
José Manuel Díaz Blanco *

EL COMERCIO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA EN LA DÉCADA DE 1630: ¿UNA COYUNTURA CRÍTICA?

TRADE IN EL PUERTO DE SANTA MARÍA IN THE 1630'S: A CONTROVERSIAL SITUATION?

Resumen: Este trabajo propone estudiar la década de 1630 como un período de crisis dentro de la historia de El Puerto de Santa María. Los datos que permiten llegar a esta conclusión provienen de la escritura de venta de unos derechos fiscales de la ciudad, gracias a la cual pueden conocerse o suponerse con razonable probabilidad la evolución aduanera, el incremento tributario, la enajenación de rentas, las reacciones de los políticos y empresarios locales... La conexión de estos factores con la coyuntura española durante el reinado de Felipe IV parece avalar la hipótesis de la crisis.

Palabras clave: Crisis del siglo XVII, Felipe IV, Carrera de Indias, política fiscal, familia Ladrón de Guevara.

Abstract: This work puts forward the idea of the 1630's as a crisis period in the history of El Puerto de Santa María. Data from a deed of sale of the city's tax law allow us to come to this conclusion, which helps to assume and gain insight into the evolution of customs, tax rise, sale-purchase agreements, local politicians and businessmen's reactions... The relationship between the aforementioned facts and the Spanish situation during the reign of Felipe IV seems to support the crisis hypothesis.

Key words: 17th-century Crisis, Felipe IV, Carrera de Indias, fiscal policy, Ladrón de Guevara family

El propósito de este artículo es defender la hipótesis de que la década de 1630 fuese una etapa de marcado signo negativo para la actividad comercial en El Puerto de Santa María y que esta circunstancia se explicara por la trabazón que dicho sector económico experimentó con las dos esferas principales de proyección imperial de la Monarquía Hispánica, la colonial y la europea, que produjo sobre él unos efectos completamente contraproducentes en esta coyuntura concreta. Para alcanzar dicha conclusión, vamos a seguir los siguientes pasos:

1. Exponer sucintamente la doble vinculación imperial de El Puerto y su economía.
2. Detallar el contenido del documento en que hemos hallado los signos del decaimiento comercial de aquellos años.

* Universidad de Sevilla, diazblanco@us.es

Fechas de recepción, evaluación y aceptación del estudio: 20-X, 9-XII y 16-XII-2009

3. Confrontar los datos particulares que ofrece con el contexto general mencionado para intentar atisbar cómo se entrecruzan y cómo generaron esa coyuntura negativa del comercio portuense que postulamos.

Ya existe una importante caracterización como período crítico de los años inmediatamente anteriores a los que nos ocuparán aquí, si bien desde distinto punto de vista. Se trata del artículo “Señores y vasallos: las relaciones entre la Casa Ducal de Medinaceli y El Puerto de Santa María en la Edad Moderna”, de Juan José Iglesias Rodríguez, que detecta una “coyuntura agrícola negativa” en la ciudad, perceptible en factores como algunas malas cosechas, un limitado descenso de los nacimientos y uno más acusado de los matrimonios¹. Pese a este respaldo historiográfico, no nos atreveremos a superar el nivel de hipótesis y la razón principal es que no nos creemos poseer la suficiente base documental para enunciar conclusiones firmes, como posteriormente iremos detallando. Sin duda, haría falta cruzar la información de la fuente principal de la que nos valemos con las de otras que deberán aportar investigaciones futuras, cuyos resultados ojalá pudieran publicarse en una obra de mayor envergadura que este modesto artículo.

* * *

Como cualquier ciudad castellana, El Puerto de Santa María se enfrentó a una doble experiencia imperial. A occidente, más allá del océano Atlántico, se encontraba América, el imperio colonial, que era fruto de la propia experiencia expansiva de la Castilla medieval y moderna. A oriente, los reinos de la monarquía compuesta de los Habsburgo, producto de la guerra y de la política matrimonial de los monarcas europeos de fines del siglo XV y comienzos del XVI. Sendas zonas de proyección imperialista difirieron enormemente entre sí, tuvieron una significado drásticamente distinto sobre las poblaciones de Castilla y ejercieron unas consecuencias sobre ellas notoriamente disímiles.

Para los comerciantes castellanos, América fue un mercado privilegiado, un mercado cuyas dimensiones y capacidad de absorción de producción europea se ha sobrevalorado mucho, pero un gran mercado en cualquier caso. Como es bien sabido, dentro de Castilla, la región más beneficiada por este comercio fue el reino de Sevilla, sede física de un monopolio condicionado por el principio de una exclusividad portuaria casi completa². Durante el siglo XVI, con la única excepción notable de la conocida “recesión interdecenal” (1550-1560 aprox.), las colonias consumieron una oferta creciente proveniente de la Carrera de

¹ Iglesias Rodríguez (1989).

² García-Baquero González (1992).

Indias, pero es probable que en la siguiente centuria dejase de ser así. Aún no hay una solución unánime para el debate que provocó la revisión de Michel Morineau sobre las teorías de Pierre Chaunu al respecto³, pero si seguimos su versión de los hechos, parece que el modelo expansivo del Quinientos pudo ralentizarse durante su última década y quebrarse definitivamente desde 1620. De aceptar este esquema, el reinado de Felipe IV habría coincidido con un hundimiento prolongado del comercio monopolístico castellano que, según Antonio García-Baquero, se prolongó hasta 1720⁴. Por lo tanto, podríamos hablar de prácticamente un siglo de decadencia de la Carrera de Indias, siglo en el que la década de 1630 entra de lleno.

Ahora bien, las investigaciones y síntesis de John Lynch, Ruggiero Romano o Marcello Carmagnani nos hicieron ver hace tiempo que durante el siglo XVII los mercados americanos consumieron tanto o más que en el siglo XVI y que, por tanto, la crisis del comercio atlántico andaluz no debió ser consecuencia de una caída de la demanda colonial⁵. La explicación alternativa que parece haber obtenido más aceptación es la que contempla una diversificación de la oferta, la complejización de las rutas mercantiles y la mayor ficción del régimen legal de monopolio castellano. Durante el siglo XVI, la estructura bipolar jurídica que hacía de Castilla un centro de provisión de mercancías y de América un espacio de consumo se acercaba más o menos a la realidad, pero en el siglo XVII, merced al crecimiento del comercio interamericano, el vínculo económico con China a través de las Filipinas y la competencia mercantil de otras potencias extranjeras como Inglaterra, Francia u Holanda, cada vez más presentes política y empresarialmente en el Nuevo Mundo, se impuso una estructura multipolar en la que los mercados americanos se abastecían de una variada gama de fuentes, dando así al traste con la pretendida exclusividad castellano-andaluza. Sabemos algo (aunque aún quede mucho por investigar) de la repercusión que este nuevo contexto provocó sobre la prosperidad comercial de Sevilla, sin duda la plaza más afectada, pero no forzosamente la única.

Desde luego, Europa también era un mercado para el comercio andaluz, pero a la postre la estructura dinástica en la que se integró Castilla se tradujo en una estrecha vinculación con un estado de guerra casi permanente. No fue hasta bien entrado el siglo XVII que los reinos castellanos conocieron la experiencia

3 Morineau (1985). También han discutido el paradigma de Chaunu autores como García Fuentes (1980) o Vila Vilar (1982).

4 García-Baquero González (2003), que sintetiza las conclusiones de Chaunu y las relaciona con las suyas propias en *Cádiz y el Atlántico* para conseguir una magnífica visión global.

5 Lynch (1984). Romano (1993). Carmagnani, Hernández Chávez y Romano (1999).

directa de la guerra, pero desde mucho antes tuvieron que enfrentarse al sostenimiento material de los ejércitos que combatían en otros rincones de Europa. Ese esfuerzo suponía fundamentalmente la entrega de hombres y el abono de impuestos para pagar, pertrechar y alimentar a los soldados. Pocas tierras, por no decir ninguna, soportaron más que Castilla el peso de esta presión desde mediados del siglo XVI hasta el ecuador del siglo XVII, período durante el cual la prianza de Olivares se caracterizó como una de las fases más exigentes, especialmente la década de 1630, que supuso un punto de no retorno dentro de la escalada belicista en que se vio involucrada la Monarquía desde el colapso de la *Pax Hispanica*. En efecto, durante el último trienio del reinado de Felipe III España comenzó a alejarse de las políticas de quietud y en el arranque del gobierno de Felipe IV confirmó e intensificó esta tendencia, aunque nada entonces pudo compararse al estado de guerra que produjo la ruptura de hostilidades con Francia, primero moderadamente durante la crisis de Mantua y desde 1635 de forma plena y directa a consecuencia de la victoria habsbúrgica en Nördlingen. Como ha expuesto René Vermeir, la Monarquía se enfrentó a su principal reto desde fines de los años 1620 en adelante⁶.

Hubo que pagar facturas costosas por los excesos de la década de 1630. Sobradamente conocido es el repunte revolucionario de la década de 1640, consecuencia gravosa de las exigencias monárquicas. Castilla atravesó aquel período sin experimentar convulsiones graves⁷, pero ese aparente silencio político no debe ocultar los pronunciados desequilibrios económicos y sociales –algunos relativamente inocuos, otros devastadores– que una fiscalidad exigente y poco racional produjo sobre ciudades, villas y lugares desparramados por toda la geografía castellana. La historiografía del siglo XIX incidió, posiblemente con exceso, sobre los desastres provocados en el país por las nefastas decisiones de unos políticos supuestamente miopes y poco sensibilizados con el sufrir del pueblo, pero no fue hasta la segunda mitad del XX cuando la magna obra de don Antonio Domínguez Ortiz convirtió los tópicos en análisis histórico riguroso, inaugurando una línea investigadora que ha continuado fecunda hasta nuestros días⁸.

⁶ Vermeir (2006).

⁷ Sigue llamando la atención esa “sociedad no revolucionaria” castellana de la que hablase Elliott (1992). Gelabert González (2001) realiza sugerentes matizaciones a la tradicional visión de la Castilla inmovible, pero evidentemente sin poder derrumbar la idea de que faltó en la provincia más castigada de la Monarquía una rebelión comparable a la de portugueses, catalanes o napolitanos.

⁸ Domínguez Ortiz (1960). El mismo autor, en el prólogo de su obra, precisa que aspira a “contribuir al esclarecimiento de lo que haya de cierto en una afirmación muchas veces formulada, pero nunca documentalmente demostrada: que el esfuerzo militar que requirió la defensa del Imperio arruinó a Castilla”. Él mismo volvió numerosas ocasiones sobre esta línea investigadora a la que después se han adherido obras tan notables como Gelabert González (1996) o Marcos Martín (2006, 173-253).

Aquella doble experiencia imperial significó para Castilla horizontes muy alejados, incluso contradictorios. América se reveló en sus inicios como una fuente de riqueza y Europa, desde la perspectiva de la guerra, como una insaciable que engullía todos los recursos que se echasen en ella. América llenaba la despensa y Europa la vaciaba. Sin embargo, en 1620, cuando comenzaba el reinado de Felipe IV, dicho equilibrio se quebró para dar lugar a una situación mucho más grave, en la que América se libera de tutelas y aporta poco y Europa exige más que nunca. La víctima más ilustre de este viraje dramático se asentaba en el valle del Guadalquivir, Sevilla, la ciudad española más vinculada al comercio colonial, y por tanto la que más sufrió la mutación de los mercados coloniales, pero también la que recibió con mayor dureza la ofensiva fiscal de los tiempos de Olivares. Próximo a ella, Cádiz empezó a alimentarse de los despojos hispalenses, pero no hasta la década de 1640, cuando todavía era una ciudad muy mediana, cuyo comercio no llegaría a anunciar su fastuoso siglo XVIII hasta las últimas décadas del XVII. ¿Y El Puerto de Santa María? En el Setecientos vivió un fulgurante reflejo de la prosperidad gaditana que podemos conocer a través de las investigaciones de Juan José Iglesias Rodríguez⁹, pero ¿qué ocurrió en la década de 1630? Hemos encontrado un documento que ofrece datos lo suficientemente elocuentes para sospechar que El Puerto padeció un destino similar al de Sevilla, aunque a escala más modesta lógicamente¹⁰.

* * *

Este expediente recoge la venta por la Corona a un particular de unos derechos de nueva creación en la aduana de El Puerto de Santa María. El acontecimiento se inserta dentro de la comisión que el licenciado Bartolomé Morquecho, miembro del Consejo de Indias y Presidente de la Casa de la Contratación, desempeñó en el reino de Sevilla en 1637, tanto en la capital como en varias localidades costeras próximas a la desembocadura del Guadalquivir: Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Cádiz y El Puerto. Ni que decir tiene, Morquecho venía a pedir dinero para la guerra; concretamente, venía a solicitar 800.000 ducados a los sectores empresariales relacionados con el comercio indiano¹¹.

⁹ Iglesias Rodríguez (1991) y (2009).

¹⁰ Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales de Sevilla, leg. 16.970, fols. 892r-903v. Posteriormente, las indagaciones para este artículo me han llevado a localizar otro ejemplar de este documento en AGI, IG, leg. 434, fols. 158r-163v, pero es incompleto, pues no sobrepasa la real cédula de aprobación de 13 de abril de 1637, faltándole todo el acuerdo final de venta con Martín Ladrón de Guevara y la ponderación aduanera del cuarto por ciento, acaso la parte fundamental del expediente. Todas las referencias documentales a continuación proceden de este expediente, excepto cuando se indique lo contrario.

¹¹ Hay noticias muy valiosas sobre la comisión de Morquecho en Domínguez Ortiz (1998, 29-116) y Lohmann Villena y Vila Vilar (2003, 172-173), que renueva lo ya dicho en Vila Vilar (1999).

Después de haber presentado los requerimientos monetarios de la Corona en Sevilla y Jerez, Morquecho dirigió sus pasos hacia El Puerto, donde se entrevistó con el Cabildo y una representación del comercio local¹². Era el día 31 de marzo, aproximadamente a las ocho de la noche, en la posada que Morquecho había conseguido en la ciudad. Se encontraban allí el gobernador don Benito González de Figueroa, el alcalde mayor licenciado Agustín de Espinosa, el contador Mateo de Cádiz y los regidores Juan Marín de Cubas, el capitán Juan de Argumedo, don Alonso de Monteagudo, Juan Cerrato de Castañeda, don Antonio de Pro, don Simón Corbalán, don Pedro de Pro y Pedro de Arana Quirós. Junto a ellos los hombres de negocios: Rodrigo Roberto, Gaspar de Cañas Trujillo, Bernardo Tubico, Cristóbal Becerra, Lorenzo Rodríguez, Bartolomé Monello, Diego Simón y Antonio de Soto. Sin duda, una buena representación de muchos de los hombres más influyentes de la localidad.

Ante semejante auditorio, Morquecho pronunció un discurso que debía llevar ya bien aprendido:

Su Majestad, Dios le guarde, viendo el estado y aprieto en que estaban estos reinos por los muchos enemigos opuestos a su Corona que le infectaban con guerras, considerando la necesidad precisa que tiene por los gastos que ha hecho en ellos y cuán necesario es prevenirse a acudir a la defensa de la religión católica, le había mandado venir a esta ciudad, las de Sevilla, Jerez y Cádiz y Sánlucar a manifestarlo así, para que le sirviesen luego con ochocientos mil ducados en plata doble, prestados con intereses de ocho por ciento a pagar en dos flotas primeras mitad en cada una y que, habiendo estado en las ciudades de Sevilla y Jerez y representado a su Consulado y comercio la dicha necesidad y apresto, graciosamente habían ofrecido a Su Majestad las cantidades que le eran notorias. A su ejemplo debía considerarlo esta ciudad y los presentes para animarse y servir a Su Majestad con una cantidad considerable, pues era en beneficio de estos reinos y más lo recibía esta ciudad por estar la más próxima al peligro y haberle conservado y conservarle Su Majestad en la paz y tranquilidad que goza,

12 Desgraciadamente, las actas capitulares de El Puerto de Santa María no reflejan en gran medida esta coyuntura, lo que parece explicarse por el hecho de que quien levantó acta de todos estos encuentros fue Juan Pérez de Almoguer, escribano público y del Cabildo de Écija. La única referencia a Morquecho se encuentran en Archivo Municipal de El Puerto de Santa María, Actas Capitulares, leg. 14, vol. 5, fol. 4; cabildo de 3 de marzo de 1637, donde sencillamente se avisa de la próxima llegada de Morquecho y de la finalidad de su visita.

gastando en ello su Real Hacienda y que supuesto que se le mandaba por cédulas reales ejecutase el dicho intento apremiando a todos los del comercio e interesados en las mercaderías e frutos que iban y venían a las Indias de bien hacerlo, así por ser servicio de Su Majestad y tan necesario en la ocasión presente como por excusar las compulsiones y repartimientos que había de hacer si no viniesen en el dicho servicio y lo hiciesen efectivamente.

Para fortalecer sus palabras, Morquecho descubrió las cédulas reales que Su Majestad le había dispensado en Madrid para el cumplimiento de su comisión y las entregó al escribano que lo acompañaba, que las leyó completas. Era palabra de rey.

Sin embargo, los notables portuenses, poco impresionados por toda aquella escenografía, también traían pensada su respuesta y, como cabía esperar, no la pronunciaron en un tono menos quejumbroso que el del monarca. Según aducían, no podía negarse que ellos siempre habían acudido a aliviar las cuitas de la Corona cuando se les había demandado y quisieran hacer lo mismo en esta nueva ocasión que se presentaba y disponer de crecidas sumas para ponerlas todas a disposición de su señor. Pero a nadie escapaba el *“miserable estado de las cosas y la estrechez de los tiempos”*. Afirmaban que muchos *“accidentes”* habían castigado la ciudad en los últimos años y se permitían recordar al ministro que en ella no existía una institución comercial como el Consulado de Sevilla, sino simplemente lo que definían como un *“comercio y contratación moderado de algunas botijas de vino que se cargan y otras cosas [...] tenues”*, cuyo volumen -aseveraban- no podía equipararse al de los comercios de Sevilla, Cádiz, Jerez o Sanlúcar.

Esta retórica victimista no iba encaminada a dejar de servir a la Hacienda. Bien sabían ellos que pesaba sobre sus cabezas la amenaza de repartimientos forzosos en caso de no llegar a un acuerdo durante estas primeras negociaciones. Y bien sabían también que un rey no solía amenazar en vano. Sus protestas no tenían otro fin que el de predisponer a Morquecho a aceptar el arbitrio que deseaban proponer para ayudar a Su Majestad, distinto del servicio directo y que consideraban menos gravoso a corto plazo; por usar sus propias palabras, encontrar *“la forma más aventajada que le sea posible”*. El proyecto en cuestión consistía en contribuir con dos derechos aduaneros: uno que gravaba con el 0,25% el valor de las mercancías que entraban y salían por mar y tierra de la ciudad, que se venía cobrando con anterioridad, y otro que incrementaba la tasa hasta un 1%, éste de nueva creación. En total, por tanto, los notables portuenses ofrecían

asumir un gravamen del 1,25% sobre el movimiento de sus mercancías. Tomando como base ponderativa el movimiento fiscal aduanero de los cinco años anteriores, es decir, desde 1632 hasta 1636 inclusive, calculaban que de media el 0,25% (o el “cuarto por ciento”, como les gustaba decir, forma abreviada del cuarto de uno por ciento¹³) rentaba 44.718 maravedís y el 1%, 178.872 maravedís¹⁴. En total, 223.590 maravedís o, lo que es lo mismo, algo más de 596 ducados anuales, “*de los cuales derechos consienten y tienen por bien que Su Majestad pueda disponer, vendiéndolos a quien fuere servido a venta perpetua para siempre jamás*”. En resumidas cuentas, los de El Puerto preferían pagar una cantidad moderada todos los años, calculada sobre una tasa aduanera baja, a abonar de inmediato una suma considerable. Ésa la pagaría al Rey quien comprase los derechos, que a cambio conseguiría una renta apreciable situada sobre las aduanas de la ciudad.

Inicialmente, Morquecho no opuso trabas a este ofrecimiento, aunque lógicamente no correspondía a él la decisión final. Tal responsabilidad recaía, cómo no, en el Rey, al que escribió de inmediato comunicando el ofrecimiento de los vecinos. Después de conocer su carta, Felipe IV firmó la respuesta el 13 de abril, que, por supuesto, era positiva y así lo reflejó el tenor de la real cédula resultante. Cuando el documento llegó a sus manos, Morquecho supo que podía al fin finiquitar aquel problema, porque ya disponía del permiso que necesitaba para negociar con los nuevos derechos aduaneros de El Puerto.

Lógicamente, tal circunstancia no resolvía por sí misma el entuerto. Ahora había que encontrar un comprador y los vecinos de El Puerto no tardaron en advertir que no era obligación suya dar con uno. Pese a tan escasas ayudas, Morquecho no necesitó mucho tiempo para topar con el hombre que necesitaba. Apenas cuatro meses después, el 11 de julio, pudo reunirse con él en sus estancias de los Alcázares sevillanos para estampar ambos sus firmas en el contrato que lo sancionaba todo. Ese hombre era Martín Ladrón de Guevara, al que la escritura de venta llama vecino de El Puerto, aunque no quería para sí los derechos, sino para su hijo, Fernando Ladrón de Guevara, que a la sazón residía en la Corte y que sería el verdadero beneficiario de toda aquella operación.

13 En modo alguno puede interpretarse la expresión “cuarto por ciento” como un 25%, porcentaje fiscal altísimo que inverosímilmente podían ofrecer como preferible los notables portuenses.

14 Estas cifras reflejan los cálculos del escribano Antonio de Villalaredo sobre los ingresos de la aduana portuense, por él aportados. Dentro del mismo expediente se observan algunas discrepancias que no afectaron al cálculo definitivo del precio de los derechos y que sería tan largo como infructuoso exponer.

Según los términos del acuerdo, Fernando Ladrón habría de cobrar los derechos del uno y cuarto por ciento perpetuamente y, después de él, sus herederos y sucesores. Lo harían “por su cuenta y riesgo”, lo que equivalía a afirmar que los años en que valiesen más que la media ponderada ellos disfrutarían íntegramente del superávit, pero, cuando rentasen menos, tendrían que conformarse con la pérdida. En resumidas cuentas, ellos se convertirían desde aquel día en los dueños exclusivos de dichos derechos, lo cual habría de conferirles un peso muy importante en la gestión institucional de la aduana de El Puerto. Podrían nombrar a una o varias personas, las que quisiesen, para administrar sus intereses en ellas... y también podrían destituirlos. Así pues, varios de los “funcionarios” de la aduana portuense, más bien agentes personales de empresarios privados, quedaban a su albur: tenían que rendirles cuentas y ser dependientes profesionalmente de ellos.

Bajo estas condiciones, Morquecho y Martín Ladrón acordaron el precio de los derechos: descontando a los 223.590 maravedíes anuales del 1,25% portuense 27.200 “para la administración e cobranza e quiebra”, restaba así un principal de 196.390, que a razón de 14.000 el millar ascendía hasta los 2.749.460 maravedíes, dicho de otra manera: 7.331 ducados, 8 reales y 3 maravedíes¹⁵. La operación en El Puerto parece haber sido relativamente modesta, como demuestra una relación que Morquecho envió al Rey a finales de año¹⁶.

| | | |
|------------------------------|------------------|--------|
| Sevilla | 588.864 - 0 - 0 | 62,5 % |
| Cádiz | 215.944 - 4 - 9 | 22,9 % |
| <i>Jerez de la Frontera</i> | 80.947 - 0 - 5 | 8,6 % |
| <i>Sanlúcar de Barrameda</i> | 48.784 - 4 - 10 | 5,2 % |
| El Puerto de Santa María | 7.331 - 8 - 3 | 0,8 % |
| TOTAL | 941.871 - 5 - 27 | 100 % |

Teniendo en cuenta que Morquecho y sus asesores nunca hubiesen admitido en materia de tanta gravedad un engaño voluminoso, fácil de detectar, estas cifras avalan con total certidumbre las aseveraciones de los notables portuenses respecto a que el comercio de su ciudad gozaba por aquellas fechas de un volu-

¹⁵ Toda esta información proviene del expediente del que hablamos al comienzo. Para los momentos inmediatamente posteriores a la venta, puede verse alguna documentación en AGI, IG, leg. 435, lib. 9, fols. 66v-67v y 78v.

¹⁶ AGI, IG, leg. 759, s.n.; Morquecho a Felipe IV, Cádiz, 2 de diciembre de 1637. Las localidades en cursiva son estimaciones previas de Morquecho, que aún no había finiquitado la venta. Las cifras van expresadas en ducados-reales-maravedíes.

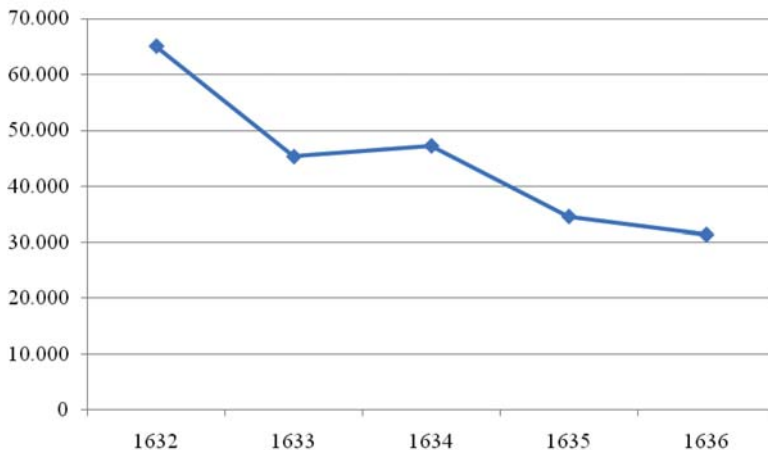
men bastante menor que el de los demás puertos del reino sevillano¹⁷. Los notables pudieron exagerar, dramatizar si se quiere, pero no mintieron y si esa parte de su discurso era cierta, ¿puede decirse lo mismo respecto a sus apreciaciones respecto a la pésima coyuntura que atravesaban entonces los negocios?

* * *

La fuente que hemos presentado no es más que la venta de unos derechos fiscales en el año 1637. La circunstancia guarda en sí misma una importancia innegable, pero el mayor valor del documento radica en que el montante de la operación está calculado sobre el comportamiento de uno de estos derechos –el 0,25%– en los años anteriores. Dicha ponderación se halla inserta en el contrato, lo que nos permite conocer la evolución de la aduana portuense desde 1632 hasta 1636. Los datos de que podemos disponer son los siguientes:

| VALOR DEL CUARTO POR CIENTO | |
|-----------------------------|-------------------|
| 1632 | 65.106 maravedíes |
| 1633 | 45.306 maravedíes |
| 1634 | 47.231 maravedíes |
| 1635 | 34.575 maravedíes |
| 1636 | 31.373 maravedíes |

Expresadas gráficamente estas cifras, se advierte la siguiente evolución:



¹⁷ De todas formas, además de menor, también puede tratarse quizás de un importe más realista, pues Morquecho tuvo que renunciar a una buena parte del cobro en esas otras ciudades que suponía más opulentas. Jerez, por ejemplo, presentó bastantes problemas.

Teniendo en cuenta que el cuarto por ciento expresado en estos cuadros equivale, como queda dicho, al 0,25% del valor de las mercancías que habían entrado y salido por la aduana de El Puerto, puede calcularse de forma aproximada el valor del volumen global de este comercio.

| VALOR GLOBAL ADUANAS | |
|----------------------|-----------------------|
| 1632 | 26.042.400 maravedíes |
| 1633 | 18.122.400 maravedíes |
| 1634 | 18.892.400 maravedíes |
| 1635 | 13.830.000 maravedíes |
| 1636 | 12.549.200 maravedíes |

Obviamente, no merece la pena una transposición gráfica de estos datos, puesto que sería exactamente igual a la curva del cuarto por ciento.

La interpretación de estos guarismos ofrece una conclusión incuestionable: entre 1632 y 1636 el valor de las mercancías registradas en las aduanas de El Puerto de Santa María se hundió vertiginosamente, lo que a su vez provocó una depreciación proporcional de figuras fiscales extraídas porcentualmente. En el primer año contabilizado las aduanas superaban levemente los 26.000.000 maravedíes, cantidad sin duda importante, pero en 1633 perdieron casi un 40,5% de su valor. Hubo una ligera remontada en 1634, tan ligera que puede analizarse como mera estabilidad, transitoria porque en 1635 y 1636 las caídas fueron sucesivas hasta situarse en poco más de 12.500.000 maravedíes. Es decir, en un lustro aproximadamente las aduanas de El Puerto y las rentas situadas en ellas habían perdido más de la mitad de su valor. Concretamente, casi un 52%.

Ahora bien, llegados a este punto, surge la sempiterna duda: ¿esta debacle responde a una degradación real del comercio portuense, a un aumento desmesurado del fraude fiscal o a ambas cosas a la vez? Es muy difícil aportar una respuesta precisa a interrogante de semejante calibre, aunque la última opción, por ser la menos excluyente y simple, parece siempre la hipótesis más prudente. Lo más probable es que se desarrollaran paralelamente una crisis mercantil y un incremento de las prácticas de ocultación en el tránsito de la aduana y que ambos fenómenos se entrelazaran profundamente, aunque los entresijos de dichos procesos nos resulten hoy casi imposibles de desentrañar¹⁸.

¹⁸ En este punto merece la pena recordar las recientes palabras de Gelabert González (2009), que defiende la posibilidad de estudiar la coyuntura comercial a través de los rendimientos aduaneros de figuras impositivas *ad valorem*, a pesar del elemento distorsionador del fraude.

Parece evidente que unas cifras como éstas reflejan un decaimiento de la actividad comercial en El Puerto. Por elevados que pudieran situarse los niveles del fraude, es completamente inverosímil que la década de 1630 haya significado una época de crecimiento comercial, incluso de estancamiento. La declinación es innegable y, en realidad, sorprende poco, porque esta tendencia negativa se entiende perfectamente como una cristalización local de esa honda crisis que sufrió la Carrera de Indias desde 1620 en adelante. El comercio “oficial” andaluz se resintió muchísimo de la relajación de los vínculos mercantiles entre Castilla y sus Indias y las cifras aportadas parecen demostrar que El Puerto de Santa María experimentó considerables dificultades, que homologan su situación a la de la propia Sevilla.

En este contexto, puede comprenderse con facilidad el repunte del fraude, que, en cualquier caso, siempre estuvo presente en la Carrera de Indias, tanto en las épocas más boyantes como en las menos. Al pasar por los circuitos oficiales, las mercancías debían abonar unas tasas que, en último extremo, no redundaban sino en su encarecimiento y eso las hacía menos competitivas en aquellos mercados coloniales más diversos del siglo XVII. De ahí a la ocultación de mercaderías sólo hay un paso: el deseo del empresario de no arruinarse. Por tanto, pretender identificar los valores aduaneros con los valores reales de todo el comercio exterior portuense es incuestionablemente un error. Pero, obviamente, no hay forma de mensurar el volumen de producción en venta defraudado en la aduana. Sólo podemos suponer algo: que debió aumentar conforme la crisis del comercio colonial se agravó y también en la medida en que los derechos fiscales se hicieron cada vez más onerosos.

Dejando aparte la fiscalidad señorial de El Puerto, cuyo volumen parece haber sido elevado, tanto que en la década de 1620 la Concordia entre el duque de Medinaceli y sus vasallos, tan favorable para el señor, tuvo como principal condición la liberación de ciertas obligaciones tributarias¹⁹; dejando aparte también la fiscalidad general, a la que tuvieron que someterse los comerciantes portuenses como el resto de los españoles de su tiempo y cuyo endurecimiento es un hecho bien demostrado por Domínguez Ortiz, hubo una fiscalidad específica de la Monarquía sobre el comercio de la ciudad que queda aquí claramente a la luz y que no se reduce al incremento del 1,25% de 1637, puesto que ya sabemos que el precedente de esta imposición es el 0,25% sobre el que se realizaron los cálculos aduaneros de 1632-1636. La certificación de dichas ponderaciones

¹⁹ Iglesias Rodríguez (1989). Interesa también Iglesias Rodríguez (1991). Ambos trabajos se encuentran recopilados en Iglesias Rodríguez (2003).

nos informa que la creación de ese cuarto por ciento inicial se sitúa en 1632, es decir, que las ponderaciones de la comisión de Morquecho abarcaron casi íntegramente el período de su cobro. Éstas son las palabras exactas del documento:

Por los pliegos del valor del cuarto por ciento nuevo impuesto para la paga de los quinientos mil ducados con que esta ciudad de Sevilla sirvió a Su Majestad de la aduana real del Puerto de Santa María, que hoy son en mi poder, parece valió el dicho derecho desde primero de enero del año pasado de seiscientos y treinta y dos hasta fin del mes de diciembre del pasado de treinta y seis...

De estas palabras parece deducirse que el cuarto por ciento primero nació como versión local portuense del impuesto de Infantes sevillano de 1632, renovado (y en su caso ampliado) con ocasión del empréstito de Morquecho, igual que su homólogo mayor de la capital.

Este dato, sumado a lo que ya sabemos de las circunstancias de 1637, nos permite sospechar una panorámica general razonablemente completa de la recepción en El Puerto de Santa María de las peticiones de empréstitos realizadas por la Corona a los núcleos vinculados con el comercio colonial durante la década de 1630. Hasta ahora, autores como el ya mencionado Domínguez Ortiz y Enriqueta Vila Vilar habían destacado fundamentalmente la interacción entre la Monarquía y el Consulado de Cargadores de Sevilla, que hizo frente a las exigencias del fisco a través de un modelo mixto de entrega directa de dinero y simultánea enajenación de rentas: aprobaba la creación de un nuevo derecho, pero él mismo lo compraba, operación ciertamente curiosa. Domínguez Ortiz aludía asimismo al hecho de que las poblaciones de la costa gaditana también participaron en el donativo negociado por Morquecho, pero nada sabíamos hasta ahora de cómo lo habían afrontado. Gracias a este documento queda patente que los puertos gaditanos no sólo se sumaron a la operación de 1637, sino también a la de 1632, a las dos, y nos invita a suponer que pudieran haber hecho lo propio en otras de corte similar fuera de las fronteras cronológicas que nos hemos marcado aquí estudiar. Sabemos también ahora que El Puerto de Santa María, al menos, simplificó el medio de pago sevillano, pues optó por el pago de una figura fiscal relativamente nueva que gravase su actividad comercial de forma moderada, pero en modo alguno se atrevió a adquirirla.

Así pues, mientras la actividad comercial decrecía y se empobrecía en El Puerto, la Monarquía no hizo sino subir las tarifas aduaneras, pues al fin y al

cabo estos derechos no eran sino recargos sobre los almojarifazgos y la alcabala. De seguro, aumentar la carga impositiva a un sector económico en crisis no contribuyó a mejorar su situación y muy probablemente la empeoró. De hecho, la Corona reconoció alguna vez públicamente que el desastroso estado del comercio, que asumía, se relacionaba con el incremento fiscal que supuso el derecho de Infantes: “la estrechez de las cosas y descrédito que ha concebido el comercio desde el empréstito de los quinientos mil d^{os}”²⁰. A partir de 1636 dejamos de contar con datos sobre los ingresos efectuados en la aduana portuense, pero puede suponerse con mucha certeza que el uno y cuarto por ciento nuevo que se aprobó en 1637 no pudo beneficiar en ninguna forma a esa curva descendente que refleja los problemas de los años inmediatamente anteriores. Antes al contrario, debió intensificar su tendencia o, en el mejor de los casos, contribuir a que se estancase en los niveles a los que había descendido.

¿Puede relacionarse esta mezcla explosiva de recesión económica y subida de impuestos con la posible desaparición de las dinastías que destacaban en 1637? Juan José Iglesias no registra en el siglo XVIII casi ninguno de los apellidos de los comerciantes que negociaron con Morquecho²¹. ¿Dónde habían quedado muchos de los descendientes de los hombres que décadas atrás fueron la flor y nata del sector empresarial de El Puerto? En realidad, la desaparición de estirpes mercantiles no tiene nada de extraordinario. Como ya notase Domínguez Ortiz, este fenómeno se repetía con frecuencia en la misma Sevilla, donde todavía se concentraban las casas comerciales más poderosas de Andalucía²². Es el conocido proceso definido por Braudel como “traición de la burguesía”²³, que en cualquier caso no puede ser visto ingenuamente: no se trata sólo de mimesis de modos de vida más prestigiosos como el de la nobleza, sino también de retirada de una actividad que, como la participación en la Carrera de Indias, siempre era arriesgada, no garantizaba nunca la rentabilidad de la inversión y muchas veces no la daba en absoluto, todo ello agravado por las fatales intromisiones de la Corona. No sabemos si los comerciantes portuenses consiguieron (porque, sin duda, lo intentaron) emular el estilo nobiliario, pero parece indudable que muchos de ellos, si no todos, abandonaron el negocio del comercio colonial y, posteriormente, su descendencia no supo o no quiso reengan-

²⁰ AGI, IG, leg. 435, lib. 9, fol. 73.

²¹ Sólo Lorenzo Rodríguez debe ser ascendiente de los Rodríguez Cortés, en tanto que los descendientes de Cristóbal Becerra emparentaron con la familia Bernal: Iglesias Rodríguez (1991: 382-384) y (2004). Agradezco al prof. Iglesias sus impresiones respecto a esta generación, a la que, con las salvedades expresadas, no ha dudado en caracterizar como previa a la aparición de los grandes nombres del comercio portuense como Reinoso, Aranibar o Vizarrón.

²² Domínguez Ortiz (1984a: 166).

²³ Braudel (2005: II, 99 y 104).

charse a él cuando la bahía gaditana se convirtió en su epicentro, privando a Sevilla de su anterior protagonismo²⁴.

Pero no todo el mundo salió desfavorecido de estos avatares. Como señalase Domínguez Ortiz, “las épocas de crisis son épocas de cambios en las que unos ganan y otros pierden”, propicias para que “personas atrevidas y afortunadas edifiquen fortunas colosales a costa de sus compatriotas”, ahondando así las diferencias sociales. Según su propia clasificación, ante la crisis del siglo XVII se perciben tres sectores fundamentales en la sociedad española: 1º, “el indefenso, constituido por la mayoría de la población”; 2º, “el que tenía capacidad negociadora”; 3º, “el sector beneficiado, muy minoritario aunque poderoso”²⁵. Los notables portuenses a los que hemos visto actuar pertenecían, sin duda, a la segunda de estas categorías: no eran campesinos modestos que debiesen aceptar su destino en silencio, sino personas con esa “capacidad de respuesta” que, cuanto menos, les permitió afrontar los pagos de los donativos de la forma que ellos consideraron más favorable para sus maltrechas economías, tal como pocos años antes había conferido la posibilidad de firmar la Concordia con los Medinaceli²⁶. Ahora bien, en duro contraste con los comerciantes de El Puerto, puede señalarse como principales beneficiarios a Martín y Fernando Ladrón de Guevara. ¿Quiénes eran estos hombres que lograron prosperar en un clima nada propicio para ello?

La vecindad portuense de Martín hace pensar inicialmente en una familia de comerciantes como las antes mencionadas, a quien una diversificación de sus actividades hacia el terreno financiero, especialmente hacia la adquisición de rentas públicas favorecida por la dudosa política de la Corona, ayudase a blindar su patrimonio en aquellos tiempos de crisis. Puede haber algunos rasgos ciertos en este boceto, porque no parece haber problema alguno para identificar a Martín con ese Martín Ladrón, “hombre poderoso del Puerto de Santa María”, a quien Domínguez Ortiz y Gelabert González, siguiendo a Pellicer, calificaron como uno de los pequeños asentistas nacionales que florecieron después de la bancarrota de 1647, cuando los grandes banqueros extranjeros, afectados por ella, se retrajeron de los negocios con la Corona²⁷. Desde esta perspectiva se

²⁴ Las hipótesis que aquí se apuntan conocerían probablemente una dilucidación casi completa tras una investigación sistemática de los protocolos portuenses del siglo XVII, conservados, como es bien sabido, en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz. No la emprendemos en estas breves páginas por razones obvias.

²⁵ Domínguez Ortiz (1984b: 234-235).

²⁶ Iglesias Rodríguez (1989).

²⁷ Domínguez Ortiz (1984, p. 149), Gelabert González, *La bolsa del Rey*, p. 122. La fuente original de ambos autores son los célebres *Avisos históricos* de Pellicer y Tovar. El hecho de que no se haya

puede proponer una explicación para la presencia de su hijo Fernando Ladrón en la Corte: la familia había decidido que se podían hacer mejores negocios en Madrid que en América.

De todas formas, es posible que la presencia de Fernando en la Corte en aquellos momentos se debiese al seguimiento de un pleito que justo en 1637 se le realizó por haber faltado al registro de una nao de la que iba como maestre en la flota del año anterior²⁸. En dicho proceso aparece relacionado con Diego Cardoso, comerciante y financiero portugués, al que también figura vinculado en las pesquisas que hizo la Junta del Almirantazgo²⁹. Carmen Sanz Ayán confirma que la recurrente connivencia de ambos hombres no es casual, puesto que uno y otro eran yerno y suegro³⁰. ¿Cabría plantearse unos orígenes portugueses para la familia, luego establecida en El Puerto y allí enriquecida con el comercio, en el que habrían participado de formas diversas? Todo es posible y quizás mereciera la pena un estudio a fondo de esta dinastía, que en la década de 1630 parece haber podido representar a esa minoría que, según Domínguez Ortiz, supo medrar en los tiempos de borrasca.

El cuadro final es el de una pequeña ciudad con su comercio empobrecido por la crisis de la Carrera, castigado por una fiscalidad creciente destinada a la guerra y obligado al fraude, de cuya desgracia se beneficiaba apenas algún prestamista que se enriquecía con la miseria de sus congéneres, a los que daba la espalda para retirarse a la Corte. ¿Y todo esto para qué? Para sostener los ejércitos que lucharon por tierra y mar defendiendo la causa de Felipe IV, que al parecer era también la causa de Dios y de España, en la que se obtuvieron tantos reveses y tan pocas ganancias como es bien sabido.

A todas luces, no se trata de un balance positivo, pero requiere ser expresado con prudencia. Una única prueba difícilmente puede bastar para dictar sentencia definitiva. Hace falta más investigación. Dicho esto, pensamos que los datos que aquí publicamos apuntan individualmente en esta dirección, que es también la que marca el contexto internacional, la que se relaciona de alguna manera con los juicios emitidos por Iglesias Rodríguez para los años 20³¹ y la que coincide con otras dinámicas locales castellanas, aquellas en las que, en opinión de Domínguez Ortiz, se descubre la verdadera profundidad de “la crisis

encontrado ninguna otra documentación oficial sobre el asunto hizo suponer a don Antonio que quizás las noticias sobre su asiento no fuesen más que “simples habladurías”.

²⁸ AGI, Contratación, leg. 176, n. 1, r. 12.

²⁹ Alloza Aparicio (2003).

³⁰ Sanz Ayán (1998).

³¹ Iglesias Rodríguez (1989).

de finales de los años veinte [...] pórtico de la que se abatió sobre Castilla en los años treinta”³². Si futuras investigaciones se orientaran a ello, es probable que pudieran constatar con mayor seguridad si El Puerto de Santa María sufrió en su sector comercial, y acaso con mayor globalidad, las consecuencias de la crisis a la que se vio abocada la España interior, mientras Felipe IV y el conde duque de Olivares intentaban restaurar en vano la reputación internacional de la Monarquía, por la que pocos de sus vasallos darían un ardite. Se comprobaría entonces con más certeza si los notables portuenses también cargaban las tintas pero tampoco faltaban a la verdad cuando se lamentaban por el “miserable estado de las cosas y la estrechez de los tiempos”.

Referencias bibliográficas

- ALLOZA APARICIO, Á. (2003): “La Junta del Almirantazgo y la lucha contra el contrabando, 1625-1643”, *Espacio, tiempo y forma. Serie IV. Hª Moderna*, 16, 217-254.
- BRAUDEL, F. (2005): *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 vols., México, Fondo de Cultura Económica.
- CARMAGNANI, M., A. HERNÁNDEZ CHÁVEZ Y R. ROMANO (coords.) (1999): *Para una historia de América I. Las estructuras*, México, Fondo de Cultura Económica.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (1998): “Los caudales de Indias y la política exterior de Felipe IV”, en *Estudios americanistas*, Madrid, Real Academia de la Historia, pp. 29-116
- (1990): “La España del Conde Duque de Olivares”, en John H. Elliott y Ángel García Sanz (eds.), *La España del Conde Duque de Olivares*, Valladolid, Universidad.
- (1984a): *La Sevilla del siglo XVII*, Sevilla, Universidad.
- (1984b): *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales.
- (1960): *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, Editorial de Derecho Financiero.
- ELLIOTT, JOHN H. (1992), “Una sociedad no revolucionaria: Castilla en la década de los 40”, en *1640: la Monarquía Hispánica en crisis*, Centre d’Estudis d’Historia Moderna Pierre Vilar-Crítica, Barcelona, pp. 102-122.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (2003): *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Carlos Martínez Shaw (ed.), Granada, Universidad
- (1992): *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida.
- GARCÍA FUENTES, L. (1980): *El comercio español con América: 1650-1700*, Sevilla, Diputación.
- GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (2009): “Volúmenes y valores. Las aduanas de Sevilla entre 1595 y 1609”, en León Carlos Álvarez Santaló (coord.), *Estudios de Historia*

- Moderna en Homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Sevilla, Universidad
- (2001): *Castilla convulsa (1631-1652)*, Madrid, Marcial Pons.
 - (1996): *La bolsa del Rey. Rey, Reino y Fisco en Castilla (1598-1648)*, Barcelona, Crítica.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. (2009): “Ciudad y cultura manuscrita: historia, memoria y correspondencia ilustrada”, en Manuel Fernández Chaves, Carlos A. González Sánchez y Natalia Maillard Álvarez (comps.), *Testigo del tiempo, memoria del universo. Cultura escrita y sociedad en el mundo ibérico (siglos XV-XVIII)*, Barcelona, Rubeo, pp. 271-291
- (2004): *Memorias de un mercader a Indias. Imágenes de España y América en el siglo XVIII*, El Puerto de Santa María, Ayuntamiento.
- (2003): *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía. Estudios sobre el señorío de El Puerto*, Sevilla, Universidad.
 - (1991a): *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*, Sevilla, Muñoz Moya y Montraveta.
 - (1991b): “Ciudad y fiscalidad señorial: las rentas del condado de El Puerto de Santa María en el siglo XVI”, en *Actas del VI Coloquio de Historia Medieval de Andalucía. Las ciudades andaluzas (siglos XIII-XVI)*, Málaga, pp. 215-224.
 - (1989): “Señores y vasallos: las relaciones entre la Casa Ducal de Medinaceli y El Puerto de Santa María en la Edad Moderna”, en *Revista de Historia de El Puerto*, 2, pp. 27-57.
- LOHMANN VILLENA, G. y E. VILA VILAR (2003): *Familia, linajes y negocios entre Sevilla y las Indias. Los Almonte*, Madrid, Mapfre.
- LYNCH, J. (1984): *España bajo los Austrias*, 2 vols. Barcelona, Península.
- MARCOS MARTÍN, A. (2006): “¿Fue la fiscalidad regia un factor de crisis en la Castilla del siglo XVII?”, en Geoffrey Parker (coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona, Instituto Universitario de Historia Simancas-Crítica, pp. 173-253.
- MORINEAU, M. (1985): *Incoryables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d’après les gazettes hollandaises (XVI-XVIII siècles)*, Cambridge, Universidad.
- ROMANO, R. (1993), *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, Fondo de Cultura Económica.
- SANZ AYÁN, C. (1998): “Blasones son escudos: el ascenso económico y social de un asentista del rey en el siglo XVII, Bentura Donis”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 20, 33-57.
- VERMEIR, R. (2006): *En estado de guerra. Felipe IV y Flandes (1629-1648)*, Córdoba, Universidad-Cajasur.
- VILA VILAR, E. (1982): “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, 39, 275-340
- (1999): “El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan J Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos y Texas-Tech University, 1999, pp. 3-34.