de Góngora, duque de Almodóvar del Río, y publicada en 1784 bajo el seudónimo de Eduardo Malo de Luque, con el título *Historia política de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas* (Madrid, imprenta de Antonio de Sancha). La obra del abate Raynal contó con muchas ediciones y tuvo una gran influencia. En palabras de Jorge Basadre, representa una prueba de que América estuvo bien presente en las meditaciones y los planes de los grandes mentores de la Ilustración, y una muestra de la recepción entre los ilustrados de la “leyenda negra” acerca de la destrucción de la población indígena americana, el abandono del comercio, los abusos de la administración y los horrores del fanatismo. J. Basadre, *Perú: problema y posibilidad y otros ensayos*, Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1992, p. 281.

diversos la oportunidad del nuevo reglamento español que aplicaba sus principios al comercio colonial.

Para Peyron, la sustitución del antiguo sistema de flotas por los navíos de registro (que no salían en plazos señalados, sino en cualquier momento del año, previo permiso oficial) a partir de la Guerra de la Oreja de Jenkins, en los años cuarenta del siglo, había resultado una medida positiva, ya que introducía flexibilidad en el sistema y garantizaba la comunicación permanente con las colonias al hacer mucho más frecuentes las expediciones. Sin embargo, el decreto de libre comercio había dejado insatisfechos a los comerciantes de Cádiz, sin que tampoco se alcanzaran a ver con claridad las ventajas para los otros lugares habilitados para el comercio directo con América. Desde su punto de vista, el decreto estimulaba el comercio sobre la agricultura, perjudicando los intereses del interior del país al beneficiar el interés de los puertos.

Se trata de un argumento de resonancias fisiocráticas, y no será el único, pues más adelante Peyron también criticará el proteccionismo español sobre las manufacturas primándolas sobre el fomento de la producción agrícola. El decreto de libre comercio, al dilatar y desconcentrar la demanda provocaría también, según Peyron, desajustes en la oferta, que podría superar la demanda del mercado americano, arrastrando los precios a la baja y provocando la ruina de los comerciantes. Por otra parte, en la perspectiva de Peyron, la concentración del comercio colonial en Cádiz propiciaba la concurrencia de comerciantes extranjeros en esa plaza, permitiendo la disminución de los precios de sus mercancías, beneficio que ahora se perdería al distribuirse tales comerciantes por puertos ubicados en lugares diversos. Una última objeción planteada por el diplomático francés se basaba, justamente, en los beneficios, ahora atenuados, de la concentración de capitales y barcos en Cádiz, que favorecía el crédito y la división del riesgo, al posibilitar a los comerciantes la distribución de sus mercancías en varios navíos, sin arriesgarse a perderlas todas de un solo golpe en caso de naufragio o de ataque de corsarios. A favor del decreto, Peyron citaba la rebaja de impuestos, al sustituirse el impuesto *de palmeo* (un canon por cada palmo cúbico de mercancías cargadas) por un impuesto *ad valorem* del seis por ciento, y la consecuencia de esta rebaja: la beneficiosa disminución de los precios de los fletes⁷⁵.

75. *Viajes de extranjeros*, III, pp. 801-802. El debate sobre el libre comercio se desarrolló con intensidad en Cádiz, hasta entonces capital del monopolio. Véase, al respecto, Antonio García-Baquero, *El libre comercio a examen gaditano: crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1999. Véase también Bernal, Antonio Miguel (coord.), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987.

La conclusión de Peyron era que el reglamento de libre comercio resultaba contrario a los intereses de España y de su comercio. “*No es que quiera atacar a la libertad, la creo no solamente útil, sino absolutamente necesaria*”, afirmó, para a renglón seguido sostener que la libertad debía moderarse en algunos países, entre ellos España. Respecto al comercio colonial, opinaba que la solución estaba en hacerlo libre a todos los españoles, sin permisos ni trabas, bajo derechos moderados, pero establecerlo en Cádiz como puerto único. La actividad mercantil del resto de los puertos españoles podía fomentarse estimulando el cabotaje y el comercio nacional con el resto de Europa, bajo la protección de la marina de guerra. Sostenía que España

*“ha trabajado eficazmente para formarse una marina militar temible; pero... ¿para qué? Es un cuerpo hermoso sin alma, si no se convierte en apoyo de una buena marina mercante (...), y si no tiene comercio directo más que con sus propias colonias, no sabrá ni exportar sus mercancías al extranjero ni importar las materias brutas o fabricadas de que carece”*⁷⁶.

Con mayor concisión y menor profusión de argumentos que Peyron, también el inglés Joseph Townsend señaló los efectos negativos del decreto de libre comercio: el “rudo fracaso” experimentado por los comerciantes de Cádiz por la anulación del monopolio. De esta medida se habían derivado, en su opinión, la saturación del mercado en las colonias y la quiebra de diversas casas de negocios gaditanas y de otras ciudades que habían entrado en el negocio sin la garantía de disponer de los capitales suficientes para soportar la competencia y las pérdidas inevitables en los primeros momentos de su aplicación⁷⁷.

Cádiz, sin embargo, mantuvo la hegemonía en el comercio colonial español después del decreto de libre comercio. A pesar de la idea del “rudo fracaso” transmitida por Townsend, lo cierto es que, en realidad, no podía ser de otra manera: Cádiz concentraba el capital económico y humano, las estructuras comerciales y todas las ventajas de una tradición mercantil que jugaba abiertamente a su favor. No otra que la de una ciudad cosmopolita, frecuentada por naves mercantes procedentes de todas partes y de primerísima importancia comercial es la imagen que transmite del Cádiz de fines del siglo XVIII el barón de Bourgoing. “*Pero lo que, sobre todo, da importancia a Cádiz, lo que lo iguala a las mejores poblaciones del mundo, es lo importante de su comercio*”, escribió, añadiendo que en 1795 había en la ciudad

76. *Viajes de extranjeros*, III, p. 804.

77. *A journey through Spain in the years 1786 and 1787*, Londres, C. Dilly ed, 1792 (3 vols.).

más de 110 naveros y unas 170 casas comerciales, sin contar a los comerciantes al por menor y a los tenderos, ni tampoco a los comerciantes franceses que tuvieron que salir de la ciudad a causa de la orden de expulsión dictada durante la Guerra de la Convención.

A ello añadió algunos elocuentes datos estadísticos sobre la actividad marítima de Cádiz: en 1776 entraron en su puerto 949 barcos de todas las naciones, 265 de los cuales franceses; en 1791 fueron 1.000 los navíos que recalaron en Cádiz: 180 ingleses, 176 españoles de América, 162 españoles de Europa, 116 franceses, 104 portugueses, 90 estadounidenses, 80 holandeses, 41 daneses, 25 suecos, 22 raguseos, 6 genoveses, 2 venecianos, 1 hamburgués, 1 ruso, 1 alemán y 1 español de Manila. Asimismo, anotó que los 177 barcos procedentes de las colonias habían traído cerca de 26 millones de pesos en metales preciosos y se refirió a las naciones extranjeras establecidas en Cádiz: irlandeses, flamencos, genoveses, alemanes, ingleses y holandeses. Respecto a los franceses, indica que antes de la orden de expulsión había más de 50 casas comerciales francesas, además de unos 30 tenderos, otras tantas modistas y por lo menos 100 artesanos de diferentes oficios naturales de Francia⁷⁸. Una imagen, sin duda, de esplendor mercantil y prosperidad, aunque sobre ella ya sobrevolaban sombras insospechadas por el momento de ruina y decadencia.

Pero volvamos a la mirada crítica de los viajeros sobre la política económica española. Ya hemos constatado los juicios emitidos por Peyron y Townsend sobre el libre comercio. Ambos, y también Bourgoing, escribirían sobre los efectos del proteccionismo y sobre la extensión del contrabando. El decreto de libre comercio fue compatible con otras medidas intervencionistas tendentes a fomentar las manufacturas y a proteger la producción nacional mediante prohibiciones a las exportaciones de ciertas materias primas y a las importaciones de manufacturas textiles extranjeras. Peyron señalaba que se había prohibido también exportar a las Indias manufacturas extranjeras, estando como estaba España aún lejos de poder abastecer por sí misma a sus colonias, y lamentaba que Francia, perjudicada por estas medidas, no hiciera lo suficiente por promover su comercio, atento más el gobierno francés a gravarlo con impuestos destinados a alimentar las finanzas públicas que a ordenarlo, estimularlo y protegerlo⁷⁹.

Townsend se mostró como un ácido detractor del proteccionismo español y como un firme partidario del liberalismo económico:

78. *Viajes de extranjeros*, III, pp. 1040-1041.

79. *Ibidem*, III, 803.

“El Gobierno español –aseveraba– no ha adquirido todavía ninguna idea liberal concerniente al comercio, incluso actualmente algunos de sus mejores escritores políticos se parecen a esos perros de caza que gracias a su lentitud siguen todavía la pista cuando sus compañeros, más listos, han alcanzado ya la presa”.

Censuraba que, en lugar de remover los obstáculos que entorpecían el comercio, los españoles se esforzaran en reducir sus límites, con la vana esperanza de establecer un monopolio, sin tomar en consideración su falta de capitales, de industria y de espíritu de empresa, y la imposibilidad de impedir el contrabando⁸⁰. Finalmente, consideraba al gobierno despótico e ignorante, y juzgaba como errores las prohibiciones, que consideraba absurdas, los monopolios y los derechos excesivos establecidos sobre el comercio⁸¹.

Las consecuencias de la errada política económica española, anclada en el proteccionismo mercantilista, eran, según Peyron, el atraso español (*“España ha quedado retrasada sobre una multitud de objetos esenciales”*) y, sobre todo, el contrabando. Según opinaba, España había querido salir de la dependencia del comercio extranjero y no había hecho más que multiplicar el incentivo de las ganancias ilícitas; *“todo son trabas, estupideces, dificultades, cuando quiere poner límites al contrabando, le abre salidas que no tenía”*⁸². Cádiz, como principal plaza mercantil de España y como puerto hegemónico en el comercio colonial, era un enclave propicio para el contrabando:

*“En ninguna parte se hace tanto contrabando como en el puerto de Cádiz –sostenía el barón de Bourgoing–. Es planta que se da y que arraiga siempre en los sitios donde existen múltiples prohibiciones y las ocasiones de burlarlas son frecuentes y tentadoras”*⁸³.

Los esfuerzos de vigilancia llevados a cabo por las autoridades para impedir el contrabando resultaban inútiles, las prohibiciones no eran respetadas. Townsend observó en su viaje por España que, a pesar las prohibiciones en vigor, el uso de telas de algodón de Manchester en el vestido de los hombres se encontraba generalizado, como también los velos de muselina entre las mujeres. *“No hay ley que pueda impedir las operaciones de los contrabandistas”*, concluía⁸⁴. El proteccionismo español resultaba un débil obstáculo para la expansión de los mercados de una Inglaterra inmersa de pleno en la primera revolución industrial.

80. *Ibidem*, III, 1552.

81. *Ibidem*, III, 1558.

82. *Ibidem*, III, 804.

83. *Ibidem*, III, 1041.

84. *Ibidem*, III, 1552.

Arbitrariedad de los aduaneros, fraude, corrupción. Tal es el pesimista panorama transmitido por nuestros viajeros a la hora de referirse al comercio español, y particularmente el gaditano, de fines del siglo XVIII. Peyron denunciaba:

“Cada aduanero se convierte en intérprete de la voluntad del soberano (...). La lista de los abusos en ese género es de las más considerables, y el Gobierno (...) parece no querer poner a ello fin. He gemido más de una vez al ver el comercio extranjero sometido al despotismo más arbitrario”.

Los oficiales de aduana eran a menudo colaboradores necesarios del fraude y el contrabando. Bourgoing se refiere a los empleados subalternos y a los vistas de la aduana de Cádiz como elementos especialmente corruptos del sistema de control aduanero. Habla a favor, sin embargo, de la severidad y la integridad de los administradores en el desempeño de su encargo, como responsables máximos de la aduana, y refiere que, gracias a las denuncias de uno de ellos, el gobierno puso en marcha una comisión depuradora, cuyos saludables resultados, sin embargo, duraron escaso tiempo. Volviendo a echar mano de una comparación muy de su gusto, concluye:

“El contrabando es una planta que arraiga fuertemente en el terreno en que se instala y por más que corten su tallo a ras del suelo bien pronto renace de sus raíces. Se aleja, se oculta en los momentos críticos, pero apenas pasados, el fraude reanuda sus antiguas artimañas y la codicia su osadía”⁸⁵.

Townsend, por su parte, refiere que un gobernador militar reciente, cuyo nombre silencia prudentemente, a pesar de tener una actuación severa y honrada durante su mandato, se dejó corromper al final del mismo, permitiendo a cambio de dinero que los comerciantes defraudasen las rentas públicas y que los estafadores pudieran evitar las acciones judiciales de sus acreedores;

“sin embargo —escribe con ironía—, sus predecesores habían sido tales y era tan probable que los que debían sucederle se le parecerían, que cuando fue llamado (por el gobierno), se llevó el sentimiento de los habitantes, y un certificado de buena conducta firmado, es cierto, por frailes a los que había tratado muy bien antes de su marcha”⁸⁶.

85. Sobre el fenómeno del contrabando, su represión y las comisiones encargadas de informar al gobierno y ponerle coto existe un reciente y magnífico estudio de Miguel Ángel Melón Jiménez, *Contrabando y militarización del orden público en España (1784-1800)*, Madrid, Sílex, 2009.

86. *Viajes de extranjeros*, III, p. 1558.

Townsend, uno de los más importantes viajeros extranjeros por la España del XVIII, cuya obra llevaron consigo y leyeron muchos de los soldados napoleónicos que invadieron la Península Ibérica en 1808, dedicó un puñado importante de páginas al comercio americano y a la realidad de las colonias, abordando otra serie de cuestiones de interés, además de las ya referidas. Trazó una breve pero convincente síntesis de la evolución de la Carrera de Indias, apenas empañada por algún error puntual cometido por el viajero inglés. Informó con amplitud acerca de las compañías privilegiadas que se ocuparon en el tráfico colonial español. Trató asuntos tan relevantes como el tráfico de esclavos, la producción de metales preciosos en la América española o el valor económico del comercio de Indias.

Sobre las compañías de comercio, Townsend centró su atención en la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y en la Compañía de Filipinas. Fiel a sus principios librecambistas, criticó la política que había llevado a la creación de estas compañías y de las compañías privilegiadas europeas que les sirvieron de precedente y modelo, las cuales habían surgido

“no solamente en perjuicio de los ciudadanos en general y de los manufactureros en particular, sino con gran detrimento de las provincias que han estado sometidas a los monopolios”.

A ello añadió la idea de que limitar una actividad comercial a un pequeño número de individuos iba en detrimento de la mayoría y era *“incompatible con todos los principios de equidad y de política comercial”*. Sobre la Compañía Guipuzcoana, Townsend registró su creación en 1728 con privilegio de Felipe V para comerciar en exclusiva con Venezuela. También indica que, aunque el objetivo de la Compañía era intercambiar artículos europeos por oro, plata, cueros, cacao, azúcar y otras producciones de las regiones comprendidas en su ámbito de actuación, en realidad el cacao se convirtió en el principal producto de su comercio. Entre 1770 y 1774 la Compañía Guipuzcoana importó a través de los puertos de San Sebastián y Cádiz cerca de veinte millones de libras de cacao, cantidad que hizo caer el precio del chocolate en España a la mitad de lo que solía en momentos anteriores. La compañía utilizaba una docena de barcos mercantes y otros nueve con misiones de guardacostas, y empleaba 2.500 marineros y un buen número de factores, agentes y empleados. En 1789 la Compañía sufrió un duro golpe por la captura de un convoy cargado de mercancías que hizo el almirante inglés lord Rodney, en el contexto de las actividades de hostigamiento que Inglaterra llevó a cabo en las costas caribeñas de las colonias españolas.

La Compañía de Filipinas, que absorbió a la Compañía Guipuzcoana de Caracas, se creó en 1785, recibiendo la concesión del comercio con aquellas

colonias orientales de España, que hasta entonces se realizaba a través de Acapulco y la ruta del Pacífico por el galeón de Manila. Según Townsend, esta compañía se instituyó siguiendo las ideas sugeridas en su obra por el abate Raynal. Siguiendo a Townsend, tras su creación la Compañía de Filipinas comerciaba con la producción de este archipiélago (oro, cobre, hierro, maderas, cañamo, alumbre, salitre, ganado, cueros, sagú, arroz, cacao, azúcar, tabaco, cera, pescado y conchas), que, unida a la plata, el índigo y la cochinilla de América, era intercambiada con los mercaderes asiáticos por muselinas, algodón, seda, especias, té, porcelana y otros productos de China, traídos posteriormente a Europa a través del Índico y el cabo de Buena Esperanza⁸⁷. Townsend afirma que la Compañía de Filipinas vivía momentos de decadencia debido a los grandes gastos de administración que debía soportar, el deterioro y falta de salida de los productos con los que comerciaba y la competencia de los textiles ingleses. Sus actividades se extendieron a Veracruz, Buenos Aires y la mayor parte de los puertos de América⁸⁸.

Respecto al tráfico negrero, Townsend anota que, tras la expiración del asiento concedido a Inglaterra por el Tratado de Utrecht, la provisión de esclavos africanos a las colonias españolas dependió de diversos contratos, como el rubricado con la firma Dawson y Baker, de Liverpool, que se comprometió a proporcionar anualmente tres mil negros a las islas españolas. Townsend elogia el trato proporcionado a los esclavos en las colonias españolas, que califica como “humano, prudente, justo y acorde con los principios de la economía política”. La realidad de la explotación esclavista en otros lugares de América fuera del dominio español debió llevarle a esta reflexión comparativa. Así, alaba la protección proporcionada a los esclavos por las leyes españolas y su capacidad para adquirir por sí mismos o mediante ayuda los medios para rescatarse, lo que redundaba en un mejor trato por parte de sus amos. De esta forma, los esclavos más laboriosos y de mejores cualidades gozaban de buenas oportunidades para conseguir su libertad, lo que, para Townsend, representaba una opción mejor que la liberación indiscriminada de todos los esclavos, que empezaba a ser defendida por los primeros abolicionistas. Los buenos efectos de las costumbres practicadas por España respecto a los esclavos, en palabras del inglés,

“han sido tan bien sentidos en las islas españolas que la mayor parte de los artesanos, de los comerciantes al detall y de los artistas son negros que, por su industria y su frugalidad, o por su fidelidad, han obtenido la libertad; pueden

87. Sobre estas cuestiones, véase Carlos Martínez Shaw, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007.

88. *Viajes de extranjeros*, III, pp. 1554-1555.

*observar, en honor de esa institución, que dos de los mejores batallones de La Habana están compuestos de negros que han sido esclavos*⁸⁹.

Otra de las anotaciones interesantes que realizó Townsend en relación a las colonias españolas y a los beneficios de su explotación fue la referida a la producción de metales preciosos. Observó que la producción de éstos había aumentado notablemente desde mediados de los años setenta del siglo, alcanzando en 1776 los 30 millones de pesos fuertes y los 36 millones de pesos en los años de su viaje a España. Este hecho se tradujo también en un incremento de la acuñación de moneda de plata en Méjico, que alcanzó un valor superior a los 16,5 millones de pesos en el año 1776.

Townsend atribuyó tal incremento en la producción metálica y en la acuñación de moneda a dos factores: la bajada del precio del mercurio utilizado para la amalgama en las minas de plata y el descenso de los derechos reales sobre la producción. Las minas de mercurio de Almadén, que habían proporcionado todo el azogue necesario para las minas de plata americanas, no cubrían ya la demanda de éstas, por lo que se había firmado un contrato con el cónsul imperial en Cádiz para adquirir 12.500 quintales por año, con objeto de reforzar la producción propia española de azogue, que alcanzaba, según Townsend, los 16.000 quintales.

El inglés, siguiendo a Campomanes, reflexionó sobre los efectos negativos que en el pasado había tenido la inflación de metales americanos en España (que elevaron el precio del trabajo y, consecuentemente, arruinaron las manufacturas, cuyo coste de producción y precio de mercado las hacían poco competitivas con las extranjeras) y sobre la paradoja ocurrida en el siglo XVII cuando, a pesar de la producción de plata americana, que en gran parte se iba al extranjero, España se vio inundada de mala moneda de cobre. Lejos de ser tan dramática la situación, sin embargo en la época en la que Townsend escribía sobre España también se verificaba una carestía relativa de moneda, cuyas causas, siguiendo de nuevo a Campomanes, el inglés atribuyó a los costos de la guerra y al drenaje resultante de una balanza de pagos deficitaria por la habitual adquisición de manufacturas textiles extranjeras.

Townsend ofrece una valoración del comercio colonial americano, en parte basada en estimaciones propias y en otra parte en datos apuntados por De Pradt. Entramos en el mundo mágico y hasta cierto punto increíble de las cifras. Lo primero que llama la atención es el notable incremento del volumen de negocio entre finales de los años setenta y finales de los años ochenta del XVIII. Para el año 1778, De Pradt valoró las exportaciones de España a América en 19 millones de libras tornesas, los retornos

89. *Ibidem*, III, 1556.

en 18 millones y los derechos de entrada y salida en 2 millones de la misma moneda. En 1784, siempre según Townsend, las cifras respectivas aumentaron a 104 millones de libras tornesas las exportaciones, a 303 millones los retornos y a 17 millones los derechos de entrada y salida, es decir, estas partidas se habían multiplicado respectivamente por 5,5; 16,8 y 8,5. En 1788, utilizando nuevamente datos aportados por De Pradt, las exportaciones habían descendido a 76 millones, los retornos a 201 millones y los derechos a 15 millones de libras tornesas, aunque estas cifras seguían siendo significativamente superiores a las de 1778. Las diferencias fueron explicadas por Townsend, a pesar de las dudas que inicialmente manifestó respecto a la bondad de la medida, por los efectos del libre comercio:

“La gran diferencia que se halla entre el año 1778 y los otros —escribió—, proviene de que el comercio no había aún tenido tiempo de aprovechar la mayor libertad que acababan de concederle en esa época”.

En 1784 los productos extranjeros seguían predominando sobre los españoles en las exportaciones a América, con un 55% del total del valor.

De los datos aportados por Townsend se deduce también con claridad la hegemonía de Cádiz en el comercio colonial español después del decreto de libre comercio. Cádiz concentraba el 83,3% de las exportaciones a América (el 73,5 de las exportaciones de productos nacionales y el 91,4% de mercancías extranjeras), frente al 4,8% de Málaga, el 3,3% de Barcelona, el 2,9% de Santander, el 2,4% de La Coruña, el 2,1% de Sevilla y otros porcentajes menores de Canarias, Gijón y Tortosa. El mismo predominio absoluto ostentaba Cádiz en relación a las importaciones de América, concentrando un 89,3% del total⁹⁰.

Las riquezas procedentes de la América española seguían siendo fabulosas a finales de la década de los años ochenta del siglo XVIII, después de casi tres siglos de explotación colonial. Nada hacía temer, en apariencia, la inesperada evolución posterior de las cosas. El impacto negativo sobre el comercio colonial que tendrían las guerras finiseculares, en primer lugar. El hispano-chileno don Nicolás de la Cruz y Bahamonde, conde de Maule, firme partidario del régimen mercantil establecido por el decreto de libre comercio, atribuyó a este “bello método”, como lo calificó, el florecimiento del comercio gaditano. “Parecía Cádiz en este momento el *Alexandría moderno*”, escribió. Sin embargo, explicó como testigo directo las causas de la decadencia del comercio colonial, primero por la saturación del mercado americano en los años de 1784 a 1786, tras las fabulosas ganancias obtenidas en el primero de

90. *Ibidem*, III, 1557-1558.

dichos años; y, más tarde, y sobre todo, precisamente por los efectos de las guerras revolucionarias, que interrumpieron las relaciones con América y permitieron que otros países europeos comerciaran directamente con las colonias⁹¹.

En segundo lugar, además del impacto negativo que tuvieron sobre el comercio colonial las guerras finiseculares, hay que tener presente, dentro del proceso de precipitación de los hechos que supuso la difícil coyuntura de finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, el mazazo que supuso para España y para su comercio la Guerra de la Independencia contra la Francia napoleónica entre 1808 y 1814. Y, finalmente, el golpe definitivo para el sistema atlántico español que supuso la independencia de las colonias americanas⁹².

Decíamos antes que nada hacía temer, en apariencia esta evolución posterior de las cosas. ¿Nada? Los observadores extranjeros supieron leer los presagios que flotaban en el aire enrarecido del complejo mundo de relaciones entre la metrópoli española y las colonias americanas, así como el mensaje derivado de la independencia de los Estados Unidos. Montesquieu escribió precozmente que “*la independencia de las posesiones españolas está en el curso de las cosas inevitables*”⁹³. La literatura colonial del abate De Pradt, iniciada en 1802 con la obra *Las tres edades de las Colonias*, recogió este mismo pensamiento⁹⁴. El propio Townsend se refiere al “*descontento que tiende al desmembramiento del imperio*” cuando alude al espíritu de monopolio y a la política estrecha seguida por España respecto a sus colonias. Como prueba de este peligro aporta la rebelión de Túpac Amaru en 1780, cuyas causas sitúa en la política aplicada por el marqués de la Sonora, con el establecimiento de un monopolio real del tabaco y de tasas odiosas al pueblo:

“Como consecuencia del régimen opresivo ensayado en el Perú, esa rica provincia estuvo muy cerca de ser perdida para España, si es que, de todos modos, su separación de España puede mirarse como una pérdida”.

91. N. de la Cruz y Bahamonde, conde de Maule, *Viage de España, Francia e Italia*, Madrid, en la imprenta de Sancha, 1806-1813, tomo XIII. Utilizamos la edición de este tomo a cargo de M. Ravina Martín, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997, especialmente pp. 277-312.

92. Acerca de las consecuencias de esta concatenación de factores negativos en el comercio colonial, véase Antonio García-Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972.

93. M. Aguierra Elorriaga, *El Abate Pradt en la Emancipación Hispanoamericana*, Buenos Aires, Ed. Huarpes, 1941, p. 57.

94. J. Basadre, *op. cit.*, *loc. cit.*

Y, en clara referencia a los Estados Unidos, con la autoridad de la experiencia de su propio país, añadió: “*sin la indiscreción del jefe de los rebeldes, el suceso habría tenido la misma salida que la que Inglaterra ha visto el ejemplo en una ocasión semejante*”⁹⁵.

Sin embargo, desde dentro de España, incluso en los momentos críticos en los que el comercio hispano-americano se encontraba detenido por la guerra, favoreciendo que otras naciones llenaran el vacío del tráfico con las colonias españolas en detrimento de los intereses españoles, el conde de Maule se mostraba optimista y esperanzado acerca de que las relaciones entre España y América se restablecerían sobre sólidos fundamentos:

*“El verdadero comerciante —escribió— sobrelleva sus pérdidas con paciencia cuando cree poderlas resarcir en otras nuevas operaciones. De este consuelo se ve privada Cádiz en este crítico momento. Sus grandes relaciones están cortadas con la América. Su comercio ha caído en otras manos. Es menester, pues, que unas ideas luminosas vuelvan a estrechar los brazos de unos y otros hermanos, a reunir sus intereses y hacerles conocer que la verdadera felicidad consiste en la buena y recíproca correspondencia de la madre con la hija, establecida sobre los más sólidos fundamentos, para disipar los chismes que puedan alterar esta gran familia de los dos mundos español y americano”*⁹⁶.

Sin embargo, como afirma con acierto M. Ravina, quedaban pocos años para que el voluntarista deseo de Maule quedase aplastado por la cruda realidad⁹⁷.

Y, para terminar, volvamos una vez más a Cádiz, el lugar donde comenzamos y en el que daremos por finalizado, al menos por ahora, nuestro análisis de las miradas cruzadas sobre lo extraño y lo extranjero en torno al comercio americano. La ciudad que fue la gran protagonista del sistema colonial, una de las primeras de la Europa mercantil del siglo XVIII, acusó con intensidad los efectos de la emancipación americana, cuando aquellos presagios que se advertían en el horizonte tomaron cuerpo y se concretaron en el definitivo proceso de las independencias. Otro viajero extranjero, esta vez el estadounidense Alexander Slidell Mackenzie, fue testigo de la decadencia del Cádiz americano tras la emancipación de las colonias, realidad que reflejó en su obra *A year in Spain, by a young American*⁹⁸:

95. *Viajes de extranjeros*, III, pp. 1556-1557.

96. *De Cádiz y su comercio*, op. cit., pp. 310-311.

97. *Ibidem*, p. 61.

98. Publicada con gran éxito por primera vez en Boston en 1829, en dos volúmenes, tuvo una cuidada reimpression en Londres, a cargo del editor John Murray, en 1831. Utilizamos la antología de M. Bernal Rodríguez, *La Andalucía de los libros de viajes del siglo XIX*, Sevilla, Editoriales Andaluzas Unidas, 1985. La cita incluida figura en la p. 79.

“La población de Cádiz se ha cifrado recientemente en sesenta y dos mil personas pero es indudable que ha bajado mucho con la decadencia del comercio si consideramos la cantidad de casas deshabitadas que se ven por todas partes (...).

El empobrecimiento que ha seguido a la decadencia del comercio en un lugar completamente desprovisto de recursos agrícolas, es suficientemente notorio y el mal se ha visto acrecentado y la miseria multiplicada por la expulsión de muchos patriotas –una clase más numerosa y respetable en Cádiz que en ninguna otra parte–, la confiscación de sus bienes y el abandono de sus familias al hambre y a la ignominia. Esta desdicha es elocuente. Apenas puede uno salir a la calle de día o de noche sin verse acosado por una multitud de mendigos y a menudo mujeres decentemente vestidas que todavía conservan vestigios de su pasada elegancia aunque tengan que pedir por un diario sustento.

La decadencia en Cádiz es, sin embargo, una calamidad tan reciente que todavía mantiene su belleza...”

Con el recuerdo todavía vivo del reciente esplendor gaditano, ahora disipado en las brumas implacables de la historia, la imagen casi fantasmagórica transmitida por Mackenzie resulta, ciertamente, impactante. Parafraseando a A. García-Baquero, cuando hablaba de la transformación que supuso para la ciudad el comercio colonial americano, podríamos concluir diciendo que, si hasta mediados del siglo XVII todo se había resuelto para Cádiz en la expectativa esperanzada de llegar a ser, a partir de ahora, después de la independencia americana, todo sería la punzante nostalgia de haber sido.