



e-Spania

Revue interdisciplinaire d'études hispaniques
médiévales et modernes

29 | février 2018

**Stratégies argumentatives dans le dialogue espagnol
/ Góngora et les humanités numériques / La España
de Carlos II**

La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos

José Manuel Díaz Blanco



Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/e-spania/27539>

DOI: 10.4000/e-spania.27539

ISBN: 979-10-96849-06-2

ISSN: 1951-6169

Editor

Civilisations et Littératures d'Espagne et d'Amérique du Moyen Âge aux Lumières (CLEA) - Paris
Sorbonne

Referencia electrónica

José Manuel Díaz Blanco, « La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas,
replanteamientos », *e-Spania* [En línea], 29 | février 2018, Publicado el 01 febrero 2018, consultado el
24 abril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/e-spania/27539> ; DOI : 10.4000/e-spania.27539

Este documento fue generado automáticamente el 24 abril 2019.



Les contenus de la revue *e-Spania* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative
Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos

José Manuel Díaz Blanco

NOTA DEL EDITOR

Proyecto “La construcción de un mundo nuevo: Circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales en las ciudades atlánticas del sur de España, siglos XVI-XVIII” (HAR2017-85305-P), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.

- 1 El propósito de estas líneas es reflexionar sobre cómo evolucionó la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII. La visión clásica de este período se encuentra reflejada en el magnífico libro de Lutgardo García Fuentes *El comercio español con América, 1650-1700*, publicado originalmente en 1980¹. Sin duda, la obra debe ser considerada aún una referencia bibliográfica medular. No obstante, en las últimas décadas se han abierto nuevas perspectivas historiográficas, que nos permiten comprender las mismas problemáticas desde otros puntos de vistas y ensayar propuestas diferentes. Creo que hay dos factores de enriquecimiento académico singularmente relevantes al tratar estos temas. En primer lugar, la construcción de visiones alternativas y complementarias por las historiografías latinoamericanas, que nos han enseñado a los historiadores europeos a reinterpretar e incrementar nuestros problemas de estudio. Y en segundo lugar, la consolidación de la Historia Global, que nos obliga a entender la Carrera de Indias en el marco de los procesos de mundialización o Globalización temprana de la Edad Moderna. Ambos factores conducen hacia una Carrera de Indias menos eurocéntrica, menos restrictivamente atlántica y de horizontes más amplios². Una Carrera de Indias que, en buena medida, está todavía por construir.

- 2 La Carrera de Indias fue el principal sistema de comunicación marítima entre España y América durante la Edad Moderna. Empezaré resumiendo cómo era antes de 1650. Lo primero que debe advertirse es que no se trata de una fotografía fija. La Carrera jamás dejó de transformarse. Siempre fue una realidad dinámica. Sin embargo, entre 1560 y 1650 aproximadamente, el sistema se afianzó sobre unas bases reconocibles, que pervivieron durante décadas:
1. Navegación en convoyes. Se impuso el sistema “de flotas y armadas”, con ritmos de navegación anuales y colaboración estrecha entre la marina mercante y la marina militar³. El convoy más complejo era el que viajaba a Tierra Firme, porque conectaba con la economía india más dinámica, la peruana, construida sobre el espectacular rendimiento minero del Alto Perú, simbolizado por el Cerro Rico de Potosí. Los llamados “galeones de Tierra Firme” fueron el resultado de coordinar la flota de Tierra Firme (es decir, la flota mercante que viajaba a Cartagena de Indias y Portobelo, entre otros puertos) y la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias⁴. El convoy que viajaba a México, y especialmente a Veracruz, eran las flotas de Nueva España⁵. Se trataba esencialmente de una flota mercante como la de Tierra Firme, aunque a la ida no contaba con más protección militar que la de dos galeones de guerra, la *capitana* y la *almiranta*. A la vuelta, ya con la plata novohispana, se unía en Cuba a los galeones de Tierra Firme y se beneficiaba de la seguridad proporcionada por la Armada de la Guarda.
 2. Los convoyes no eran sólo expediciones comerciales. Transportaban pasajeros de todo tipo⁶, documentos oficiales y privados y, finalmente, mercancías. Las mercancías no eran sólo españolas. Lo que la historiografía ha definido como el “sistema de monopolio” no pretendía regir sobre el ámbito de la producción, sino sobre la distribución comercial⁷. Sólo los españoles de nacimiento o los naturalizados podían participar en el negocio, pero podían negociar con mercancías de cualquier origen. De hecho, tendió a predominar una oferta de manufacturas muy internacionalizada, que dio pie a la formación de una comunidad mercantil muy cosmopolita, donde los individuos actuaban según sus intereses dentro y fuera de la ley⁸.
 3. Los diseños institucionales de la Corona estaban mucho más encaminados hacia el rendimiento fiscal del comercio. El sistema tenía que ser muy rentable en términos tributarios: Importaba el excedente del sistema fiscal indiano que no se empleaba en América⁹ y la generación de rentas aduaneras en Castilla gracias al almojarifazgo de Indias¹⁰. La apuesta por Sevilla como principal puerto peninsular obedecía, entre otras razones, a su funcionalidad como centro recaudador¹¹.
 4. El sistema se financiaba fundamentalmente a través de una figura fiscal denominada avería¹². Esta avería fue una tasa *ad valorem* que gravaba los productos transportados en los convoyes, tanto los que iban a nombre de los particulares como a nombre del rey, incluida la plata. Desde la década de 1590, se desestimó la administración real directa y se optó por una complicada gestión por asientos, en manos especialmente del Consulado de Cargadores¹³.
 5. Alta implicación institucional, tanto por parte de la Corona como de las universidades de mercaderes del mundo atlántico. Inmediatamente se nos viene a la mente la Casa de la Contratación, que era la encargada de atender la logística de los convoyes y, después, administrar el tesoro real llegado de América¹⁴. Sin embargo, también debe tenerse presentes al Consejo de Indias¹⁵, los virreyes de México y Perú, las cajas reales americanas

(especialmente las que residían en puertos clave como Veracruz, Portobelo, Cartagena de Indias o La Habana), la Universidad de Mareantes¹⁶ o los consulados de mercaderes de México, Lima y Sevilla¹⁷. Este último fue fundamental en esta época, por su gestión de los asientos de avería y porque se convirtió en el cauce para solicitar a los cargadores a Indias una innumerable cantidad de donativos, préstamos y trueques de plata durante el reinado de Felipe IV¹⁸.

- 3 El sistema de flotas y armadas entró en crisis a mediados del XVII, pero no fue abandonado hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando una sucesión de medidas políticas crearon una Carrera de Indias relativamente diferente, la del Libre Comercio. Varios hitos marcaron su gestación progresiva: 1739, con la abolición de los Galeones de Tierra Firme, sustituidos por los registros sueltos; 1765, con las primeras innovaciones sostenibles en el Caribe; 1778, con el decreto principal de Libre Comercio; 1789, con la eliminación de las flotas de Nueva España; o 1790, con el fin de la Casa de la Contratación, ya en la frontera misma con las Guerras de Independencia iberoamericanas y el tránsito a la Contemporaneidad¹⁹.
- 4 Entre la época dorada de las flotas y los galeones (1560-1650) y la época del Libre Comercio (1740-1800), el período comprendido entre 1650 y 1740 se revela como una etapa intermedia algo confusa, pero que puede explicarse. El sistema tradicional de flotas y armadas aún se mantenía vigente, aunque padecía problemas enormes que lo hacían bastante ineficiente. Y la respuesta de la Monarquía ante tales dificultades se inclinaba por reformar el sistema, no por sustituirlo por otro (como después sucedería) ni por introducirle siquiera elementos que resultaran ajenos a su lógica central.
- 5 Las alternativas más importantes giraban en torno a la incorporación en mayor o menor medida de compañías privilegiadas de comercio. Estas compañías habían ocupado un lugar central en las políticas mercantilistas de las principales potencias europeas del siglo XVII, especialmente Holanda, Inglaterra y Francia²⁰. Ante el retraso español frente a sus adversarios, varias voces clamaron o vieron la oportunidad de copiar el modelo en España. Sin embargo, ningún intento prosperó²¹. Sólo a partir de 1728, cuando se fundó la Guipuzcoana de Caracas, las compañías de comercio comenzaron a implantarse y convertirse en elementos centrales de una pretendida modernización comercial española²². Antes, durante la segunda mitad del XVII, la voluntad de la Monarquía no fue cambiar la Carrera, sino mantener su esencia, fundamentalmente con la esperanza de que su entramado institucional continuara transfiriendo riquezas significativas desde la economía atlántica hasta el exhausto gazofilacio regio²³.
- 6 Paradójicamente, el mantenimiento a toda costa de este sistema tan debilitado facilitó su adulteración *de facto* por parte de agentes económicos privados cuyas intenciones no sólo eran ajenas a los objetivos de la Carrera de Indias, sino incluso contrarias a ellos. Tales cambios se caracterizaban por una naturaleza muy difusa y, por tanto, resultan más difíciles de percibir que otros procedentes de decisiones políticas determinadas. Y más difíciles de entender y explicar. Así, este período 1650-1700 ha suscitado controversias entre distintas posiciones historiográficas. Unas lo han pensado como una fase de crisis para el comercio²⁴; otras lo han concebido como un momento de recuperación tras una recesión previa²⁵; y hasta se ha propuesto verlo como la culminación finisecular de un proceso de crecimiento continuado, libre de cualquier coyuntura de crisis²⁶. La

disparidad, debe reconocerse, es desconcertante, pero también hace más hermoso el reto de asimilarla y sugerirle soluciones.

- 7 El final de la época clásica del sistema de convoyes viene marcado por un momento concreto: 1660, cuando el Gobierno de Felipe IV reformó la avería²⁷. Como se ha explicado antes, esta avería era un impuesto específico al comercio indiano, que servía para satisfacer los costes de organización de las armadas y flotas de la Carrera. Por tanto, era el basamento del sistema atlántico español desde la perspectiva financiera. Originalmente, había sido un gravamen *ad valorem* que abonaban todos aquellos que embarcaban mercancías y bienes en los navíos de la Carrera, incluido el propio rey, que pagaba el porcentaje que le correspondía por la plata que traía a España. La avería, por tanto, dependía del registro. La tasa de exacción fiscal se aplicaba sobre el valor global de lo que se declaraba y lo cierto es que, conforme avanzaba el siglo XVII, los particulares reconocían bases imponibles cada vez más reducidas.
- 8 Varias razones, que no son excluyentes entre sí, pueden explicar esta contracción del registro de mercancías y, en consecuencia, de la contribución fiscal. La primera es la ralentización real de la actividad, tal como postuló en su momento Pierre Chaunu, que vio en 1620 una quiebra de la evolución económica del comercio atlántico²⁸. La segunda es el crecimiento del fraude, cuya intensificación podría explicarse en relación a las turbulencias del momento (si se acepta la explicación Chaunu) y, por supuesto, como respuesta al incremento de la fiscalidad durante el reinado de Felipe IV, consecuencia de las necesidades financieras de la Monarquía para hacer frente a los gastos bélicos de la época²⁹. En todo caso, el resultado de este proceso fue la reducción de la aportación de los particulares a la bolsa de la avería, que tuvo que compensarse con una mayor aportación regia, alcanzando niveles porcentuales y nominales que la misma Corona consideraba inadmisibles.
- 9 La tendencia de los acontecimientos era irreversible y el Consulado, que había gestionado la avería desde la década de 1590, se retiró del negocio en 1655. La crisis requería una solución radical, que se halló en la modificación completa de la naturaleza jurídica de la contribución. La avería dejó de ser una tasa *ad valorem*, calculada según un tipo porcentual aplicado a una base imponible, y se convirtió en una cantidad fija que las principales comunidades del mundo hispánico tenían que abonar. El montante era bastante elevado, 790 000 ducados, y debía reunirse sumando diferentes contribuciones colectivas. El primer reparto desvela cifras dignas de comentarios:

Comercios	Cuota (ducados)
Perú	350.000
Nueva España	200.000
Nueva granada	50.000
Cartagena de Indias	40.000
Real hacienda	150.000
Total	790.000

Fuente: G. CÉSPEDES, *La avería*, *op. cit.*, p. 90

- 10 Hay dos cosas que llaman mucho la atención: 1. el comercio de Sevilla estaba ausente y 2. el peso financiero recaía principalmente sobre las comunidades mercantiles de América, con especial protagonismo del comercio de Perú. Lo primero resulta representativo del grado de tensión que habían alcanzado las relaciones entre la Hacienda Real y el Consulado, así como del modo a través del cual la fiscalidad descontrolada de Felipe IV había destrozado la Carrera durante la primera mitad del siglo XVII, cuando se les plantearon a los cargadores a Indias muchos de los retos que luego se agravarían en el período que estudiamos: La inflación, las guerras, el contrabando o la competencia de espacios económicos alternativos como la Carrera del Pacífico o la ruta de Buenos Aires³⁰.
- 11 También es muy significativa la demanda financiera a las universidades y los consulados de comercio indianos. Hasta aquel momento, éstos habían colaborado en la administración de impuestos locales en los virreinos, por ejemplo en la alcabala. Pero nunca habían participado en la financiación del sistema de flotas y armadas, a través del cual todos se lucraban. La Monarquía pensó que había llegado el momento de que el Consulado de Lima y el Consulado de México tomasen el testigo, después de que el Consulado de Sevilla tocase fondo. Detrás de ambos había ya comunidades mercantiles muy sólidas, que no podían considerarse simples subordinadas de los cargadores a Indias de Castilla. La de México era tan fascinante como la retrata Louisa Schell Hoberman³¹. Y para qué hablar sobre el comercio de Perú, cuya prosperidad ha explicado Margarita Suárez Espinosa³². Su madurez no consistía sólo en la acumulación de riquezas por parte de sus comerciantes. Se trataba también de la capacidad para generar estrategias mercantiles propias, que nadie había pensado ni aprobado en Madrid o Sevilla. Por ejemplo, invertir las lógicas de la Carrera de Indias irrumpiendo con su plata en los mercados castellanos, razón por la que comenzaron a ser vistos como competidores peligrosos en Sevilla ya durante el reinado de Felipe III³³. O, por ejemplo, contribuyendo a la alteración de los ritmos de la Carrera.

- 12 Eso fue otra cosa que cambió sustancialmente durante la segunda mitad del XVII: Los ritmos internos de la Carrera. La periodicidad de las flotas y los galeones, según dijimos, estaba pensada para ser anual. Unas y otros debían viajar todos los años a América y, en buena medida, se había cumplido durante las décadas precedentes. Sin embargo, desde

mediados del XVII esta sistematicidad tendió a truncarse. Los viajes se hicieron más irregulares y los intervalos temporales entre las flotas aumentaron progresivamente, en especial entre los galeones de Tierra Firme. A diferencia de lo observado en el caso de la avería, nadie legisló este proceso de manera general.

- 13 Veamos algunos datos, extraídos de la obra clásica de Lutgardo García Fuentes. En el medio siglo comprendido entre 1650 y 1700, unas cifras próximas a la legislación deberían ofrecernos cincuenta flotas de Nueva España y cincuenta galeones de Tierra Firme. En total, cien misiones comerciales o poco menos. Sin embargo, lo que encontramos es bastante distinto:

Década	Flotas NE	Galeones TF	Total
1650-59	6	5	11
1660-69	5	4	9
1670-79	5	3	8
1680-89	4	2	6
1690-99	5	2	7
Total	25	16	41

Fuente: L. GARCÍA FUENTES, *El comercio español*, op. cit., p. 164.

- 14 Los 41 convoyes que se lanzaron a la Carrera no alcanzan siquiera a representar la mitad de ese óptimo teórico, que evidentemente quedó fuera de cualquier expectativa razonable. Tal descenso obedecía a las pautas de los dos itinerarios mercantiles, pero singularmente al que conectaba con el virreinato del Perú. Las 25 flotas novohispanas marcaban un ritmo bienal relativamente estable, que permitía unas cinco expediciones por década. Los 16 galeones de Tierra Firme latían más débilmente. Se advierte en ellos una periodicidad media descendente, que en los años 80 y 90 llegó a ser quinquenal y en el cambio de siglo prácticamente se paralizó. Después de los galeones de Diego Fernández de Zaldívar, pasó una larga década hasta que otros zarparon de Cádiz en 1706: La desastrosa escuadra del conde de Casa Alegre, hundida en combate naval frente a la bahía de Cartagena de Indias y ahora convertida en promisorio tesoro para la arqueología subacuática³⁴.
- 15 Esta poquedad se ha interpretado tradicionalmente desde una óptica europea, planteándose si debe considerarse o no como un síntoma de la debatida crisis en el Atlántico. No obstante, los recientes avances de la historiografía latinoamericana nos han enseñado a ver las cosas desde el lado contrario, favorecidos por el interés que suscita actualmente el Pacífico³⁵ y por la centralidad que se concede a la economía asiática en esta época, gracias a propuestas como la de Andre Gunder Frank de *ReOrientar la Historia*³⁶. A principios del siglo XVII el comercio triangular entre Lima, Acapulco y Manila había alcanzado ya una notable madurez, según han puesto de relieve historiadores como Guillermina del Valle Pavón³⁷. Desde esta premisa, Mariano A. Bonialian ha defendido la existencia de un *Pacífico Hispanoamericano* vertebrado en torno a dos ejes principales, el que unía China y México a través de Filipinas y el Galeón de Manila³⁸, y el que unía Nueva España y Perú a través de diversos puertos centroamericanos, cuya articulación y desarrollo actuaba como contrapeso del Atlántico³⁹.

- 16 En semejante contexto, la gravitación comercial hacia el potente mercado chino y las preferencias de los mercaderes limeños y novohispanos dibujaron trazos nuevos al comercio global, y pervirtieron la planificación esperada de la Carrera de Indias. La política de la Monarquía tendió a restringir legalmente la Carrera del Pacífico y a prohibir casi absolutamente los intercambios comerciales entre los dos virreinos americanos. Deseaba atar al empresariado americano a su modelo pre-establecido de la Carrera de Indias, que garantizaba la preponderancia del Atlántico y ponía límites al crecimiento en el Pacífico. Pero además, según hemos visto, pretendía que desde 1660 los comercios de Perú, México y Nueva Granada, por ese orden, financiasen la mayor parte de la defensa militar de la Carrera, trasladándoles las presiones contributivas que en este ámbito había soportado antes el comercio castellano.
- 17 Los mercaderes limeños tenían planes distintos. Decidieron que no se atarían a la complicada ruta Lima/El Callao-Panamá-Portobelo-Cádiz/Sevilla, ahora también carísima. Preferían saltarse las normas y comerciar a través del Pacífico con Acapulco, desde donde podrían conectar con los flujos del Galeón de Manila y con las flotas de Nueva España, que pasaron a convertirse en el vínculo preferente con las economías europeas. Las ventajas de este nuevo diseño eran evidentes: El Pacífico era más seguro que el Caribe, que se encontraba infestado de piratas, corsarios y bucaneros, asentados en una infinidad de islas, sobre todo en las Pequeñas Antillas y, desde 1655, en Jamaica. También era más sencillo eludir los controles administrativos en el Pacífico que en el Caribe, aspecto importante cuanto que estas estrategias estaban basadas extensamente en el fraude y el contrabando. Por supuesto, aquella opción permitía participar en el lucrativo comercio asiático, que proveía productos manufacturados de buen nivel a precios sumamente competitivos, especialmente seda. Y todo sin perder el acceso a los productos europeos a través de las flotas de Veracruz, convoyes relativamente baratos, pues sólo eran acompañados por dos galeones de guerra.
- 18 La decadencia de los galeones de Tierra Firme y las ferias de Portobelo no fue consecuencia de una crisis atlántica de la Carrera de Indias, ni tampoco de la igualmente discutida proyección de la crisis del siglo XVII sobre el virreinato del Perú⁴⁰. Fue la consecuencia de un viraje que condenaba a los Galeones por su elevado coste y disfuncionalidad en aquel nuevo escenario. Recuérdese que los galeones incluían la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y que a ésta se destinaba la parte más abultada de la avería, a la cual, como ya hemos comentado, los comerciantes peruanos contribuyeron con extremada displicencia. Aquí se encuentra la clave del diferencial entre las flotas y los galeones, detrás del cual se esconde el abandono de la tradicional ruta que había unido Sevilla y Lima a través del istmo de Panamá, sustituida por la ruta Lima/El Callao-Acapulco-(México)-Veracruz-Cádiz/Sevilla, que no dominaba tanto como su antecesora, pues compartía protagonismo con la ruta Lima/El Callao-Acapulco-Manila/Cavite-China.
- 19 Ni que decir tiene, en el protagonismo de las flotas también debe reconocerse el fortalecimiento del comercio novohispano. Otra de las nuevas rutas al alza en este final del XVII era, incuestionablemente, la que conectaba Cádiz/Sevilla-Veracruz-México-Acapulco-Manila/Cavite-China. Ni que decir tiene, los mercaderes novohispanos no imitaban pasivamente a los limeños. Ellos, sobre cualquier otros, fueron activos promotores de la Nao de China y tampoco aceptaron de buen grado la cuota que les correspondía en la Carrera de Indias⁴¹. Participaron intensamente en el balanceo comercial americano hacia Asia y se beneficiaron del florecimiento de la minería

mexicana, que empezó a sobrepasar a la peruana a fines del XVII, hasta conocer una eclosión fantástica en el siglo XVIII. Aupándose sobre la plata de sus reales, el virreinato de México se convirtió en el corazón de lo que Stanley y Barbara Stein denominaron el “apogeo del Imperio”⁴². Por tanto, a fines del XVII allí no había ninguna perspectiva de crisis, sino las promesas fundadas de una prosperidad construida sobre la producción de plata.

- 20 ¿La madurez del Pacífico debe llevarnos a pensar mecánicamente en una decadencia del Atlántico, como si se trataran de alternativas absolutas? La historiografía ha discutido mucho sobre el signo coyuntural de la Carrera, confrontando respuestas contradictorias aun cuando aún se enfocaba como un problema puramente atlantista. Algunos “índices de actividad”, según los definía la historiografía clásica de la Carrera⁴³, ofrecían noticias que parecían poco halagüeñas y encajaban lógicamente con la ralentización de los convoyes antes expuesta. Debemos también a García Fuentes la reconstrucción del movimiento unitario de navíos (MUN) y el volumen de toneladas de arqueo (TA)⁴⁴, tal como se expone a continuación:

Década	MUN	TA
1650-59	410	74.002
1660-69	298	69.626
1670-79	432	67.899
1680-89	368	52.096
1690-99	327	49.346

Fuente: L. GARCÍA FUENTES, *El comercio español, op. cit.*, p. 221 y 223.

- 21 En ambos casos, estos índices de actividad clásicos expresan una tendencia bajista, dentro de registros muy inferiores a los que Pierre Chaunu encontró durante el período previo a 1650. Esto inclinó al propio Chaunu y a Antonio García-Baquero a pensar la segunda mitad del siglo XVII como el punto de mayor retraimiento comercial de la Carrera. Engarzando los estudios que ambos habían realizado para los períodos 1500-1650 y 1717-1778, llegaron a la conclusión de que, después del crecimiento del siglo XVI, el siglo XVII encerró un prolongado ciclo negativo que comenzó hacia 1620 y tocó fondo en el período considerado, hasta retomar la senda positiva en el Cádiz dieciochesco⁴⁵.
- 22 No puede negarse que se trataba de una visión razonable, construida sobre datos concienzudos y coherente con muchos contextos generales ampliamente arraigados sobre la Decadencia española a fines del XVII⁴⁶. Sin embargo, se ha negado y matizado reiteradamente con posterioridad, fundamentalmente a causa de haber incorporado un análisis global y renovado de las mercancías en tránsito, especialmente de la plata, que ha relativizado la relevancia concedida a aquellos famosos índices de actividad⁴⁷. Sin embargo, el análisis de las mercancías no sólo resulta útil para determinar el recurrente debate de si hubo crisis o no. También resulta iluminador para esclarecer quién pudo beneficiarse en mayor o menor medida de los intercambios mercantiles del Atlántico; y quién sufrió una crisis o no, si es que hubo alguna.

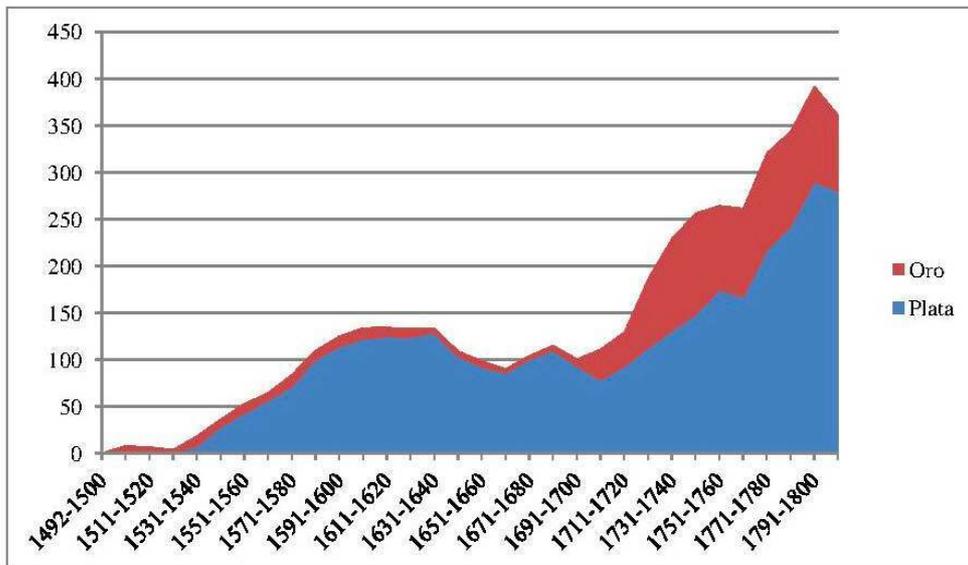
- 23 Cuando pensamos en el tráfico oceánico, todos evocamos de inmediato los metales preciosos. El oro y, especialmente, la plata. No cabe duda respecto a su protagonismo en la economía mundial durante la Edad Moderna. Sin embargo, resultaría simplista reducirlo todo al movimiento de la plata embarcada en los galeones. No puede perderse de vista la notable variedad de mercancías que se enviaban desde Europa hacia América, que demostraban una incuestionable superioridad manufacturera de las potencias septentrionales respecto al área mediterránea. Ni debe olvidarse que, en sentido contrario, América aportaba a Europa otros bienes además de la plata.
- 24 Una de las imágenes más nítidas de esta variedad figura en un libro publicado en Inglaterra a comienzos del siglo XVIII, *The Spanish Rule of Trade to the West Indies* (1702)⁴⁸, traducido del español por John Stevens y promovido por William Hodges, un antiguo miembro de la colonia inglesa de Cádiz⁴⁹. Probablemente, se debe a este último la información que figura en un epígrafe esencial de la obra, titulado *A Complete List of all Commodities Transported from any Parts of Europe to the Spanish West Indies*⁵⁰. El documento es un listado, que ordena con bastante sistematicidad la compleja oferta de productos que cruzaban el Atlántico a través de la Carrera, llegados desde casi toda Europa: Francia, Flandes, Holanda, Inglaterra, Hamburgo, Italia y Portugal, además de España, e incluso desde Suecia, Rusia o el Imperio Otomano.
- 25 Por supuesto, entre todas estas regiones y países había notables diferencias. El sur de Europa, y España en particular, enviaba algunos artículos manufacturados, aunque buena parte de su contribución dependía de productos agrarios. Los productos manufacturados venían, ante todo, de la Europa del Norte, especialmente del triángulo comprendido entre Inglaterra, los Países Bajos y la Francia atlántica, el corazón manufacturero del continente. Francia, entre las demás potencias del entorno, jugó un papel verdaderamente decisivo durante la segunda mitad del XVII, después de las concesiones comerciales de la Paz de los Pirineos⁵¹. La Carrera de Indias es uno de los observatorios donde más claramente puede observarse cómo a lo largo del Seiscientos se abrió una brecha económica entre dos Europas, la septentrional y la meridional, realidad implícita en prácticamente todas las explicaciones sobre la crisis del siglo XVII, desde que Eric J. Hobsbawm abriera el debate sobre la cuestión⁵².
- 26 Desde América, muchos productos viajaban hacia Europa, aportando nuevas materias primas a la industria o nuevos alimentos a la dieta cotidiana⁵³: Cochinilla, grana, palo de Brasil, azúcar, cacao, tabaco, jengibre, zarzaparrilla... La vida europea no sería ni ha sido la misma después de conocer todo esto. Por tanto, no deberían ser minusvaloradas frente al mayor brillo de objetos como las esmeraldas, las perlas, el oro y la plata, que llegaba a España. Con todo, es imposible no detenernos un poco en ellas, especialmente en la plata, dado que las dudas en torno a su evolución cuantitativa han estado presentes en los debates más relevantes respecto a la valoración global de esta época para el comercio atlántico.
- 27 La plata actuó como un motor fundamental de los procesos de mundialización acaecidos desde el siglo XVI. Tal vez fuera el más relevante. Es, para muchos autores, el símbolo de la Edad del Comercio previa a la Revolución Industrial. En tal sentido, se ha hablado de una *silverización* de la economía mundial, por haber sido la plata uno de los elementos que más circularon a través de las nuevas rutas oceánicas, y por haber servido para articular los crecientes intercambios comerciales entre las regiones del planeta⁵⁴. El auge mundial de la plata coincidió con la expansión de la economía europea. Aunque, para una historiografía que busca un paradigma alternativo al criticado “ascenso de Occidente”⁵⁵,

se debió también al consumo masivo de China, *end market* de la mayor parte de las reservas mundiales, y desde luego al crecimiento continuado de la producción argentífera en América⁵⁶.

- 28 El Nuevo Mundo fue el principal foco de producción de metales preciosos durante la Edad Moderna. El segundo foco, Japón, lo seguía a mucha distancia. Durante algún tiempo, al abrigo conceptual de la crisis del siglo XVII, se defendió la tesis de que la producción minera americana entró en fase depresiva durante aquella centuria⁵⁷. Hoy sabemos que la contracción no fue tan grave y que, en términos globales, durante el siglo XVII se produjo más plata que durante el siglo XVI, y que durante el siglo XVIII se produjo más plata que durante el XVI y el XVII juntos. Esta dinámica permitió una preeminencia americana continuada en la emisión de plata para los circuitos de la Globalización temprana, según revelan los cálculos (conservadores incluso) de John J. TePaske⁵⁸:

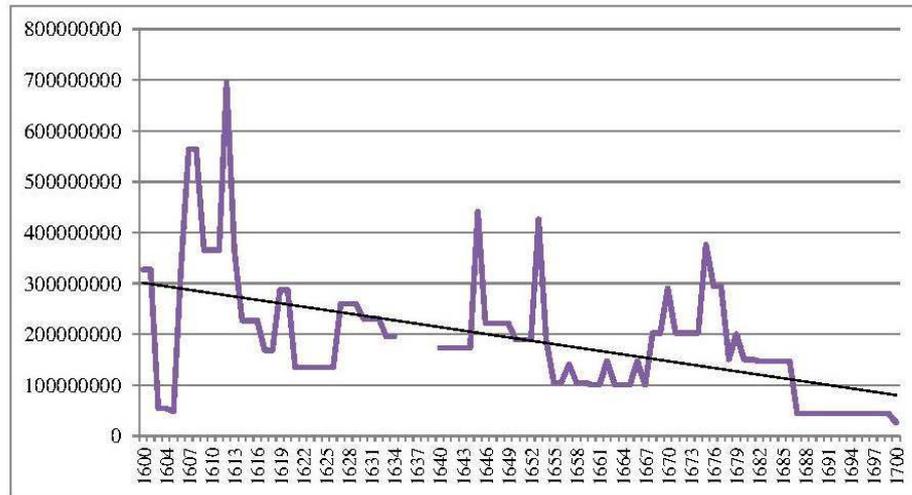
Década	Plata	Oro	Total
1492-1500	0	0,70	0,70
1501-1510	0	8,20	8,20
1511-1520	0	7,21	7,21
1521-1530	0,34	3,92	4,26
1531-1540	7,55	11,12	18,67
1541-1550	28,12	8,73	36,85
1551-1560	42,71	10,64	53,35
1561-1570	56,05	8,85	64,90
1571-1580	71,47	13,00	84,47
1581-1590	100,19	10,18	110,37
1591-1600	113,40	11,91	125,31
1601-1610	121,81	12,75	134,56
1611-1620	124,28	10,43	134,71
1621-1630	123,63	9,91	133,54
1631-1640	128,60	5,24	133,84
1641-1650	102,83	6,72	109,55
1651-1660	92,16	6,73	98,89
1661-1670	85,73	4,74	90,47
1671-1680	100,02	4,54	104,56
1681-1690	109,85	5,85	115,70
1691-1700	92,80	8,24	101,04
1701-1710	78,25	33,24	111,49
1711-1720	92,61	37,05	129,66
1721-1730	112,45	74,25	186,70
1731-1740	130,65	99,12	229,77
1741-1750	147,94	108,73	256,67
1751-1760	174,58	90,41	264,99
1761-1770	166,72	95,41	262,13
1771-1780	216,55	104,65	321,20
1781-1790	241,88	102,27	344,15
1791-1800	289,94	102,59	392,53
1801-1810	279,46	82,06	361,52
Total	3.432,57	1.099,39	4.531,96

Fuente: TEPASKE, *op. cit.*, p. 20. Cantidades expresadas en millones de pesos (272 maravedíes).



Fuente: TEPASKE, *op. cit.*, p. 16 (áreas apiladas en esta versión)

- 29 Ciertamente, estas cifras basadas en registros oficiales ofrecen un perfil menos dinámico durante la segunda mitad del XVII que durante el primer auge de 1580-1630 y, por supuesto, el gran siglo XVIII. Siguiendo una evolución en W, especialmente en lo relativo a la plata, lo peor tuvo lugar entre 1630 y 1660; sin embargo, entre 1660 y 1680 hubo una recuperación a medio plazo que culminó en niveles muy elevados, aunque después llegó una segunda contracción entre 1680 y 1700, previa al rápido despegue dieciochesco. Si estas fluctuaciones reflejan efectivamente una situación real, debe observarse cómo en ningún momento los niveles de producción descendieron del nivel marcado por la década de 1570, cuando se dispararon los registros de Potosí. Siempre se produjo mucha plata. La cuestión es por dónde circulaba. ¿Seguía haciéndolo por la Carrera de Indias castellana?
- 30 Los registros oficiales aportan cifras menguadas y menguantes. No obstante, conviene distinguir entre las remesas del rey y las de los particulares. El hundimiento de las primeras es incontestable. No se debía sólo a problemas de recaudación. Obedecía también al desarrollo de los situados, las transferencias fiscales intra-imperiales, elementos centrales de la Hacienda indiana, que vivieron su etapa de máximo esplendor durante el siglo XVIII, pero que ya en el XVII aumentaron exponencialmente por diversas razones, especialmente para cubrir los gastos defensivos frente a los adversarios europeos de la Monarquía, cada vez más presentes en aguas americanas, especialmente en la delicadísima región del Caribe, hacia la que iban las flotas y las armadas y desde la que partían de regreso a España. En este sentido, el perpetuo dilema entre enviar remesas a España para financiar la política militar los Austrias y gastar las rentas fiscales americanas en la propia América se fue resolviendo progresivamente hacia la segunda opción, hasta el punto que Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein han podido conceptualizar el vivaz México del siglo XVIII como una *sub-metrópoli*, que financiaba la defensa de la región histórica del Gran Caribe⁵⁹.



Fuente: José Manuel DÍAZ BLANCO, "La sombra de Proteo: Transformación del tesoro americano durante el siglo XVII", *Tiempos modernos. Revista electrónica de Historia Moderna*, 27-2, 2013. También, hasta 1675, Carlos ÁLVAREZ NOGAL, "Las remesas americanas en las finanzas de la Real Hacienda: La cuantificación del dinero de la Corona (1621-1675)", *Revista de Historia Económica*, 16 (2), 1998, p. 453-488

- 31 El descenso de las remesas reales tuvo consecuencias catastróficas para la Hacienda Real castellana y, por ende, para la posición política y militar de la Monarquía en el concierto europeo. La plata americana alcanzaba un peso cuantitativo sumamente apreciable dentro del erario regio, pero su importancia real era más cualitativa, por tratarse del valor más intensamente ambicionado por las grandes socios financieros de la Corona⁶⁰. La Monarquía podía acudir en una posición enormemente ventajosa a los mercados crediticios del XVII gracias a la plata. Muchos de los mejores banqueros de Europa, con los genoveses al frente, bebían los vientos por firmar asientos con ella ambicionando, más que ninguna otra cosa, la plata. Y cerraban los ojos pacientemente cuando les firmaban una bancarrota y un medio general, con la consiguiente suspensión temporal de pagos temporalmente y la imposición unilateral de una fuerte renegociación de la deuda⁶¹. Sin embargo, conforme la plata del rey empezó a escasear a lo largo del XVII (y se mantenían las arbitrariedades políticas en la negociación financiera), los hombres de negocios comenzaron a alejarse de Madrid. En el reinado de Carlos II, las remesas reales decayeron hasta un estado moribundo. Por tanto, los mercados financieros internacionales dieron la espalda a la Monarquía, que sólo pudo negociar con banqueros de entidad más bien escasa, en gran proporción españoles⁶². Incuestionablemente, aquí reside una de las causas fundamentales de la pérdida de poderío militar habsbúrgico durante la segunda mitad del Seiscentos.
- 32 Según los registros oficiales, los registros particulares de plata siguieron una tendencia paralela⁶³. Su lectura nos sugiere que las remesas privadas también descendieron hasta niveles mínimos, pero la historiografía actual está convencida de que esta impresión requiere matices, cuando no un rotundo desmentido. Michel Morineau se percató estudiando una fuente ajena a la burocracia española, pero vinculada a los medios empresariales de Ámsterdam: Las gacetas⁶⁴. Aquellas publicaciones del primer periodismo europeo daban noticia de cifras que desafiaban las tendencias sugeridas por la investigación clásica de Earl J. Hamilton:

Década	Remesas según gacetas holandesas
1601-1610	92.000.000
1611-1620	93.000.000
1621-1630	101.000.000
1631-1640	89.000.000
1641-1650	96.000.000
1651-1660	80.000.000
1661-1670	157.000.000
1671-1680	141.000.000
1681-1690	143.000.000
1691-1700	136.000.000

Fuente: M. MORINEAU, *Incroyables Gazettes...*, *op. cit.*; J. J. TEPASKE, *op. cit.*, p. 315.

- 33 Las investigaciones de Morineau ofrecían resultados impresionantes⁶⁵. Dada la centralidad de la plata en el comercio global, una tendencia tan positiva no conjugaba bien con la idea de una crisis secular que durase décadas. Más bien, encajaba con la resistencia de la producción argentífera tras el final de su primer gran ciclo, y con un comercio mundial en pleno proceso de desarrollo. No obstante, tales cifras deben ponerse en contexto. No se pueden analizar aisladamente, por importante que fuera la plata. Al fin y al cabo, esas remesas privadas eran en buena medida retornos por las mercancías europeas enviadas a América⁶⁶. Y entre esas mercancías, según hemos visto, predominaban las manufacturas francesas, inglesas, flamencas, holandesas y hasta alemanas. Generalizando, la Europa del norte, a la que puede observarse como la macro-región manufacturera puntera en el siglo XVII. Los conceptos y la terminología empleados por Immanuel Wallerstein en su fascinante teorización sobre el *sistema-mundo* resultan difíciles de aceptar, con su rigurosa jerarquía de centro/semi-periferia/periferia⁶⁷. Pero no cabe duda de que las economías europeas que más se beneficiaron del comercio atlántico fueron las septentrionales, según queda ya referido.
- 34 En esta época se agudizó la desconexión entre los sectores productivos castellanos y el comercio colonial. Esta cuestión es otro problema histórico sobre el que se ha discutido con abundancia. Mientras algunos autores han hablado de América como oportunidad perdida para una modernización económica que habría supuesto a España introducirse en la senda de la Industrialización temprana, otros como José María Oliva Melgar han preferido argumentar que aquella oportunidad “nunca existió”⁶⁸. En cualquier caso, es evidente que en América había un mercado que podría haber beneficiado a las manufacturas castellanas, y que éstas no lo aprovecharon porque no podían competir con las manufacturas del norte de Europa. Ha quedado una huella de esta situación en el discurso político popular de la segunda mitad del XVII, desde los memoriales de Francisco Martínez de Mata hasta la *Representación de los Diecisiete Gremios de Reventa*⁶⁹, donde se critica hasta la extenuación a los comerciantes extranjeros, los productos

llegados de fuera y cómo éstos habían destruido los gremios y los artesanos del país, copando los mercados interiores y los de las Indias⁷⁰.

- 35 En el conjunto de la economía castellana, por tanto, sólo los grandes comerciantes tendieron a aprovechar a fondo las posibilidades de enriquecimiento que ofrecía la Carrera de Indias. Estos sectores comerciales remontaron el vuelo tras atravesar sus momentos más difíciles durante el reinado de Felipe IV, aunque atravesaron procesos de cambio que conviene resaltar. El primero ya lo conocemos: volverse más dependientes de las rutas europeas de distribución de bienes y alejarse cada vez más de la economía productiva española. Otro de gran importancia se manifestó en la tendencia a desplazarse hacia Cádiz. Sevilla, la capital tradicional de la Carrera de Indias, perdió su viejo protagonismo y sólo el fuerte núcleo de comerciantes vascos que residía en ella y copaba el Consulado de Cargadores podía resistir el empuje de los comerciantes extranjeros⁷¹. Cádiz era más vital que Sevilla y su triunfo encierra una última lección respecto a los reequilibrios mercantiles de aquella época de cambios.

- 36 En efecto, hay un indicio fundamental de la supremacía noreuropea sobre la Carrera en uno de los hechos más conocidos y estudiados del período: La competencia portuaria entre Sevilla y Cádiz. La proximidad geográfica entre ambas ciudades ha llevado ocasionalmente a limitar este episodio como un simple asunto regional. Sin embargo, la historiografía ha demostrado lo erróneo de este juicio. En realidad, se trató de un complejo proceso de reequilibrio portuario, tan significativo como el que contemporáneamente supuso el oscurecimiento de Portobelo y la adaptación de Veracruz. Como éste, sólo puede comprenderse cabalmente a la luz de la evolución del comercio global.
- 37 Una serie de hitos marcan las *coyunturas opuestas*⁷² de estas dos importantes ciudades portuarias de Andalucía:
- 1666: La Corona eliminó dos figuras jurídicas fundamentales en la habilitación de Cádiz como puerto indiano: el Juzgado de Indias, un ministro permanente que la Casa de la Contratación mantenía en la ciudad, y la Tabla de Indias, un puesto aduanero del almojarifazgo de Indias.
 - 1679: Una real cédula anuló las disposiciones de 1666, devolviendo a Cádiz su Juzgado y la Tabla de Indias.
 - 1680: Tras la rehabilitación institucional, se reconoció también a Cádiz como cabecera de las flotas y las armadas de la Carrera.
 - 1717: La Casa de la Contratación y, a continuación, el Consulado de Cargadores abandonaron Sevilla y fueron enviados a Cádiz.
- 38 Esta secuencia ha permitido articular la idea de una competición entre Sevilla y Cádiz sostenida en el tiempo. La cuestión gira en torno a un elenco de problemas que Albert Girard definió con gran precisión hace décadas. Según el historiador francés, la comprensión íntegra de aquel episodio requería analizar y relacionar todas sus facetas relevantes, que al menos eran tres: La naval, la comercial y la institucional⁷³.
- 39 Como puerto, Cádiz era mucho más apto que Sevilla. De hecho, a pesar de su importancia, Sevilla era una rareza en el sistema portuario de la Carrera de Indias. Se trataba de un

puerto fluvial muy interior, alejado de la costa casi noventa kilómetros. La situación era relativamente usual en otros casos europeos, pero no en el mundo indiano. Cádiz era un puerto costero, beneficiado por la protección de su famosa bahía, fisonomía parecida a la de otros puertos vitales como La Habana o Cartagena de Indias, que también eran núcleos litorales asociados a bahías de enorme importancia estratégica⁷⁴. La comunicación de Sevilla con el Atlántico tenía lugar a través del río Guadalquivir, una vía frágil e inestable que atravesaba una región de terrenos arcillosos con abundantes zonas de marismas y una peligrosa acumulación de barros y sedimentos en su desembocadura: La barra de Sanlúcar⁷⁵. El intenso tráfico naval de los siglos XVI y XVII afectó a las condiciones de navegabilidad del Guadalquivir, cuyo cauce se quedó pequeño ante el significativo aumento en el tonelaje de los galeones que ocurrió paralelamente⁷⁶. Los barcos ya no podían remontarlo y Cádiz se destacó como alternativa. Su mayor inconveniente había sido la vulnerabilidad militar demostrada en el siglo XVI, pero la profunda renovación poliorcética que Cádiz experimentó durante el XVII despejó cualquier duda al respecto⁷⁷.

- 40 Cádiz también triunfó como plaza comercial. A los comerciantes les interesaba eludir esas dificultades naturales de navegación, pero también veían en la bahía un entorno adecuado para eludir los controles fiscales y legales de la Monarquía. Durante el reinado de Felipe IV, la Monarquía había incrementado sustanciosamente las exacciones fiscales al comercio. La respuesta del sector privado, especialmente de los no españoles, incluyó un aumento paralelo del fraude, que era más fácil desarrollar en mar abierto y lejos de la Casa de la Contratación que dentro del río⁷⁸. Una confirmación clásica de esta diferencia, ya resaltada por Girard, se encuentra en las estrategias empresariales de Francisco Báez Eminente, arrendador de las rentas aduaneras de Andalucía, que marcaba tipos fiscales mucho más bajos en Cádiz que en Sevilla, consciente de la necesidad de ofrecer algún incentivo a la tributación en la bahía, donde el recaudador se encontraba en una posición de mayor debilidad⁷⁹.
- 41 La victoria definitiva de Cádiz llegaría en el siglo XVIII⁸⁰, la edad áurea gaditana por excelencia, perceptible tanto en la capital como en el entorno completo de la bahía, según ha puesto de relieve Juan José Iglesias Rodríguez⁸¹. No obstante, durante la segunda mitad del Seiscientos Cádiz ya había alcanzado una posición muy preeminente en el comercio atlántico, llena de barcos, comerciantes y ministros de la Casa y el Consulado, que ya operaban con asiduidad antes del traslado definitivo en 1717. Manuel Bustos Rodríguez ha trazado una acuarela histórica de aquel momento histórico y ha explicado muy bien su significado profundo. No se trataba sólo de cambiar un puerto por otro. Al mismo tiempo, se abandonó la manera sevillana de comerciar y se sustituyó por la gaditana, que era estructuralmente diferente a su predecesora, especialmente en dos aspectos: La mayor participación de los extranjeros y la intensificación de las prácticas fraudulentas⁸². Cádiz era un puerto distinto para una Carrera distinta.

- 42 Las revisiones historiográficas de la crisis del XVII son tan amplias que hoy resulta imposible compartir acríticamente las narraciones más pesimistas de Chaunu o García-Baquero. La visión de la larga fase B de recesión, aunque todavía pueda seducir literariamente, parece haberse desvanecido de manera definitiva. No obstante, un movimiento brusco hacia el extremo contrario resultaría ingenuo y condenado también al fracaso. Después de tanto debate, no puede cabernos ya duda de que las visiones

monolíticas, engañosamente rotundas y claras, no nos sirven. *Crisis sí o crisis no* es un planteamiento excesivamente maniqueo. ¿Crisis de qué? ¿Crisis para quién? ¿Crisis de qué naturaleza? ¿De todo el comercio en general? Todas estas preguntas deben ser pensadas. Especialmente en una época en la que, tal como las páginas anteriores han pretendido reflejar, la Carrera de Indias cambió intensamente, tanto en sus lógicas internas como en su encuadre dentro de los circuitos de la Globalización temprana. Evidentemente, esos cambios beneficiaron a algunos y perjudicaron a otros.

43 La dificultad reside en trazar un dibujo que abarque estos contrastes, al menos los más relevantes. Cualquier intento debe realizarse desde una consciencia de inevitable provisionalidad. Ninguno puede ser más (ni menos) que una propuesta funcional para un debate abierto; en ningún caso una conclusión cerrada. La que yo plantearía, de acuerdo a los aspectos previamente expuestos, contendría las siguientes sugerencias principales, no todas enunciadas con la misma seguridad:

1. Para la Real Hacienda, hubo una importante crisis de la Carrera de Indias desde mediados del XVII. A consecuencia de la autonomía lograda por la política colonial frente a la política militar europea de los Austrias, las remesas reales se redujeron drásticamente. Además, al intensificarse la ocultación de las remesas particulares, la Corona perdió considerables derechos aduaneros.

2. Para el conjunto de la economía castellana, la Carrera tampoco evolucionó de manera especialmente afortunada, sobre todo porque la conexión entre la economía productiva y el mercado americano se debilitó progresivamente y sirvió cada vez menos para estimular las manufacturas castellanas.

3. Los sectores especializados en el comercio fueron los que, lógicamente, aprovecharon mejor las posibilidades de enriquecimiento que ofrecía la Carrera. Aun así, conviene matizar. Ciertamente, los momentos más duros para el comercio castellano quedaron atrás poco a poco, al reducirse las exigencias fiscales respecto al reinado de Felipe IV. No obstante, el mayor dinamismo mercantil se verificó en Cádiz y mucho menos en Sevilla, que ya no era ni volvió a ser jamás la gran capital mercantil de antaño.

4. El ascenso gaditano se sostenía en buena medida sobre la influencia creciente de las economías del norte europeo, que actuaron como si se tratasen de una metrópoli *de facto*. Además de la influencia decisiva de sus comerciantes en Andalucía, sus productos manufacturados y las especias orientales que reexportaban llenaron los galeones que tomaban la ruta del océano rumbo a América.

5. No sólo las economías nororientales aprovecharon la debilidad y las incapacidades de Castilla en la dirección política y económica de su imperio. Las comunidades mercantiles indianas también lo hicieron, aunque con matices dignos de reseñarse. A mediados del siglo XVII, no había dudas sobre la mayor preeminencia del comercio peruano respecto al novohispano. Sin embargo, en el medio siglo transcurrido entre 1650 y 1700 el apogeo económico peruano se opacó y empezaron a dibujarse con claridad las tendencias que conducirían al gran siglo XVIII de México.

44 La imagen final que todo esto transmite me parece extremadamente paradójica. Conste lo dudoso que resulta partir de una premisa implícita o explícita según la cual la Carrera de Indias se construyó sobre un modelo colonial claramente definido, en el que los mercados cautivos de los territorios ocupados en Ultramar debiesen servir para favorecer el desarrollo económico global de la metrópoli española. Y concluir, por tanto, que, al no contribuir a ese supuesto fin, hubo un imperialismo nacional fracasado. Unos razonamientos de semejante calibre bordean la realidad pero, expresados tan

rotundamente, resultan excesivos. Se corre el riesgo de suponer al siglo XVII toda una teoría imperialista tan desarrollada como la que llegó a formularse durante siglos hasta la eclosión europea del siglo XIX. Avisado esto, es evidente que Castilla había construido la Carrera de Indias para el beneficio económico propio y el beneficio político de los Habsburgo. Y, sin embargo, la realidad fue absolutamente diferente. Los mayores beneficiarios de la Carrera de Indias en la segunda mitad del XVII fueron las economías noreuropeas e indianas, que competían ventajosamente al disfrutar de la mayor proximidad a los centros de producción de manufacturas y metales preciosos. La reciprocidad Carrera de Indias-economía productiva fue insuficiente en Castilla. Y, en consecuencia, si la Carrera de Indias sólo contribuía superficialmente a la economía castellana, ésta perdía muchas fuerzas, demasiadas, para relanzar política y militarmente a la Monarquía de Carlos II en Europa.

NOTAS

1. Lutgardo GARCÍA FUENTES, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla: EEHA, 1980.
2. Por supuesto, sin restar un ápice de importancia al complejo andaluz de la Carrera, con sus focos principales en Sevilla y Cádiz, cuyas posibilidades investigadoras actuales han sido reexaminadas recientemente en Juan José IGLESIAS RODRÍGUEZ y José Jaime GARCÍA BERNAL (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Madrid: Sílex, 2016.
3. Clarence HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México: FCE, 1979 [1918]; Pierre CHAUNU, *Sevilla y América: Siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad, 1983; Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla: Algaida, 1992.
4. Fernando SERRANO MANGAS, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid: Banco de España, 1989; José Antonio CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México: UNAM, 1997.
5. Mervyn F. LANG, *Las flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*, Sevilla: Muñoz Moya, 1998; Flor TREJO RIVERA (coord.), *La flota de la Nueva España, 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México: INAH, 2003. Sobre el puerto de Veracruz, Antonio GARCÍA DE LEÓN, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento*, México: FCE- Estado de Veracruz- Universidad Veracruzana, 2011.
6. José Luis MARTÍNEZ, *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*, México: FEC, 1999 [1983]; Pedro BORGES MORÁN, *Religiosos en Hispanoamérica*, Madrid: Mapfre, 1992.
7. José Manuel DÍAZ BLANCO, "América en el pensamiento arbitrista: Propuestas proteccionistas para la crisis castellana del siglo XVII", in : Félix IÑESTA MENA y Francisco J. MATEOS ASCACÍBAR (coord.), *España: Nación y constitución*, Llerena: SEH, 2012, p. 77-90.
8. Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Sevilla: Diputación, 1996 y *Id.*, "La concesión de naturalezas para comerciar en Indias durante el siglo XVII", *Revista de Indias*, 19-76 (1959), p. 227-239.
9. Earl J. HAMILTON, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona: Crítica, 2000 [1934]; John J. TEPASKE y Herbert S. KLEIN, *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, Durham: Universidad Duke, 1982.

10. Ildefonso PULIDO BUENO, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva: Artes Gráficas Andaluzas, 1993.
11. Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla: Universidad, 1991 [1946].
12. Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla: EEHA, 1945.
13. Pedro COLLADO VILLALTA, “El Consulado de Sevilla: Por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608”, *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla: EEHA, 1983, p. 275-305.
14. Antonio ACOSTA, Adolfo GONZÁLEZ y Enriqueta VILA VILAR (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla: Universidad-EEHA, 2004; Guiomar de CARLOS BOUTET (coord.), *España y América, un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003.
15. Ernst SCHÄFER, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, Valladolid: Junta de Castilla y León-Marcial Pons, 2003 [1935-1947].
16. Marta GARCÍA GARRALÓN, *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Sevilla: Diputación, 2007.
17. La literatura sobre los consulados es mucho más abundante para el siglo XVIII, aunque para esta época contamos con: Encarnación RODRÍGUEZ VICENTE, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1960; Guillermina del VALLE PAVÓN, *El Consulado de Comerciantes de la ciudad de México y las finanzas novohispanas*, México: El Colegio de México (tesis doctoral), 1997. La tesis de Valle Pavón permanece inédita, aunque sus contenidos han generado una gran cantidad de excelentes artículos en revistas especializadas.
18. José Manuel DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid: IUHS-Marcial Pons, 2012.
19. La bibliografía sobre las Reformas Borbónicas en este ámbito es abrumadora y no se agota sólo por recordar a Geoffrey WALKER, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona: Ariel, 1979; Josep FONTANA y Antonio M. BERNAL (coord.), *El comercio libre entre España y América Latina (1765-1824)*, Madrid: Banco Exterior, 1987; Agustín GUIMERÁ (ed.), *El reformismo borbónico*, Madrid: Alianza, 1996; Antonio GARCÍA-BAQUERO, *El comercio colonial en la época del Absolutismo Ilustrado*, Granada: Universidad, 2003; Josep Maria DELGADO RIBAS, *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona: Bellaterra, 2007.
20. Además de obras monográficas sobre las diferentes compañías, Michel MORINEAU, *Les grandes compagnies des Indes Orientales (XVI^e-XIX^e siècles)*, París: PUF, 1994.
21. José Antonio ALEJANDRE GARCÍA, “Un proyecto de compañía universal del comercio con las Indias en el siglo XVII”, *III Congreso Internacional de Derecho Indiano*, Madrid: Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973, p. 927-955; Manuel HERRERO SÁNCHEZ, “Cádiz y la reorganización del comercio indiano en el proyecto mercantilista de Juan Cano (1675)”, *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba: Junta de Andalucía, 1994, p. 171-178; Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ, “Un proyecto frustrado de Compañía General de Comercio de los Países Bajos en tiempos de Carlos II”, *Studia Historia. Historia Moderna*, 20, 1999, p. 297-318.
22. Además de estudios monográficos sobre las diferentes compañías, véase Margarita Eva RODRÍGUEZ GARCÍA, “Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)”, *Estudios de Historia Económica*, 46 (2005), p. 13-79.
23. J. M. DÍAZ BLANCO, *Así trocaste...*, op. cit. La Real Hacienda de Carlos II ha sido estudiada en Manuel GARZÓN PAREJA, *La Hacienda de Carlos II*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1980.
24. P. CHAUNU, *Sevilla y América...*, op. cit.; Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Andalucía y la Carrera de Indias, 1492-1824*, Granada: Universidad, 2002 [1986].

25. L. GARCÍA FUENTES, *El comercio español, op. cit.*, y también *Id.*, “En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II”, *Anuario de Estudios Americanos*, 56 (1979), p. 251-286.
26. José María OLIVA MELGAR, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza: la oportunidad que nunca existió*, Huelva: Universidad, 2004.
27. Carlos ÁLVAREZ NOGAL, “Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: La crisis de la avería”, in: José Antonio ARMILLAS VICENTE (ed.), *VII Congreso Internacional de Historia de América. 3: La economía marítima del Atlántico: Pesca, navegación y comercio*, Zaragoza: Departamento de Educación y Cultura, 1998, p. 1 365-1 374; José María OLIVA MELGAR, “La negociación del Nuevo Asiento de la Avería (circa 1643-1667)”, in: *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool: AHILA, 1998, 2, p. 44-69.
28. Pierre y Huguette CHAUNU, *Séville et l’Atlantique*, París: Armand Colin, 1955-1960, especialmente el tomo 8.2.
29. Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid: Editorial de Derecho Financiero, 1960; Juan Eloy GELABERT GONZÁLEZ, *La bolsa del rey. Rey, reino y fisco en Castilla, 1598-1648*, Barcelona: Crítica, 1997; *Id.*, *Castilla convulsa, 1631-1652*, Madrid: Marcial Pons, 2001.
30. Respecto a este último aspecto, Zacarías MOUTOUKIAS, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.
31. Louisa SCHELL HÖBERMAN, *Mexico’s Merchant Elite, 1590-1660. Silver, State and Society*, Durham: Universidad Duke, 1991.
32. Margarita SUÁREZ ESPINOSA, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el Estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima: PUCP-IFEA-FCE, 2001 e *Id.*, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Lima: BCRP, 1995.
33. Lutgardo GARCÍA FUENTES, *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla: Universidad, 1997; Guillermo LOHMANN VILLENA, *Plata del Perú, riqueza de Europa. Los mercaderes peruanos y el comercio con la Metrópoli en el siglo XVII*, Lima: Congreso del Perú, 2004.
34. Carla RAHN PHILLIPS, *El tesoro del San José. Muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión española*, Madrid: Marcial Pons, 2010. El libro fue redactado antes del hallazgo en aguas colombianas del pecio hundido en 1708.
35. Carmen YUSTE LÓPEZ y Guadalupe PINZÓN RÍOS (coord.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México: UNAM, 2016.
36. Andre Gunder FRANK, *Re-Orientar. La economía global en la era del predominio asiático*, Valencia: Universidad, 2008.
37. Guillermina del VALLE PAVÓN, “Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620”, *Revista de Historia Económica*, 23 (Extra), 2005, p. 213-240.
38. Pierre CHAUNU, *Les Philippines et le Pacifique des ibériques, XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles*, París: SEVPEN, 1960-1966; Salvador BERNABÉU y Carlos MARTÍNEZ SHAW (coord.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla: CSIC, 2013; Salvador BERNABÉU ALBERT (coord.), *La Nao de China 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla: Universidad, 2014; Arturo GIRÁLDEZ, *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Lanham: Rowman & Littlefield, 2015.
39. Mariano Ardash BONIALIAN, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México: El Colegio de México, 2012.
40. Una síntesis razonada de la cuestión en Margarita SUÁREZ ESPINOSA, “La crisis del siglo XVII en la región andina”, in: Manuel BURGA (ed.), *Historia de América andina. Formación y apogeo del sistema colonial*, Quito: UASB, 2000, 2, p. 289-317.
41. Carmen YUSTE LÓPEZ, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1570-1785*, México: INAH, 1984.

42. Stanley STEIN y Barbara STEIN, *El apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*, Barcelona: Crítica, 2005.
43. Especialmente, Pierre Chaunu y Antonio García-Baquero, que construyeron la parte fundamental del análisis estadístico de sus principales obras sobre el estudio seriado de estas variables: P. y H. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique...*, *op. cit.*, y Antonio GARCÍA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Cádiz: Diputación, 1988.
44. Recuérdese que el movimiento unitario de navíos se refiere al número de viajes comerciales efectuados por los navíos mercantes de la Carrera de Indias, entendiendo las idas y los retornos como dos unidades diferentes. El tonelaje de arqueo era la capacidad de carga de los galeones de la Carrera, calculado según procedimientos específicos.
45. Véase *supra* nota 25.
46. No obstante, ese concepto de Decadencia también ha sido discutido, al menos matizado: Henry KAMEN, *La España de Carlos II*, Barcelona: Crítica, 1981; Luis RIBOT, *El arte de gobernar. Estudios sobre la España de los Austrias*, Madrid: Actas, 2006; Christopher STORRS, *La resistencia de la Monarquía Hispánica, 1665-1700*, Madrid: 2013.
47. L. GARCÍA FUENTES, *El comercio español*, *op. cit.*; J. M. OLIVA MELGAR, *El monopolio*, *op. cit.*
48. John STEVENS, *The Spanish Rule of Trade to the West Indies*, Londres: Samuel Crouch, 1702. Se trata de una traducción libre de José de VEITIA LINAJE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla: Juan Francisco de Blas, 1672.
49. Guadalupe CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz: Universidad, 1997.
50. Reproducida en los apéndices de G. WALKER, *op. cit.*
51. Albert GIRARD, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempos de los Habsburgo*, Sevilla: Renacimiento, 2006; Carlos MALAMUD RIKLES, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz: Diputación, 1986; André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes: Universidad, 2011; Guy SAUPIN y Jean Philippe PRIOTTI (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes: Université de Rennes, 2008.
52. Ruggiero ROMANO, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México: FCE, 1993.
53. María de los Ángeles PÉREZ SAMPER, *Mesas y cocinas en la España del siglo XVIII*, Gijón: Trea, 2011.
54. Dennis O. FLYNN y Arturo GIRÁLDEZ (coord.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, Aldershot: Variorum Press, 1997; Dennis O. FLYNN, Arturo GIRÁLDEZ y Richard VON GLAHN (coord.), *Global Connections and Monetary History: 1470-1800*, Burlington: Ashgate, 2003; Bernd HAUSBERGER y Antonio IBARRA, *Oro y plata en los inicios de la economía global: De las minas a la moneda*, México: El Colegio de México, 2014.
55. Robert B. MARKS, *Los orígenes del mundo moderno: una nueva visión*, Barcelona: Crítica, 2007.
56. Dennis O. FLYNN y Arturo GIRÁLDEZ, *China and the Birth of Globalization in the 16th Century*, Farnham: Ashgate, 2010.
57. La cuestión es discutida desde varios enfoques y territorio en obras como Kenneth ANDRIEN, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*, Lima: BCRP, 2011; Jaime LACUEVA MUÑOZ, *La plata del rey y sus vasallos. Minería y metalurgia en México (siglos XVI y XVII)*, Sevilla: Diputación, 2010.
58. John J. TEPASKE, *A New World of Gold and Silver*, Boston: Brill, 2010.
59. Carlos MARICHAL SALINAS y Johanna von GRAFENSTEIN GAREIS (coord.), *El secreto del Imperio Español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México: El Colegio de México-Instituto Mora, 2012.
60. Carlos ÁLVAREZ NOGAL, *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1997; Alberto MARCOS MARTÍN, “¿Fue la fiscalidad regia un factor de

crisis en la Castilla del siglo XVII?”, in: Geoffrey PARKER (coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona: IUHS-Crítica, 2006, p. 173-253.

61. Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid: Editorial de Derecho Financiero, 1960.

62. Carmen SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II*, Valladolid: Universidad, 1988.

63. Aunque debe advertirse respecto a las discrepancias entre las diferentes series de cifras, incluso cuando se parte de fondos documentales oficiales. Compárense, por ejemplo, las cifras de L. GARCÍA FUENTES, *El comercio...*, *op. cit.*, con las de John EVERAERT, *De internationale en koloniale handel der Vlaamse firma's te Cadiz, 1670-1700*, Brujas: De Tempel, 1973.

64. Michel MORINEAU, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises : XVI^e-XVIII^e siècles*, Londres-París: Maison des Sciences de l'Homme-Universidad de Cambridge, 1985.

65. De hecho, durante la segunda mitad del XVII, las cifras de Morineau también eran más altas que las cifras de producción de metales preciosos, sin considerar la plata evacuada por el Pacífico. Es fácil suponer la infravaloración de los registros oficiales, pero la incoherencia de las series es un tema bastante complejo y requiere ulteriores investigaciones: J. J. TEPASKE, *op. cit.*, p. 309-312.

66. Artur ATTMAN, *American Bullion in the European World Trade, 1600-1800*, Göteborg: Kungl. Vetenskaps-och Vitterhets Samhället, 1986.

67. Immanuel WALLERSTEIN, *El moderno sistema mundial*, Madrid, Siglo XXI, 2016, especialmente tomos 1 y 2.

68. A. GARCÍA-BAQUERO, *Andalucía y la Carrera de Indias...*, *op. cit.*; J. M. OLIVA MELGAR, *El monopolio...*, *op. cit.*

69. A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Orto y ocaso...*, *op. cit.*

70. Guillermo PÉREZ SARRIÓN, *La península comercial. Mercado, redes sociales y Estado en España en el siglo XVIII*, Madrid: Marcial Pons, 2012.

71. L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América (las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Bilbao: Fundación BBV, 1991; Fernando FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Comerciantes vascos en Sevilla*, Sevilla: Diputación, 2000.

72. Adopto la expresión de la conocida obra clásica de R. ROMANO, *op. cit.*

73. Albert GIRARD, *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Sevilla: Renacimiento, 2006.

74. Marcos ARRIAGA MESA, *La Habana, 1550-1600: Tierra, hombres y mercados*, Madrid: Sílex, 2014; Haroldo CALVO STEVENSON y Adolfo MEISEL ROCA (ed.), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, Cartagena: Banco de la República, 2007.

75. VVAA, *Guadalquivir. Mapas y relatos de un río. Imagen y mirada*, Sevilla: Universidad, 2017.

76. Fernando SERRANO MANGAS, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla: EEHA, 1985; *Id.*, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Sevilla: Mapfre, 1992.

77. Víctor FERNÁNDEZ CANO, *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla: CSIC, 1973; Pilar ORTEGA FELIU y José Manuel ALADRO PRIETO, *Guía de las fortificaciones y sistemas de defensa de la bahía de Cádiz*, Cádiz: Colegio Oficial de Arquitectos, 2011.

78. J. M. DÍAZ BLANCO, *Así trocaste...*, *op. cit.*

79. A. GIRARD, *La rivalidad*, especialmente el cap. 3.

80. En el año 2017 se ha conmemorado el tercer centenario de ese momento histórico. Entre las publicaciones que han revisitado la temática, Juan José IGLESIAS RODRÍGUEZ (coord.), *Tricentenario del traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación (1717-2017)*, *Studia Historica. Historia Moderna*, 37-2, 2017, p. 19-219.

81. Juan José IGLESIAS RODRÍGUEZ, *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*, Sevilla: Muñoz Moya, 1991; *Id.*, *La villa de Puerto Real en la Edad Moderna (1483-1812)*, Málaga: Fundación Unicaja, 2003.

82. Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid: Universidad de Cádiz-Sílex, 2005.

RESÚMENES

Este trabajo intenta explicar la evolución de la Carrera de Indias durante la segunda mitad del siglo XVII. Se propone ver el período como el fragmento de una época comprendida aproximadamente entre 1650 y 1740, posterior al esplendor del sistema de flotas y galeones (1560-1650) y anterior a la evolución hacia el Libre Comercio (1740-1824). El sistema de convoyes continuaba vigente, pero adolecía de graves problemas, relacionados tradicionalmente con el problema conceptual de la crisis del XVII. Hoy pueden ensayarse versiones más matizadas, entre las cuales proponemos un panorama de contrastes entre Castilla, que no fue capaz de aprovechar a fondo las posibilidades fiscales, económicas y políticas del comercio atlántico, y las economías del norte de Europa y de América Latina, que articularon mejor la producción y el intercambio comercial de bienes manufacturados y metales preciosos.

Ce travail cherche à donner sens à l'évolution de la *Carrera de Indias* au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle. On se propose d'analyser la période étudiée comme le fragment d'une époque allant de 1650 à 1740 environ, soit postérieure au temps de faste du système des flottes et des galions (1560-1650), mais antérieure à l'évolution conduisant au Libre Commerce (libéralisation des échanges) (1740-1824). Le système des convois avait toujours cours, mais accusait des difficultés aiguës, liées au problème conceptuel et traditionnel de la crise du XVII^e siècle. Aujourd'hui, des versions plus nuancées de ces analyses sont proposées, et nous brosons, dans cet article, un panorama contrasté entre la Castille – incapable de profiter pleinement des possibilités fiscales, économiques et politiques du commerce atlantique – et les économies de l'Europe du Nord et de l'Amérique coloniale, qui surent mieux articuler la production et les échanges commerciaux de produits manufacturés et de métaux précieux.

ÍNDICE

Palabras claves: Carrera de Indias, Globalización temprana, crisis del siglo XVII, plata, Carlos II

Keywords: Carrera de Indias, Première Mondialisation, crise du XVIIe siècle, argent, Charles II

AUTOR

JOSÉ MANUEL DÍAZ BLANCO

Universidad de Sevilla