

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda
Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

LA CRISIS DEL COMERCIO INDIANO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII: ESTADO DE LA CUESTIÓN*.

LUTGARDO GARCÍA FUENTES

Decíamos en un trabajo publicado en el Anuario de Estudios Americanos¹ que el actual nivel de conocimiento acerca de las relaciones económicas entre España y las Indias en la segunda mitad del siglo XVII permitía la reconsideración de algunas ideas aceptadas como buenas sin una crítica debidamente documentada. En el mismo sentido -sorprendente coincidencia-, en ese mismo año se pronunciaba Domínguez Ortiz, anunciando que las investigaciones en curso proporcionaban una imagen muy diferente a la que tradicionalmente se tenía de la crisis del comercio indiano y que echaban por tierra «no pocos clichés admitidos sin críticas»².

Los trabajos de Hamilton, Chaunu y Borah, así como la carencia absoluta de monografías sobre las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo en la segunda mitad del XVII propiciaron la idea de una profunda crisis -"crisis sostenida,- que arrancando en los años veinte de dicho siglo, se prolongaba y .penetraba hasta bien entrado el siglo XVIII³.

De manera que, admitiendo la existencia de la crisis general del siglo XVII, cuestión ampliamente debatida en la historiografía reciente, un problema fundamental en este caso, a nuestro entender, no es otro que señalar las fronteras cronológicas de la crisis del comercio con las Indias. Por tanto, planteado el problema en esos términos, la hipótesis de partida ofrece, evidentemente, dos alternativas posibles: una, aceptar la que podríamos denominar tesis tradicional, es decir, que se trata de una crisis pertinaz que no se resuelve hasta mediados del siglo XVIII y que descarta cualquier posibilidad de recuperación antes de finalizar el XVII; otra, rechazar la tesis de crisis sostenida y admitir, por el contrario', que el fondo de la misma y los inicios de la recuperación tuvieron lugar en el transcurso de dicha centuria.

Desde nuestro punto de vista, la información disponible en estos momentos nos permite afirmar que la crisis de la Carrera de Indias tocó fondo en las décadas centrales del siglo XVII y

* Este trabajo recoge en lo esencial el contenido de la conferencia que bajo este título pronunció el autor en la Fundación Ortega y Gasset de Madrid, el 23 de octubre de 1986.

¹ García Fuentes, Lutgardo: 'En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos 11". *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI, Sevilla, 1979, pp. 251-256.

² Domínguez Ortiz, Antonio: "Los caminos de la plata americana". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*. Tomo LXII, núm. 248. Caracas, 1979, pp. 811-825.

³ Hamilton, E.J.: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, 1975; Chaunu, Huguette y Pierre: *Séville et l'Atlantique*. Paris, 1955; Borah, W.: *El siglo de la depresión en la Nueva España*. México, 1975.

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

que en torno al 1660 se inició un -tal vez tímido, pero no por ello menos importante- proceso de reactivación del comercio indiano hasta el punto de que nos parece muy arriesgado sostener sin más la tesis de crisis sostenida para todo el período.

La crisis del comercio desde la perspectiva de la economía indiana.

Afortunadamente cada vez concita mayor interés el siglo XVII entre los americanistas, y fruto de ello son las numerosas publicaciones que poco a poco han ido apareciendo en los últimos años contribuyendo al esclarecimiento del gran enigma que pesaba sobre dicha etapa.

A la vista de las últimas investigaciones hay que cuestionar que la crisis del siglo XVII afectara por igual a la Península y a las Indias. Se confirma que dicha centuria fue decisiva para la vida y las instituciones de la América hispana. Los' historiadores que últimamente se han ocupado del tema -Brading, entre otros- han expresado la necesidad de reabrir la cuestión de la crisis para poder evaluar con objetividad los efectos de las reformas borbónicas⁴.

Según Pierre Chaunu el colapso sufrido por el comercio atlántico fue consecuencia directa de la catástrofe demográfica que experimentó la Nueva España en las décadas finales el siglo XVI y en la primera mitad del siglo XVII. Aceptando la tesis de Borah, afirma que *"Es en la Nueva España sin duda posible que se sitúa el primun mobile de esta grave crisis de ruptura que ha de arrastrar, dentro de las implicaciones casi infinitas de una inmensa reacción en cadena, el tráfico de la carrera y, más allá del tráfico de la carrera, toda la economía europea y gran-europea"*⁵. Es decir, en Nueva España se sobrepasó un punto crítico en el descenso demográfico lo que produjo incapacidad productiva, caída de la demanda y, en consecuencia, el hundimiento del comercio atlántico.

Los trabajos de Brading, Lynch, Bakewell, Israel, C. Sempat, Tepaske y H. Klein han desmontado la tesis de Borah y de Chaunu. De una forma u otra han venido a decir que las Indias cada vez fueron más autosuficientes y en consecuencia transformaron, en gran medida, sus estructuras para adecuarse a las nuevas circunstancias. Las primeras décadas del siglo XVII fueron de total prosperidad. Contra lo que se ha venido afirmando -dice el profesor Céspedes "el declive de la población indígena nunca llegó a afectar a las economías coloniales ni aún siquiera a crearles problemas de falta de mano de obra"⁶. Y como acertadamente ha señalado José C. Chiaramonte es muy difícil conciliar la indudable recuperación demográfica de la segunda

⁴ Brading, D.A.: "El mercantilismo ibérico y el crecimiento económico en la América Latina del siglo XVIII". *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina (1500-1975)* México, 1979, pp. 293-314.

⁵ Chaunu, P cit. Vol. VIII (2) ,2 pp. 1557 Y ss.

⁶ Céspedes del Castillo, G. *América Hispánica (1492-1898)*. Barcelona, 1983, pp. 163-165

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

mitad del siglo XVII con la tesis de crisis sostenida⁷. En todo caso el problema radicaba en que cada vez era más difícil disponer de mano de obra porque las encomiendas y repartimientos desaparecían por expreso deseo de la Corona. El trabajo asalariado se fue generalizando, inclusive en la minería, sector en el que, como han demostrado Brading y Bakewell, el régimen contractual era mayoritariamente en la Nueva España y muy importante en el Perú⁸. En definitiva, como dice Florescano, «es el siglo del reacomodo interno, el de la formación de una economía colonial que tratará de adecuar sus sistemas de producción y de intercambio a los requerimientos locales»⁹.

Hoy sabemos que la producción de plata, global mente considerada, no varió sensiblemente respecto a las décadas más prósperas de la centuria anterior. La producción de las minas novohispanas se mantuvo alta hasta 1640; luego, hubo altibajos. Todo indica, sin embargo que no hubo depresión sino reajuste de sectores: crisis de crecimiento, según el profesor Céspedes. A partir de 1670 se inicia para la minería novohispana una larga etapa de prosperidad de casi un siglo de duración en la que hubo aumento sostenido de la producción. Nueva España dispuso de plata suficiente a lo largo de la centuria, por lo que no es un argumento válido para explicar la crisis del comercio atlántico la carencia de caudales. Tampoco se puede hablar de crisis sostenida en el Perú, según el trabajo de reciente aparición de K. Andrien, aun cuando justo es reconocer que la contracción minera era evidente en las dos últimas décadas del siglo¹⁰. Pero aun así tampoco ello significa que la producción de plata peruana dejase de satisfacer las necesidades del comercio atlántico¹¹.

La evolución del sector agropecuario tampoco avala las tesis de Borah y Chaunu. El desarrollo de la hacienda, la consolidación de la estancia y el espectacular auge que alcanzaron las plantaciones de caña, cacao y tabaco, desmienten que el siglo XVII fuese un siglo de postración y decadencia. La ganadería, a pesar del estancamiento que sufre en el virreinato novohispano¹², considerada global mente, atravesó una etapa de esplendor. La expansión obrajera incentivó el desarrollo de la ganadería lanar en determinadas zonas de Nueva España,

⁷ Chiaramonte, José C.: "En torno a la recuperación demográfica y la depresión económica novohispanas durante el siglo XVII". En *Historia Mex/cana*, vol. XXX, núm. 4, México, 1981, pp. 572 Y ss.

⁸ Bakewell, P.J.: *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas (1546-1700)*. Madrid, 1976, p. 311; Brading, DA, p. 308

⁹ Florescano, E. y Gil Sánchez, Isabel: "La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico, 1750-1808". En *Historia general de México* 11. El Colegio de México, México, 1976, pp. 185 a 199.

¹⁰ Andrien, Kenneth, J.: *Crisis and decline. The Viceroyalty of Peru in the seventeenth century*, New Mexico, 1985, p. 39 Y SS.; Arduz Eguía, Gaston: *Ensayos sobre la historia de la minería altooperuana*. Madrid, 1985, p. 43.

¹¹ Wittman, T.: "La crisis europea del siglo XVII e Hispanoamérica" AE.A XXVIII. Sevilla, 1971, pp. 25-44.

¹² Chevalier, F.: *La formación de los latifundios en México*. México, 1976, p. 137 Y ss.

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

en el Perú y muy especialmente en la Audiencia de Quito¹³. Igualmente, la ganadería mular experimentó un enorme auge gracias a la expansión de la demanda de los mercados de México, Panamá y el Alto Perú, generando en torno a ellos zonas especializadas en la crianza de estos animales¹⁴.

Por otra parte, desde finales del siglo XVI se habían venido estableciendo y multiplicando los vínculos económicos entre las diferentes regiones indianas dando lugar a un proceso de integración económica¹⁵. No hay ya la menor duda acerca del florecimiento del comercio interindiano a lo largo del siglo XVII y en particular en la etapa que nos ocupa. La creciente especialización regional, el miedo a las incautaciones de caudales en Sevilla, los cambios estructurales antes aludidos, las retenciones cada vez mayores de caudales en Indias contribuyeron a una mejor distribución de la riqueza en el Nuevo Mundo. En este sentido, un extraordinario papel desempeñaron los situados, que en la práctica se convirtieron en valiosas ayudas a las regiones más pobres. Además, el situado propició la realización de importantes operaciones mercantiles¹⁶.

Todo ello estimuló el nacimiento de los grandes circuitos comerciales interprovinciales: Perú, Acapulco y Manila, por donde escapaban cada año millones de pesos a pesar de las numerosas trabas que imponía la Corona por la presión de los comerciantes sevillanos; las corrientes generadas en torno a El Callao, Chile y Centro amé rica; la progresiva atlantización de las comarcas del Plata en torno a Buenos Aires; la profunda transformación de Chile gracias a las exportaciones de trigo y al comercio directo con el extranjero; Venezuela, incentivada por la plata mexicana, incrementó espectacularmente sus exportaciones de cacao a Nueva España, sobre todo, después de 1670.

De manera que el siglo XVII no significó para las Indias declive o postración, sino todo lo contrario. En tal caso, respecto al colapso del comercio atlántico, son posibles, al menos, dos interpretaciones. Una, la de aquellos que los justifican no porque las economías indianas se estuvieran hundiendo sino porque estaban desarrollándose y liberándose de su primitiva

¹³ Ortiz de la Tabla, Javier: "Obrajes y obrejeros del Quito colonial". *AE.A XXXIX*, Sevilla, 1982, pp. 341-365.

¹⁴ Sempat Assadourian, Carlos: *Potosí y el crecimiento económico de Córdoba en los 5 siglos XVI y XVII*. En Homenaje al Dr. Ceferino Garzón. Córdoba (Argentina), 1973, p. 175; Castellero Calvo, A.: *Economía terciaria y sociedad. Panamá, siglos XVI y XVII*. Panamá, 1980.

¹⁵ Ramos Pérez, D.: *El comercio Interprovincial hispanoamericano en los siglos, XVI, XVII Y XVIII como antecedente de un sistema de Integración económica*. En *Economía e integración hispánica*. Barcelona, 1969, p. 45 Y ss.

¹⁶ Vargas Canola, Juan E.: "Financiación del ejército de Chile en el siglo XVII". *Revista de Historia*, núm. 19, 1984. Instituto de Historia, Santiago, pp. 159-203; Marchena Fernández, Juan: "La financiación militar en Indias: introducción a su estudio". *A.E.A. XXXVI*, Sevilla, 1979, p. 81 Y ss.

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

dependencia de la metrópoli¹⁷; es decir, porque tenía lugar una permuta de posiciones por la que las Indias se colocaron en una situación dominante respecto al tráfico atlántico, de manera que las necesidades de las colonias lo hubiesen determinado. Evidentemente esta interpretación no descarta la posibilidad de una crisis sostenida, sino que la confirma, aun cuando desde una perspectiva diferente a la de Chaunu. La otra, a nuestro parecer la más acertada, es la que sugiere el profesor Fontana, en el sentido de que no hay razones suficientes para pensar que la expansión del tráfico interprovincial afectase de forma negativa al comercio con la Península pues sabemos que las exportaciones de los productos más valiosos no se vieron afectadas y «resulta plausible que del mismo modo que han aumentado en el siglo XVII determinados intercambios en el mercado colonial lo han hecho también los que mantenían con la metrópoli, estimulados por el incremento de la economía colonial americana»¹⁸.

La crisis del comercio indiano desde la perspectiva del tráfico atlántico.

La contracción del movimiento naval y de las remesas de caudales, la intensificación de la presión fiscal sobre los hombres del comercio y las enormes pérdidas evaluadas por los propios comerciantes para el periodo comprendido entre 1622 y 1643 en más de 22 millones de ducados; las dificultades económicas por las que atravesaba la Península y los problemas derivados de la política exterior española; la desconfianza generada por la falsificación de monedas en el Perú y los desastres navales ocurridos en la Carrera de Indias en los años 1654 y 1656, nos llevan a fijar la cima de la crisis en la década de 1650. Esta apreciación es hoy compartida plenamente y sin reparo alguno por otros historiadores entre los que cabe destacar a Domínguez Ortiz y H. Kamen¹⁹.

¿Reinversión de la tendencia, vibraciones u oscilaciones de años concretos?

No creemos que en 1660 se iniciara la re inversión de la *tendencia secular*. Pero ello no obsta para que con los datos disponibles podamos afirmar que el panorama desolador de los años cuarenta y cincuenta, brevemente descritos en las líneas anteriores, comience a remitir en la década de los años sesenta. Es decir, se inicia una etapa en la historia de la Carrera de Indias que, por decirlo de alguna forma, es menos mala que la inmediatamente anterior.

Ya hicimos constar que la supresión de la avería en 1660 es un hecho insuficientemente valorado por los historiadores aun cuando, justo es reconocerlo, Girard y Céspedes del Castillo

¹⁷ Lynch, J.: *España bajo los Austrias*. vol. 2, Barcelona, 1972, p. 263.

¹⁸ Fontana, J.: *La economía española al final del Antiguo Régimen III. Comercio y colonias*. Madrid, 1982, p. XIX.

¹⁹ Domínguez Ortiz, pp. 816-817; Kamen, H.: *La España de Carlos III*. Barcelona, 1981, p. 208 Y ss.

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

sospecharon su importancia; éste llegó a calificarlo de suceso revolucionario, aunque no entró en el análisis de sus consecuencias. Pero, lo realmente sorprendente es que historiadores interesados en el tema de la Carrera de Indias, en el mejor de los casos, se limitan únicamente a mencionar el hecho sin concederle la menor importancia²⁰.

También dijimos que la importancia de tal disposición no radicaba en el hecho en sí de la supresión de un gravamen que pesaba sobre el comercio, sino en las ideas que la informaron y en las medidas que posteriormente hubieron de aplicarse. Por primera vez en la historia del comercio indiano el rígido sistema implantado por los Reyes Católicos se ve acometido desde la más alta instancia del Estado bajo el impulso de ideas tan renovadoras que hablan abiertamente de *libertad de comercio* y que se plasman, de alguna forma, en la supresión del registro para los retornos, pudiendo los comerciantes disponer *libremente de caudales y mercancías* siempre que hubiesen cumplido los requisitos legales, es decir, el pago del quinto y del almojarifazgo. Evidentemente la aplicación de esta medida, escrupulosamente observada en el caso de los caudales, no puede ni debe ser ignorada a la hora de una valoración seria del tráfico.

Respecto al movimiento naval y a las remesas de caudales dice el profesor Fontana que los historiadores que se ocupan de las relaciones comerciales entre España y las Indias han sido víctimas de dos ilusiones, una la de identificar la disminución de las remesas de caudales para la Real Hacienda con tráfico global de mercancías y metales preciosos; y otra, la de extrapolar unas cifras que concluyen a mediados de siglo y que no vuelven a ser prolongadas hasta pleno siglo XVIII y sugiere que es preciso abandonar el viejo modelo que situaba el final del comercio indiano en 1650 para dejar paso a otra época, la segunda, de prosperidad en el siglo XVIII²¹.

Resulta evidente que ése no es nuestro caso. Hemos de insistir que si bien el estudio del tráfico naval-navíos y tonelaje han podido ser el indicador fundamental para la interpretación de los períodos que estudiaron respectivamente P. Chaunu y García-Baquero punto cuestionado también ya por otros historiadores-, en nuestro caso, estamos en condiciones de afirmar rotundamente que no es suficiente para la correcta interpretación de la coyuntura de la segunda mitad del siglo XVII dicho estudio, sobre la base de las estadísticas oficiales de la Casa de la Contratación pues existen elementos suficientes para pensar que no reflejan la auténtica dimensión del fenómeno.

²⁰ Véanse, por ejemplo los trabajos de García-Baquero González, Antonio: "Andalucía y los problemas de la Carrera de Indias en la crisis del siglo XVII". Actas 11 *Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*. Córdoba. 19B3, pp. 534 Y ss. y *Andalucía y la Carrera de indias (1492-1824)*. Sevilla, 19B6, p. 93.

²¹ Fontana, J. p. XXI.

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

No es la nuestra una opinión arbitraria sino debidamente fundamentada. En primer lugar, jamás hemos dudado de algo tan evidente como que los niveles del tráfico permanecen durante la segunda mitad del siglo XVII por debajo de los logrados en las décadas finales' del XVI y comienzos del XVII, o en los momentos de máximo esplendor del siglo XVIII. Dijimos que el tráfico en los cincuenta años de nuestro estudio quedó reducido a un 22% del total del siglo XVII y que en dicho período no se superaron los volúmenes alcanzados en el decenio de 1610 a 1619. En segundo lugar, nunca hemos cuestionado la *fiabilidad* de las series que obtuvimos del movimiento naval. Ahora bien, nuestra discrepancia radica en la distinta valoración de las series. ¿Por qué no se han de cuestionar los resultados que a primera vista se desprenden de la curva del tráfico naval? Al respecto, el profesor García-Baquero dice que "*la validez de estos datos en orden al reconocimiento de la crisis depende estrictamente de que se acepte que las cifras del tonelaje o del número de navíos resultan representativas del comercio*"²². Ahí radican justamente las discrepancias de M. Morineau²³, Everaert²⁴, H. Kamen²⁵, E. Vila²⁶ y otros historiadores.

Las series que nosotros hemos obtenido del movimiento naval presentan un comportamiento similar al de la tendencia secular, es decir, son claramente negativas. Pero no es menos cierto que nuestros cálculos aparecen fuertemente afectados por el volumen de tráfico de los años 1650 a 1655 cuyos datos según demostramos en su momento son absolutamente engañosos por lo que es preciso recurrir a otros indicadores para poder detectar el verdadero comportamiento del comercio indiano en la etapa que nos ocupa²⁷ y en esto no hacemos más que seguir al pie de la letra lo que García-Baquero sugiere respecto al fetichismo de las cifras²⁸

Las remesas de caudales

Según la contabilidad de la Casa de la Contratación entre 1650 y 1700 llegaron procedentes de Indias poco más de 43 millones de pesos, de cuya cantidad algo más de 21 millones pertenecían a la Corona y lo demás a particulares. Como en el caso anterior, la cuestión que se plantea no es otra que averiguar el grado de fiabilidad que merecen estas cifras, si

²² García-Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias*, p. 93.

²³ Morineau, M.: D'Amsterdam a Sevilla: De quelle l'histoire des prix est-elle le miroir? *Annales*, 1968, p. 178 Y ss. Del mismo, autor "Allergico cantabile". *Annales*, núm. 4, 19B1, pp. 623-649.

²⁴ Everaert, J.: "Le commerce colonial de la "Nation Flamande" a Cadix sous Charles II". *A.E.A XXVIII*, Sevilla, 1971, pp. 139 Y ss.

²⁵ Kamen, H. p. 208.

²⁶ Vila Vilar, Enriqueta: "Las ferias de Portobelo: Apariencia y realidad del comercio con Indias". *A.E.A. XXXIX*, Sevilla, 19B2, pp. 240-275

²⁷ García Fuentes, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, 1980, pp. 226 Y ss.

²⁸ García-Baquero González, A: *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. Sevilla, 1976, p. 16.

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

reflejan con exactitud las cantidades remitidas a la Península. Los datos de que disponemos en la actualidad nos permiten afirmar igualmente que en modo alguno el volumen total de caudales registrados en los libros de la Casa de la Contratación se ajusta a los envíos que realmente se efectuaron. Sería preciso tener presente que incluso para el período anterior los registros oficiales, como advierte Domínguez Ortiz, carecen de valor, puesto que sin duda las remesas debieron ser muy superiores a las que indican las estadísticas ofrecidas por Hamilton,

Con las reservas y matizaciones que hicimos en su momento, un elevado grado de credibilidad merecen las series de caudales de la Real Hacienda. Pero donde la duda se disipa es en las remesas de particulares: no hay la menor coincidencia con la realidad, Igualmente advertíamos que el verdadero monto de las remesas destinadas a particulares debía estar muy próximo a las cantidades estimadas por Girard, Morineau y Everaert.

Resultaría prolijo tratar de exponer la numerosa información que poseemos referente a este asunto y que ya dimos a conocer. No obstante, y con la brevedad requerida recordaremos algunos de los datos más significativos.

El arrendador de la aduana de Cádiz, Francisco Báez Eminente, justificaba, en escrito dirigido al Consejo, en mayo de 1666, la tabla de aranceles establecida en Cádiz diciendo que por lo regular el valor de la carga de las flotas -las exportaciones- oscilaba entre 12 y 14 millones de pesos, pero los registros reflejaban apenas un 5%. ¿Estaban crecidas las cifras de Eminente? Es posible, pero lo significativo es que habla de más de una decena de millones.

En 1673 el presidente de la Casa de la Contratación calculaba el valor de los géneros que se enviaban a Nueva España en una cantidad que oscilaba, según él, entre 4 y 8 millones de pesos, y lo cargado para Tierra Firme, entre 10 Y 20 millones.

Según el duque de la Palata, virrey del Perú, los comerciantes peruanos fueron acusados, en 1681, al tratar de eludir una contribución especial, de llevar cada año a Panamá de 12 a 14 millones de pesos, lo cual no se reflejaba en los registros. Y, agregaba el virrey, que en la última armada ---debía referirse a la de 1686, pues la memoria está fechada en 1687- los comerciantes juntaron en Portobelo 20 millones de pesos. El virrey estaba dispuesto a exonerar a los comerciantes del pago de la parte correspondiente del asiento del indulto si estos se comprometían a registrar en El Callao 10 millones cada dos años.

Unos años después (1692) Gregorio Calderón de la Barca, representante de los peruleros que viajaban en los galeones del marqués del Vado, con motivo de la negociación del indulto admitía que el Perú producía cada año 6 millones de pesos; que en la armada anterior

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

cargaron 36 *millones* de los cuales se invirtieron 27 en compras de géneros extranjeros en Portobelo y Cartagena; y el resto, 9 millones, iban con destino a Sevilla; que la acusación de que lo cargado ascendía a 14 millones era falsa, pues la suma verdadera era la ya indicada de 9 millones.

En otros escritos, también con motivo de la llegada de los galeones del marqués del Vado, se respondía a la acusación del Consejo de que se enviaban a España no menos de 20 millones. Lo realmente curioso es que los comerciantes no negaban la cantidad total sino la procedencia, es decir, que no todo procedía del Perú.

Al finalizar la centuria, la Corona presionaba a los hombres del Consulado de Sevilla para la obtención de un donativo, argumentando que, según la información que se tenía, solamente en la almiranta de los galeones llegaban 11 millones de pesos y en flota de Nueva España un total de 10 millones.

Las informaciones respecto a las importaciones de caudales procedentes de archivos extranjeros son abundantes y confirman plenamente las que hemos obtenido del Archivo General de Indias. Han sido publicadas por Girard, H. See, Morineau, Everaert, Kamen, Carlos Malamud -en su reciente trabajo sobre Cádiz y Saint Malo- y por nosotros mismos²⁹

En suma, las estadísticas oficiales de la Casa no reflejan el verdadero alcance de las remesas de caudales enviadas a la Península en flotas y galeones. La supresión del registro en 1660, la práctica habitual del indulto y el contrabando impiden conocer la auténtica magnitud de las remesas. Por otra parte, la fuerte contracción experimentada por los caudales de la Real Hacienda no es significativa, pues, como demuestran las últimas investigaciones, los virreinos acuciados por el incremento de sus propias necesidades, cada vez retenían cantidades más elevadas en detrimento de las remesas destinadas a la Península. En el Perú, en el decenio de 1590 se enviaban en los galeones 64% de los ingresos que obtenía el erario público en Lima; en 1680 apenas sobrepasaba el 5%; en 1650, las remesas significaban el 33%. Por el contrario, lo retenido en el Perú pasó de un 36% en 1590, a un 95% en la década de 1680. La defensa de dicho virreinato exigía en la década de 1650 un 25% de los ingresos; en cambio, en la década

²⁹ Girard, A.: *Le commerce français a Séville et Cadix au temps des Habsbourg*. Paris Bordeaux, 1932, pp. 445-452; See, H.: *Documents sur le commerce de Cadix*, Paris, 1926, p. 31, Morineau, *D'Amsterdam a Sevilla*, p. 196; Everaert, p. 147 Y ss.; Malamud, Carlos D.: *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, 1986, p. 67,

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

final de la centuria las necesidades defensivas consumían el 43%³⁰. La situación en el Nueva España era muy similar según han demostrado J. Tepaske y Bakewell³¹.

En la defensa del Caribe se consumían, desde 1670, medio millón de pesos cada año. En la década de 1690 los gastos destinados a la defensa en Veracruz sobrepasaban los 6 millones de pesos, lo cual significa que se habían multiplicado por 16 respecto a los años de comienzo de la centuria. Este incremento de gastos se puede justificar por dos razones: una, la necesidad de frenar la expansión de ingleses y franceses en el Caribe; y otra, por el aumento de la producción de plata en Nueva España³².

No quisiéramos cerrar este apartado sin detenernos brevemente en una cuestión de tanta trascendencia como la de los indultos. Resulta incomprensible que -como sucede con la supresión de la obligatoriedad del registro un tema de tanto interés se omita, o en el mejor de los casos se mencione de pasada, por los historiadores que se han ocupado del comercio indiano. Kamen, que tanta importancia concede a las fuentes francesas, ni los menciona. García-Baquero se empeña en buscar la correlación entre el movimiento naval y las remesas de caudales sin conceder a este asunto la menor atención. ¿Cómo es posible admitir sin más la correlación matemática entre movimiento naval y remesas de caudales olvidando que los indultos ---de varios millones de pesos encubrían la llegada de sumas cuantiosas? ¿Qué explicación lógica se puede dar al indulto de los 8.1eones del marqués del Vado, ajustado en su totalidad en 3 millones de pesos? ¿Se puede admitir como buena la información extraída tanto de archivos extranjeros como del A.G.I. referente a que los susodichos galeones transportaban 40 millones de pesos? ¿Podemos aceptar sin más la suma asentada en los registros de la Casa de la Contratación que apenas sobrepasa la cantidad de 35.000 pesos para la Real Hacienda?

Los avalúos de flotas y galeones y las exportaciones

El análisis de los avalúos, así como el de las exportaciones, arroja resultados que contradicen el obtenido de las series del movimiento naval. Salvo las exportaciones de frutos, afectadas por el traslado a Cádiz de la cabecera de las flotas, todas las demás -precisamente las de los géneros más valiosos, como los textiles, hierros, manufacturas metálicas y papel incrementan el volumen de salida y consiguiente mente los avalúos reflejan igualmente la

³⁰ Andrien, K.J., p. 34.

³¹ Tepaske, J.: "La política española en el Caribe durante los siglos XVII y XVIII". En el volumen *La influencia de España en el Caribe, La Florida y La Luisiana, 1500-1800*. Madrid, 1983, p. 61 y ss. Véase la introducción de Bakewell a la obra de Borah, W. *El siglo de la depresión de Nueva España*, citada anteriormente.

³² Tepaske, J., pp. 80-84.

Lutgardo García Fuentes.

La Crisis del Comercio Indiano en la Segunda Mitad del Siglo XVII: Estado de la Cuestión.

tendencia ascendente, habida cuenta que los valores de los mismos se obtenían de ellas. La denuncia de Eminente, antes aludida, en cierto modo también lo confirma.

Ahora bien, conviene al respecto clarificar algunos puntos. En primer lugar, ¿qué razones pueden existir para invalidar, como un factor más a tener en cuenta, las series del movimiento de mercancías? Se podría contestar que no se conoce la tipología de los géneros embarcados. Nosotros creemos haber demostrado que los fardos, frangotes y cajones -bultos que no se abrían en la aduana y que se evaluaban según el volumen y el peso- contenían textiles; lo que nunca podremos saber es el valor real de cada uno de los bultos, aun cuando hemos ofrecido estimaciones debidamente documentadas que nos aproximan bastante a la realidad.

En segundo lugar, no se puede desestimar la significación de los avalúos de 21 convoyes de los 41 remitidos a Indias en la segunda mitad del siglo XVII, porque ello nos parece fruto de la obstinación en hipervalorar las series del movimiento naval y no el resultado de un análisis con estricto rigor histórico.

Y por último, negar un relanzamiento del comercio indiano en la etapa que nos ocupa extrapolando los datos de las series de mercancías y avalúos para compararlos con las etapas de máximo esplendor de la Carrera de Indias, a nuestro parecer, es distorsionar la información o demostrar lo que es tan evidente que no necesita demostración.

En suma, no está dicha la última palabra. Queda aún mucho camino por recorrer, aunque en los últimos años hemos progresado bastante en la búsqueda de la solución del problema. Probablemente ésta llegará cuando sepamos cuál fue la evolución de los acontecimientos en las Indias. Para ello se necesitan trabajos sectoriales sobre los distintos reinos indios.