

Francisco Javier Gómez Díez*

ARTICULACIÓN Y CONTROL DEL COMERCIO HISPÁNICO MUNDIAL EN EL SIGLO XVI

Este artículo pretende analizar los instrumentos políticos que la Monarquía Hispánica estableció para garantizar el desarrollo y la seguridad de un sistema interoceánico: la concentración del comercio en un único puerto peninsular, el de Sevilla; la creación de un sistema de flotas comerciales; la infraestructura de caminos, rutas y puertos; la defensa militar; la regulación legislativa y las instituciones, suficientemente flexibles, de gobierno; los canales de información, investigación e innovación tecnológica; la gestión de gastos y la imposición de tributos... en definitiva, todo aquello que hace posible el éxito de la Monarquía, que no se reduce a conquistar tierras y extraer recursos, sino a garantizar la convivencia. Como resultado, el proceso que hoy denominamos globalización se aceleró, al parecer, de forma irreversible.

Organization and Control of World Hispanic Trade in the 16th Century

This article aims to analyze the political instruments that the Hispanic Monarchy established to guarantee the development and security of an interoceanic system: the concentration of trade in a single peninsular port, Seville; the creation of a system of commercial fleets; the infrastructure of roads, routes and ports; military defense; legislative regulation and sufficiently flexible government institutions; information, research and technological innovation channels; the management of expenses and the imposition of taxes... in summary, everything that makes the success of the Monarchy possible, which is not reduced to conquering land and extracting resources, but to guaranteeing coexistence. As a result, the process that we now call globalization has apparently accelerated irreversibly.

Palabras clave: Historia Moderna, Globalización, Comercio Atlántico, Monarquía Hispánica.

Keywords: Modern History, Globalization, Atlantic Trade, Hispanic Monarchy.

JEL: N20, N40, N70.

* Universidad Francisco de Vitoria.

Contacto: j.gomez.prof@ufv.es

Versión de marzo de 2022.

<https://doi.org/10.32796/ice.2022.927.7481>

1. Introducción

Bastaría una somera consulta a los mapas confeccionados en los diversos lugares del planeta a finales de la Edad Media europea para comprender la afirmación de Chaunu: en el siglo XIII ninguna civilización conocía más de un tercio del planeta y, cabría aclarar, lo conocía muy superficialmente. En tres siglos todo cambió. Unos barcos frágiles, unas tripulaciones osadas, unas técnicas rudimentarias y una cantidad de productos no inferior a las amenazas, permitieron construir una red comercial ultramarina y dibujar una imagen global del planeta.

Entre el gran navegante chino Zheng He y la multitud de guías indígenas casi anónimos sin los cuales muchas aventuras habrían fracasado, los protagonistas del proceso son tantos como variados. Lamentando los compartimentos estancos que favorecían la fabulación nacionalista, lo advirtió hace treinta años Hernández Sánchez-Barba (1992, p. 21): «hay que abandonar viejos tópicos y considerar los descubrimientos geográficos europeos de los siglos XV y XVI como un episodio importante, pero no único, en el tránsito de la humanidad, desde una etapa de cultura cerrada a otra de culturas abiertas y conexas entre sí». Hay que reconocer este hecho antes de analizar, como voy a hacer, el papel de la Monarquía Hispánica, su actuación y la forma en la que estructuró la defensa de sus intereses.

Las dificultades fueron ingentes. Desde nuestra perspectiva, el barco básico de la aventura atlántica —la carabela— era poco más que una cáscara de nuez. La vida a bordo era dura, sucia, peligrosa e insalubre. Con problemas de suministro de agua y una alimentación deficiente, la mortalidad en la mar podía triplicar el índice de la época (Pérez Mallaina, 1992). ¿Cuántas veces los exploradores se dejaron llevar por vientos y corrientes a la búsqueda de destinos solo imaginados? La ignorancia, sin connotarla negativamente, la religiosidad, radicalizada en todas sus formas por el miedo y la indefensión, y el ansia, más que de riqueza, de reconocimiento social, lo condicionaban todo.

Poco se sabía del tenebroso océano, de lo que en él habitaba y de lo que al otro lado cabría encontrar: el mar de los sargazos, las infranqueables regiones ecuatoriales, la aristotélica *zona perusta*, San Borondón, las siete ciudades, abismos, monstruos, Amazonas y pigmeos, oro y fama (Gil Fernández, 1989) y, para desentrañar sus misterios, se contaba con una tecnología tan rudimentaria que los pilotos confiaban más en su experiencia y pericia. Aun así, la navegación se fue haciendo más densa, el mar se llenó de barcos y, con el paso del tiempo, esos pilotos debieron ser sustituidos por otros formalmente capacitados y hábiles en el uso de instrumentos. Y así, mientras en múltiples saberes el papel de España fue decisivo, el arte de marear, mezclando teoría y práctica, fue —como la medicina representada por Andrés Vesalio— uno de los puentes que acabaron con la separación, propia de la antigüedad clásica y el medioevo, entre ciencia y técnica.

2. La primera mundialización

La empresa atlántica de la Monarquía española fue precedida por las exploraciones portuguesas. Entre ambas predominó la competencia y, como siempre en tales situaciones, la indeseada colaboración: los avances de unos permitieron los de los otros. La estructura mercantil y financiera que, en las ciudades ibéricas, habían formalizado genoveses y mallorquines y, muy especialmente, la situación geográfica proporcionó una gran ventaja a la Península Ibérica. Un conjunto de vientos y mareas concentra en las costas portuguesas, andaluzas y marroquíes los puntos de partida y llegada naturales del Atlántico europeo. No fue nada fácil reconocerlo ni dominarlo, pero el sistema de los vientos alisios, soplando en la misma dirección todo el año, traza una curva del extremo noroeste de África al Caribe. La geografía —nos recordaba Braudel— no lo explica todo, pero ayuda a explicarlo mejor. En este caso es evidente: favoreció el primer impulso castellano portugués e impuso las rutas oceánicas.

Dichas estructuras mercantiles y esa posición geográfica impulsaron la vocación marinera de Portugal y de Castilla, donde, en principio, confluyen comerciantes, pescadores, cruzados y constructores de barcos y, posteriormente, exploradores, funcionarios de la Corona, misioneros, conquistadores, colonos y, por supuesto, rivales políticos, paganos e *indios*.

Si el Atlántico nororiental europeo había mantenido una actividad marítima importante a lo largo de la Edad Media y gozaba, al terminar esta, de una sólida integración, hacia el sur la inmensidad del océano permanecía en la oscuridad: se conocía la existencia, envuelta en misterios, de las Canarias, y Marruecos comerciaba con la Península Ibérica —trigo, cera, aceite y pescado— y, por medio de caravanas, con el interior de África.

Avanzar hacia el sur requería garantizarse la seguridad y superar la barrera del Cabo Bojador. La condición previa para el avance a lo largo de la costa africana, el dominio del Estrecho de Gibraltar para protegerse de los musulmanes, se alcanzó con la conquista de Ceuta en 1415. Tras más de una decena de expediciones fallidas, en 1453 Gil Eanes descubrió como superar dicho cabo. Abrió, así, la explotación económica de la costa de Guinea. En 1482 los portugueses fundan San Jorge de la Mina, su asentamiento más importante en la zona. A la par pudieron colonizar las islas vírgenes del Atlántico: Madeira, que pronto estructuró una economía en torno a la abundante y dura madera, básica para una flota en expansión, el trigo, en una época en la que Portugal tenía problemas para abastecerse en Marruecos, y, sobre todo, el azúcar; las Azores, que, junto a su ganadería e industria láctea, se convirtieron en un punto estratégico de la ruta atlántica; Cabo Verde, un punto de parada para los barcos que desde Europa se dirigían al Oeste y, posteriormente, el apeadero fundamental del comercio de esclavos; Santo Tomé y Príncipe, más lejanas y marginales. Mientras Castilla afirmaba su dominio sobre las Canarias.

El descubrimiento y la colonización de estas islas proporcionó una decisiva ampliación del conocimiento

y los recursos suficientes para financiar las nuevas aventuras. Se imponía un acuerdo para evitar que el enfrentamiento entre Castilla y Portugal pudiera entorpecer las expectativas que se abrían: en 1479, con el Tratado de Alcáçobas, ambas coronas se repartieron, por primera vez, el océano.

Como han desarrollado con detalle Abulafia (2021) y Fernández-Armesto (2006), terminando el siglo XV la expansión atlántica experimentó un salto decisivo por obra de Cristóbal Colón que, en 1493, estableció las rutas de ida y vuelta entre Europa y América; de Juan Caboto, que, en 1497, uniendo Bristol y Terranova, abrió —si bien para más adelante— una nueva zona de colonización en América y, por último, de Vasco da Gama, también en 1497. Los resultados del viaje de este último no deben exagerarse: los poderes y las rutas ya asentados en el Índico —javaneses, árabes y otomanos— se vieron escasamente afectados por la llegada de los portugueses. Estos se adaptaron al marco de relaciones ya existentes y hacia China se siguió dirigiendo la mayor parte del comercio de especias. Habrá que esperar a que los holandeses abran una nueva ruta por el Índico para que la situación comience a alterarse. El arribo portugués sí implicó, junto a un enriquecimiento de las economías europeas, una globalización del comercio asociado a la irrupción europea en el mercado más activo del planeta: el Índico. Cuando, en 1511, Ponce de León encontró en la costa de la Florida la Corriente del Golfo —desvelada la distribución de los vientos del Atlántico— quedaron conectadas Eurasia, África y América.

Una nueva etapa se inicia al comenzar el siglo XVI, marcada por la exploración y colonización de la zona antillana y caribeña, la incursión en el continente americano y el establecimiento de las rutas para cruzar el Pacífico. Significativamente, su conclusión coincide con las revisiones impulsadas por Felipe II a partir de la junta que convoca en Madrid en 1568.

La experiencia antillana y caribeña, asociada al trágico fracaso de un primer contacto con la población

indígena, despertó una sincera preocupación sobre la justicia de lo que estaba ocurriendo; consolidó la autoridad real frente a las pretensiones de Colón y de otros aventureros, mercaderes y soñadores; afirmó la viabilidad de ciertos asentamientos y estableció los puntos clave de la compleja red marítima que permitiría, durante varios siglos, cruzar con asiduidad el Atlántico.

Sin haber todavía afianzado su presencia en las Antillas, los españoles empezaron la exploración y ocupación continental: caen las tierras aztecas e incas, se inicia el lento avance hacia el norte de la Nueva España y la exploración de las principales rutas fluviales y, hacia 1530, la cartografía americana dibuja un continente; nada queda de la idea original de Colón.

El empeño cortesiano de establecer un vínculo entre el Atlántico y el Pacífico hacia la especiería (León Portilla, 1985) definirá, en su mismo origen, la condición transoceánica de la Nueva España, vinculada estrechamente a una economía marítima, y los dos ejes de comunicación que, sobre el vértice de Ciudad de México, la caracterizan: el eje norte – sur, que extrayendo la producción minera vitaliza toda la economía, y el eje este – oeste, entre Veracruz y Acapulco, que la inserta en un sistema mundo. No solo la inserta, debido a los impedimentos políticos para atravesar la zona de demarcación portuguesa, México se convierte en el centro geográfico del sistema. Siendo Madrid la metrópoli política, es México el eje de sustentación del comercio hispano. El Perú, pese a su ubicación, no tendrá posibilidad de establecer comunicación directa con el Extremo Oriente y, primero por la línea Panamá – El Callao y, posteriormente, por el Río de la Plata, se vuelca totalmente sobre el Atlántico.

La conexión de las dos orillas del Pacífico cerrará el sistema hispánico. Localizar las rutas factibles para dicha conexión fue muy complicado. Afectaba a una cuestión política —la demarcación de las zonas de influencia entre Portugal y Castilla—, se relacionaba con la ya larga discusión sobre las auténticas dimensiones del globo e implicaba un alto grado de osadía y una no menor necesidad de acumular experiencia.

El primer paso fue el descubrimiento, en 1514 por Vasco Núñez de Balboa, de la Mar del Sur. El segundo, la circunnavegación de Magallanes y Elcano. Improvisada en algunos aspectos (no se proyecta con la intención de dar la vuelta al mundo); fracasada, en otros (el estrecho que lleva su nombre estaba demasiado al sur como para ser una vía rentable a Asia) (Fernández-Armesto, 2006, p. 291), pero grandiosa, heroica y reveladora; con ella los mitos ptolemaicos mantenidos durante el Renacimiento se vinieron abajo.

Aun así, el Pacífico solo se había cruzado en una dirección. Establecer una ruta factible en ambas direcciones requirió asentarse en las Filipinas —descubiertas por Magallanes, pero solo incorporadas por Miguel López de Legazpi en 1565—, a las que, desde México se podía llegar con relativa facilidad. Desde allí, Andrés Urdaneta, como en otras tantas ocasiones, derrochando la osadía necesaria para navegar sin tener claro cuál sería el lugar de llegada, trazó un plan y su atrevimiento se coronó con el éxito. Desde entonces en Manila confluían los mercaderes chinos y japoneses y las redes comerciales lusas con las mexicanas e, indirectamente, las atlánticas. Aunque muchos fueran los comerciantes, muy poderosas las rutas no europeas y China fuese, sin duda, la mayor economía del momento, solo los buques españoles y portugueses constituían una red mundial que unía mercados asiáticos, europeos y americanos (Abulafia, 2021, p. 880).

3. El sistema hispano

Un rico comercio integraba los distintos territorios de la Monarquía. Se trató, lógicamente, de un mercado desigual construido en beneficio de la Corona y de sus objetivos políticos ecuménicos, pero no dejó de favorecer el desarrollo de las economías ultramarinas y su profunda transformación. Dicho comercio funcionó a partir de un puerto único de salida y entrada, el de Sevilla, y la combinación —para canalizar y defender el tráfico— de armadas, como grupos de barcos

con funciones militares o defensivas, y flotas, reunidas para el comercio.

Solo los primeros veinte años los buques navegaron libremente hacia las Indias. En 1522 la primera gran flota cruzó el Atlántico. Aunque en 1526 se ordenó por primera vez que los barcos mercantes, en su regreso a España, navegasen *en conserva*, durante décadas siguieron haciéndolo tanto flotas como barcos aislados. En 1543 se legisló el sistema de convoyes. En 1554 se prohibió la salida de cualquier navío suelto. Diez años después quedó el sistema definitivamente regulado. Una flota anual partía de la Península rumbo a las Indias, acompañada por una armada de protección; a la altura de Puerto Rico se dividían en dos, una se dirigía a Veracruz y la otra a Cartagena y Nombre de Dios. El regreso, tras reunirse en La Habana, se realizaba de la misma forma. Las únicas excepciones fueron los navíos *de aviso*, que garantizaban el adecuado intercambio de información, los barcos esclavistas y los que transportaban el imprescindible azogue para las minas de plata.

Pese a los inconvenientes, el deseo de garantizar la seguridad impuso lentamente esta navegación *en conserva*. Las fechas de salida se establecieron considerando unas distancias que no cabía medir en millas sino en tiempo y la necesidad de abandonar el Caribe antes de que la temporada de huracanes lo impidiera. El sistema era lento. A todos los barcos, con independencia de sus características y cargas, se les imponía una misma velocidad. Esperarse en los puertos podía ser excesivamente largo y, por lo tanto, costoso. No pocas amenazas y, muy especialmente, una meteorología hostil que llegaba periódicamente con el paso de los días podía hacer imposible que la flota zarpara. Especialmente en la segunda mitad del siglo XVII, la regularidad falló, pero el sistema se probó eficaz; funcionó hasta 1783.

El sistema lo completan una red de puertos y unos caminos terrestres que, conectando los asentamientos del interior, dotaron al mundo americano de su característico perfil urbano.

La ruta no es arbitraria y en muy escasa medida fruto de elección. Los barcos aprovechan las corrientes marítimas y los vientos que les permiten alcanzar su destino y dentro de estas posibilidades se establecen los puertos que, en muchas ocasiones, crecían o decrecían al ritmo de las ferias. Algunos cambios se habrían podido hacer, pero, conocida una ruta válida, no se encuentra motivos para explorar otras mejores. Solo la iniciativa obligada de competidores que han llegado tardíamente a los mercados en litigio impulsa, a veces, estas búsquedas.

Es evidente que las rutas —cuyo esquema voy a presentar— no se eligen. Se definen, se fortalecen, se avituallan y, muy especialmente, se defienden.

Hasta 1510 todas las expediciones salieron de Huelva, Cádiz y Sevilla. Ni Palos ni Moguer estaban en condiciones de asumir la empresa y, pese a la resistencia de Cádiz, Sevilla pronto se impuso. A las carabelas, relativamente pequeñas, no les representaba un problema insalvable la profundidad del Guadalquivir, y Sevilla era la ciudad más importante del suroeste peninsular. Al comenzar el siglo XVI tenía más de 40.000 habitantes. Contaba con un puerto protegido contra las tormentas atlánticas y los asaltos piráticos (los ataques de 1584 y 1596 contra Cádiz probaron su vulnerabilidad), con una estructura comercial y financiera mucho más sólida que la gaditana y con un mercado capaz de satisfacer las múltiples necesidades de la empresa. El alto Guadalquivir le proporcionaba maderas y su entorno era rico en vino, trigo, aceite, carne, cueros y lanas, todo lo imprescindible para avituallar y disponer los navíos.

Desde Sevilla la flota se dirigía a las Canarias. Recogía provisiones, géneros de exportación y emigrantes y se agrupaba para cruzar el Atlántico, unos barcos a la vista de otros para poder auxiliarse y protegidos por la Armada. Con el establecimiento de la Carrera de Indias la importancia, ya grande, de Canarias se multiplicó. A la par que crecía su población y se insertaba plenamente en una economía monetaria, el archipiélago se volcó en todas las actividades relativas a la

reparación de navíos y cubrió las necesidades básicas de las tripulaciones: agua, madera, pan, carne, pescado salado, vino... Dada la menor densidad poblacional de las islas, estos productos eran más baratos aquí que en la Península. Consciente de su importancia, la Corona se preocupó de mejorar y defender sus puertos.

Impulsados por los vientos los barcos cruzaban entre Trinidad y Guadalupe para entrar en el Caribe, donde la flota se dividía: parte, surcando por la costa sur las Antillas mayores, cruzaba entre Cuba y Yucatán con destino a Veracruz; la otra parte se dirigía, por el norte de la actual Venezuela, hacia Cartagena de Indias.

La Flota de Nueva España atracaba en un islote llamado San Juan de Ulúa, a seis kilómetros de Veracruz, protegido de los vientos del norte. Desde comienzos del siglo XVI una gran preocupación de la Corona fue proteger este punto de entrada y determinó fortificarlo. Nunca fue un puerto de fácil acceso, pero la profundidad de sus aguas hacía posible que fondearan y fueran reparados barcos de gran calado.

Transportada la mercancía en barcasas de fondo plano hasta Veracruz, desde aquí y a través de México se repartía por todo el virreinato. En su costa pacífica, el importantísimo comercio con oriente hizo de Acapulco, pese a su aparente inhabitabilidad, un rico centro de comunicaciones, consumo y demanda.

Entre febrero y abril el Galeón partía de Acapulco y, por las islas de Guam y Sama y el estrecho de San Bernardino, llegaba en el mes de junio o julio a Manila. Las Filipinas ponían en contacto México, Perú, China —a través de Macao—, Japón y, como señala Abulafia (2021, pp. 846, 866), pese a la inveterada hostilidad que reinaba entre los colonos españoles y los portugueses, las redes del comercio luso de las especias. Intercambiando plata, seda, porcelana, lino, algodón, grano, carne en salazón, pescado y fruta, Manila se convertía en el último pilar del sistema: punto de contactos con los mercados portugueses y trampolín para impulsar las relaciones con el mundo asiático.

Se salía de la bahía de Manila entre junio y julio antes de que la época de los vendavales lo hiciera imposible. Por el estrecho de San Bernardino se llegaba al puerto de San Jacinto, al este de Ticao, o al de Sonsohon y, tras avituallarse, se internaban en el Pacífico. Navegando hacia el norte para alcanzar la corriente del Kuro Shivo que permitía, en poco más de un mes, avistar las *señas* en las proximidades de Nueva España, donde la corriente de California empujaba al cabo de San Lucas y, cinco o seis meses después de haber zarpado de Filipinas, a Acapulco.

Cruzando Nueva España en sentido inverso, Acapulco – México – Veracruz, en esta última ciudad embarcaban nuevamente con destino a La Habana, donde se reunirían con el resto de la flota antes de adentrarse en el Atlántico camino de Europa.

Como ya señalé, al entrar desde Europa en el Caribe otra parte de la flota se había dirigido, por el norte de la actual Venezuela, a Cartagena de Indias. Aquí se descargan las mercancías destinadas al Nuevo Reino de Granada. Pese a los problemas de saneamiento y a la dificultad para aprovisionarse de agua, la importancia del lugar residió en la capacidad de prolongar, si necesario fuere, las ferias más de lo que era posible en Panamá, en el desarrollo temprano de una industria de construcción naval y, sobre todo, en su condición de base militar. La proximidad del río Magdalena, vía hacia el interior del continente, redundará en el rápido desarrollo de Cartagena: tercera ciudad, después de México y Lima, con la mayor colonia extranjera y, desde 1610, tribunal de la inquisición.

Cuando Francis Drake atacó la ciudad en 1586, Felipe II comisionó a Juan de Tejada y a Juan Bautista Antonelli para que proyectaran un sistema defensivo. La ciudad siguió fortaleciéndose durante toda la época española hasta la construcción, en 1769, del castillo de San Felipe. Pese a la competencia comercial de otros enclaves, Cartagena siempre mantuvo su posición estratégica y su importancia defensiva en el conjunto continental.

Desde ella la flota continuaba a Tierra Firme, alcanzaba Nombre de Dios y sus mercancías cruzaban el

istmo a lomo de mula. Nombre de Dios, pantanoso e insalubre, era básicamente un asentamiento estacional que adquiriría actividad con la llegada de la flota. Destruída por Drake, en 1595, fue reemplazada por Portobelo, un puerto algo mejor, pero igual de insalubre, que fue protegido con múltiples fortificaciones. Al otro lado del istmo, igual de insalubre era Panamá. Su puerto deficiente y la proximidad de los dos océanos dificultaba su defensa. Aun así, todos los intentos por cambiar su emplazamiento chocaron con la resistencia de los habitantes. Convertida en el punto final de la ruta por el Pacífico de la plata peruana, la ciudad de Panamá adquirió una importancia comercial superior a la de cualquier otro núcleo urbano centroamericano. Desde ella la Armada del Mar del Sur llevaba las mercancías hasta Guayaquil, desde donde se abastecía el reino de Quito; Paita, donde descargaban los destinados al Alto Perú y Buenos Aires; El Callao, el puerto de Lima; y, por fin, Chile.

En sentido inverso comenzaba el retorno: salían de El Callao, hacían escala en Trujillo y Paita. En tres semanas estaban en Panamá y, cruzando el istmo, llegaban a Portobello. Todo embarcado se dirigían a La Habana, uniéndose a la Flota de Nueva España. El establecimiento de la Flota de Indias y el origen de la corriente del Golfo impulsaron, contra la prioridad inicial de Santo Domingo, el desarrollo de La Habana. Al socaire de la carrera, su prosperidad reposa sobre la naturaleza del Atlántico, sobre la necesidad, que asume Felipe II de reforzar sus defensas y sobre la construcción naval.

El regreso, que, por transportar plata, era lógicamente más peligroso, comenzaba entre Cuba y Florida. Impulsados por la corriente del Golfo y, posteriormente, los vientos del oeste del Atlántico Norte pasaban por las Azores y enfilaban hacia el Guadalquivir.

La dinámica comercial de las flotas exigía la existencia de sistemas auxiliares que se encargaran del reparto regional de los productos: una flota en el Caribe comunicaba los puertos de este mar; otra en el Pacífico septentrional, con base en Acapulco, donde

confluían los productos que llegaban en el Galeón de Manila con los procedentes de América central y, por último, la del Pacífico meridional, con base en El Callao, que unía los puertos entre Panamá y Chile.

4. La acción de la Monarquía

La irregular regularidad de los viajes es sorprendente, como lo es la precisión de las rutas pese a los problemas que dieron los hombres, las flotas, los barcos y los puertos. El sistema debía protegerse frente a la piratería, frente al contrabando, a la falta de circulante y, por supuesto, frente a la naturaleza; frente a esos perturbadores elementos.

La vinculación de las distintas piezas de la monarquía no puede dejarse al albur de marineros, comerciantes y aventureros. La cohesión —impulsada y controlada por la Monarquía— pasa por la construcción de una red de comercio, información y cultura articulada por medio de leyes, prácticas, técnicas, instituciones, modos de vida, funcionarios reales y, siendo en ocasiones imposible distinguirlos, eclesiásticos. Construir esto desde un foco de autoridad en la Península (la Casa de Contratación y el Consejo de Indias) y otro en Ultramar (de los gobernadores que sustituyen a Colón a la institucionalización de los virreinos).

En 1499 los reyes comprendieron que era necesario modificar el régimen inicial de monopolio colombino. Acelerando el proceso descubridor, autorizaron la multiplicación de las expediciones (Ojeda, Guerra, Pero Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Lepe, Vélez de Mendoza, Rodrigo de Bastidas), pero su objetivo iba mucho más lejos. Si en el proceso descubridor los reyes orientan la empresa hacia el conocimiento del territorio y la construcción de un argumento que legitime la transmisión de la soberanía y, por lo tanto, la coherente integración de las nuevas tierras, hecho esto, su objetivo —donde se integra la configuración, control y protección del sistema comercial— será gobernar y juzgar sin barreras señoriales a través de una burocracia y una magistratura numerosa, mentalizada acerca de ser

moderno el realengo y lo señorial, arcaico, consciente de su papel vertebral en el sistema, profesionalizada y liberada de conflictos de competencia con los señores jurisdiccionales (Pérez Prendes, 1989, p. 19).

En las Indias, el proceso rápidamente caminó hacia la sustitución de Colón por gobernadores. El primero fue Francisco de Bobadilla, en 1500, nombrado juez pesquisador. Lo sustituyó fray Nicolás de Ovando, en 1501, como gobernador de las islas y tierra firme. Mientras se iban nombrando otros funcionarios (tesoreros, veedores, factores, escribanos de minas...) la gobernación de las Indias se fue dividiendo: Alonso de Ojeda asume el mando de Coquibacoa y, en 1508, Ojeda y Nicuesa son nombrados gobernadores de Urabá y Veragua. Este lento proceso implicaba el establecimiento de la soberanía territorial de la Corona, asociada a tres preocupaciones: garantizar un gobierno firme, fomentar la producción para hacer posible la subsistencia autónoma de la colonia y el incremento de la hacienda real y establecer la Iglesia y expandir la fe.

Desde el segundo viaje de Colón hasta 1516 las tareas indianas se encomendaron a Juan Rodríguez de Fonseca. En su persona se concentraron las dos funciones —la gestión de la empresa y el consejo— que posteriormente darían lugar a la Casa de Contratación, la institución que organizó y canalizó el monopolio (Acosta Rodríguez *et al.*, 2003) y al Consejo de Indias.

Conservando Fonseca toda su influencia como consejero de los reyes, la Casa se estableció el 20 de enero de 1503. Era un órgano colegiado constituido por un tesorero, Sancho de Matienzo, responsable del dinero, metales y joyas procedentes de las Indias y custodio de las Cajas Reales y de los libros de la Hacienda Regia; un contador, Jimeno de Brivesca, que actuaba también como secretario; y un factor, Francisco Pinelo, encargado del almacén de mercancías y lo relacionado con el avío de flotas y armadas.

Mientras las sucesivas órdenes reales fueron estableciendo la forma de proceder y perfilando y ampliando sus funciones, estos oficiales empezaron a tomar decisiones. Una de las primeras, quizás relacionada con el

fracaso económico del segundo viaje colombino, fue aconsejar que el comercio atlántico recayese en navíos particulares bajo supervisión de la Casa y no, como hasta el momento, directamente en los de la Corona. En una línea semejante, se dio licencia general a todos los habitantes del reino para ir a las Indias, previo registro en la Casa de Contratación. Pese a algunas dudas en el reinado de Felipe II, que llegó a considerar que la Corona asumiera el monopolio del comercio indiano, la Casa sevillana se alejó del precedente portugués (la *Casa da Guiné e Mina*): sería solo un organismo de control y no de organización del comercio.

Cuando en 1508 se instituye el cargo de piloto mayor, la Casa asume, entre otras funciones, la confección de cartas de marear. En 1510 se convierte, además, en un centro de recepción, clasificación, uso y archivo de noticias y datos referentes tanto a la realidad americana como al Gobierno indiano; en 1514 asume el control del correo y, en 1519, de la cartografía. Todo esto permite calificarla de gran agencia de información al servicio del Estado (Pérez Prendes, 1989, p. 91). En 1511 recibió plena jurisdicción civil y criminal en cuanto estuviera relacionado comercial y navalmente con América. Las facultades judiciales de la Casa también se fueron delimitando, afectando a cuestiones sobre emigración ilegal, tráfico ilícito, embargos, navegación, vida a bordo, contabilidad, impuestos. En 1552, se creó en la Casa de Contratación la Cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía. De este modo, gradualmente se fue convirtiendo en un órgano económico, jurisdiccional, náutico, militar y de información. Esta progresiva asunción de funciones manifiesta su misma condición. En buena medida, la perdurabilidad del sistema colonial se deberá a su agilidad y eficacia, siempre en permanente actitud de búsqueda de la adaptación más oportuna (Pérez Prendes, 1989, pp. 91, 195).

Información, conocimiento y pensamiento compartido

Los marinos españoles fueron delineando una nueva realidad geográfica. El proceso se acelera

cuando el rey, tras las Juntas de Navegantes de Toro (1506) y Burgos (1508), crea el cargo de piloto mayor, en el que se sucederán Américo Vespucio, Juan Díez de Solís, Sebastián Caboto y Alonso de Chaves, con la misión de preparar a los tripulantes para la dirección de navegaciones a Indias —al menos desde 1529 este último impartía clases diarias sobre el uso de los diversos instrumentos de navegación—, examinar a todos aquellos que pretendiesen tripular una nave rumbo a América, confeccionar cartas de navegación y elaborar un *Padrón real*: una gran carta donde se iban incorporando las noticias sobre las nuevas tierras que se iban descubriendo. Los brillantes cosmógrafos y pilotos, más o menos vinculados a la Casa de Contratación, se suceden: Andrés de San Martín, Juan Díaz de Solís, Diego Ribeiro, Alonso de Santa Cruz, Andrés de Morales, Nuño García de Toreno...

Se impulsó una tradición científica asociada a la necesidad de determinar el meridiano de Tordesillas, fijar con claridad las mejores rutas de navegación y conseguir la más útil representación cartográfica. Esta tradición, que culminó en 1552 con el establecimiento de una cátedra de Cosmografía y Náutica, la primera escuela de navegación de Europa, arrumbó toda una serie de fantasías y ayudó al desarrollo científico en los más diversos campos.

Diego García de Palacios publica en 1587 una auténtica enciclopedia de temas navales, *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traza* (1587), y Tomé Cano el primer libro dedicado exclusivamente a la fabricación de naves, *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos* (1611). Con anterioridad, la Corona no había autorizado la publicación de los textos de Alonso de Chaves, *Espejo de navegantes* (c. 1520) y de Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (c. 1575), por contener información delicada sobre la navegación a Indias que era mejor que ignoraran los enemigos de la Monarquía (Martínez Ruiz, 2022, p. 50). Teniendo en cuenta el lógico sigilo que toda potencia ha establecido siempre sobre su información

delicada, no cabe ignorar que uno de los mayores botines que cabía obtener en el asalto a un barco enemigo eran sus cartas de navegación.

Pese a las restricciones que la Corona puso a la publicación de algunos textos, Europa aprendió a navegar en libros españoles, como los de Martín Fernández de Enciso, *Suma geográfica que trata largamente sobre el arte de navegar* (1519), Martín Cortés, *Breve compendio de la esfera y del arte de navegar* (1551), Pedro de Medina, *Regimiento de navegación* (1552), Rodrigo Zamorano, *Compendio del arte de navegar* (1581) y, muy especialmente, Francisco Falero, que, vinculado a la Casa de Contratación, publicaría *Tratado de la espera y del arte de marear con el regimiento de altura: con algunas reglas nuevamente escritas muy necesarias* (Sevilla, 1535).

Si estos textos fueron básicos en el mantenimiento de las comunicaciones periódicas entre las dos orillas del océano, no fueron la única fuente de información de la que dispuso la Corona. Con una intención mínima de sistematizar hay que considerar a los informadores y las informaciones impulsados y recabadas por la Monarquía, a los que, yendo mucho más allá de lo pedido, responden a este impulso dirigiendo al monarca a más amplias descripciones —este sería el caso de Muñoz Camargo— y, por último, a todos esos autores que, de manera espontánea, ayudan a incrementar el conocimiento.

En el primer grupo la empresa más significativa fueron las *Relaciones geográficas de los pueblos de España* encargadas por Felipe II. Pretendía ofrecer una descripción detallada de todos los asentamientos poblacionales de los reinos que gobernaba. Fue un proyecto entre muchos: Francisco Hernández, nombrado por Felipe II médico general de las Indias, dirige la primera expedición científica a las Indias y, tras seis años en México, redacta su *Historia Natural de Nueva España*; Francisco Domínguez y Ocampo, geógrafo al que Felipe II envía a México a redactar una descripción y medición de la Audiencia mexicana; Juan López de Velasco, cronista mayor de Indias durante el reinado

de Felipe II y autor de *Geografía y descripción universal de las indias*; etc.

Un caso particular —y no pretendo construir un listado, sino únicamente establecer la diversidad de los casos— es el de Pedro Sarmiento de Gamboa, nombrado cosmógrafo general del Perú por el virrey Francisco Álvarez de Toledo. Al servicio de este redactará la *Historia Índica*, una geografía del territorio, una historia de los incas y una legitimadora historia del descubrimiento y conquista de los españoles hasta 1572; es decir, un instrumento al servicio de la institucionalización administrativa del virreinato.

Entre el segundo grupo, como ya he señalado, el caso más interesante es el de Muñoz Camargo y su *Historia de Tlaxcala* (1592) que, si en principio nace de la petición asociada al cuestionario real, terminó siendo mucho más. Otro caso sería Martín de la Cruz, un médico indígena que, dedicándose a Felipe II, escribe *Libellus de medicinalibus Indorum herbis* (1552).

Incorporando a todos los autores que de manera espontánea ayudan a incrementar el conocimiento, se va constituyendo una información conjunta que, sobre la experiencia y la institucionalización académica, llegó a construir una integración cultural solo parcialmente europea, que abarcó del arte a los manuales universitarios. Aquí encajan perfectamente las obras de los americanos Alonso de la Vera Cruz y Antonio Rubio.

Barcos y defensa

Todo este saber permitió viajar, descubrir y asentarse, pero también mejorar los barcos adecuados —recordemos a Tomé Cano— y fortificar las defensas.

Durante los siglos XV y XVI la flota española fue la mejor. Una flota diversificada y abierta a las necesarias innovaciones. No fue solo una cuestión de número, también se pusieron en marcha todos los procedimientos posibles, como prueban las numerosas juntas de expertos impulsadas por la Corona a lo largo de todo el siglo XVI, para mejorar la navegabilidad y seguridad de los barcos (Mira Caballos, 2019, pp. 50-51, 89-90). La

carabela que, por sus pequeñas dimensiones y maniobrabilidad, fue ideal para la exploración y los descubrimientos, fue pronto sustituida por barcos de mayor capacidad de carga. Los distintos tipos de galeones se impusieron en la navegación atlántica (Martínez Ruiz, 2022, p. 28).

Todo Estado debe garantizar tanto la conservación del territorio como la seguridad, no solo personal, de sus súbditos y para hacerlo debe organizar cuerpos policiales y militares, garantizar la defensa territorial y asegurar el ejercicio de las comunicaciones. En este sentido actuó la Corona española: impuso a todos los barcos que hacían la carrera de Indias la obligación de ir convenientemente artillados; incorporó un contingente de soldados a todos los que constituían una armada; organizó más de quince armadas permanentes para defender sus intereses en los más diversos mares; mantuvo barcos portuarios, que vinculados a diversos puertos, aparte de actuar como batería móvil en caso de un asedio, garantizaban la vigilancia de la costa y la comunicación con otras plazas cercanas; resolviendo problemas muy complejos de cimentación submarina, dragados, diques o espigones, construyó puertos y los fortificó, muy especialmente en los pasos estratégicos para la navegación: San Agustín en La Florida, La Habana, Puerto Rico, Veracruz, Panamá, Cartagena, El Callao o Acapulco. Estas fortificaciones alcanzaron, bajo la presión de los ataques de John Hawkins y Francis Drake, un espectacular desarrollo. Juan Bautista Antonelli dirigió personalmente las obras de San Juan de Puerto Rico, La Habana y Cartagena. Cristóbal de Rojas, *Teórica y práctica de la fortificación* (1598), dio origen a una escuela de fortificaciones portuarias, prolongada por Adrian Boot, José Hidalgo, Juan Bautista Randacao o Francisco de Tessa y otros tantos ingenieros.

Para entender el éxito defensivo de la Corona, tan incuestionable como limitado, hay que tener presente que carecía de potencial demográfico para ocupar todos los territorios americanos y, de este modo, sus enemigos y competidores pudieron instalarse en

diversos enclaves marginales del Caribe; que, establecido el Imperio, su objetivo era defensivo frente a los puntuales pero inevitables ataques piráticos y, por supuesto, que la inmensidad del océano no permitía, con la tecnología de la época, hacer otra cosa.

Real Hacienda, gastos e impuestos

Los recursos extraídos de Indias fueron un medio capital para el mantenimiento de la política hegemónica de la Corona. Para lograrlo debió desarrollar instrumentos de reequilibrio territorial, como el *situado* (una fórmula de equilibrar las cajas reales de mayores ingresos con las que tenían menos, a fin de darles liquidez con la que afrontar los gastos defensivos de su zona) y un amplio sistema impositivo.

Al margen de las contribuciones especiales, los principales ingresos de la Hacienda fueron el producto de los monopolios y los tributos (impuestos, contribuciones fiscales y tasas), de carácter personal, como los de indios y el diezmo, y de carácter real, como la *sisá*. Entre los impuestos indirectos destacan las *aduanas secas* o terrestres, como las establecidas en Córdoba en 1626 con la intención de que no resultase competitivo el comercio por el Río de la Plata; los beneficios asociados a la participación del Estado en la trata de esclavos; la *tonelada* (un gravamen de real y medio de plata por cada tonelada de carga) y, sobre todo, el *almojarifazgo*, una tasa aduanera de origen medieval, que gravaba los productos que salían o entraban en el reino; el de Indias, establecido en 1543, osciló entre el 7 y el 15 % del valor de las mercancías. Además de otras muy diversas fuentes de ingresos (el tercio de lonja, el quinto minero, los beneficios asociados a monopolios, la cantidad recibida por el monarca por la acuñación de moneda, etc.), en la Carrera de Indias fue fundamental la *avería*.

En su origen pretende cubrir cualquier gasto extraordinario para la conservación de los barcos y sus cargamentos. Si podía incluir la necesidad de arrojar, por causa de una avería o de una tormenta, parte de la

carga al mar para no perderla toda, el mayor riesgo para la navegación a Indias pronto fueron los ataques enemigos. Se pagaba en función del precio de la mercancía y variaba de unos años a otros, según las circunstancias. El monto medio impositivo debió estar en torno al 15 %. Pérez Prendes la calificó como contraprestación remuneratoria de un arrendamiento obligatorio de servicios de protección contra un riesgo específico, la piratería. No puede ser impuesto, ya que obligaba al Estado, ni tasa, pues ni el Estado presta el servicio ni recibe el importe recaudado, ni seguro, por carecer plenamente de sentido reparatorio de daños; pero sí contribución especial (Pérez Prendes, 1989, p. 197). Su gestión fue una de las mayores responsabilidades de la Casa de Contratación.

5. Efectos y conclusiones

Si la escasez de especias y sus altos precios habían impulsado la aventura atlántica, al coordinarse las redes internacionales portuguesas, castellanas, europeas, musulmanas y asiáticas, entre la transformación de las mentalidades y la profunda mutación económica, una sociedad planetaria intercambiaría los más variados productos. El océano dejó de ser misterioso y, enfrentados los miedos que despertaba, fue elemento de conocimiento, de expansión y de dominio. Se transformó la mentalidad humana y se superó la concepción antigua del mundo, que pudo contemplarse como un campo de conquista para la osadía, la eficacia y el conocimiento, abriendo el camino hacia la revolución científica (Soler, 2003).

Se generó una profunda mutación económica asociada a un comercio global; a la difusión de una ganadería y una agricultura de origen europea en América; a la implantación de nuevos cultivos en las cuatro partes del mundo; a todas las alteraciones implicadas por la difusión de hierro y de nuevos tipos de herramientas y, por supuesto, a todo lo implicado por la plata. Los metales preciosos fueron motores del desarrollo comercial a ambos lados del océano. Permitieron un

comercio mundial cada vez más complejo y monetarizado (Carmagnani, 2021).

Las transformaciones empezaron a experimentarse rápidamente. Los primeros barcos castellanos llevaban de regreso oro antillano. Pronto añadirían el cuero producido en las islas por la rápida aclimatación del ganado europeo. El sistema de flotas permitió la exportación de mercurio, básico para el amalgamamiento de la plata, esclavos, cochinilla, índigo, palo brasil, azúcar, perlas, cueros, seda, zarzaparrilla, jengibre, ámbar, tabaco, etc. La gran contrapartida a los metales preciosos americanos fue el hierro, que, a través de los más diversos objetos, instrumentos y armas, revolucionó los modos de vida y la economía del Nuevo Mundo. La plata americana dinamizó también los mercados orientales y estos proporcionaban mercancías tan exóticas como deseadas: sedas, especias, piedras preciosas, porcelana, marfiles... Junto al azúcar se intercambiaron hombres, libres unos, y forzados otros y, como ha expuesto Gruzinski, arte, cartas, libros, ideas, objetos materiales e inmateriales de todo tipo que definieron el surgimiento de un mundo radicalmente nuevo (Gruzinski, 2010).

Los productos transportados dependieron mucho de la relación entre el tamaño, el peso y el precio, pero también de la posibilidad de traer de vuelta productos quizás no del todo rentables, pero preferibles a regresar con las bodegas vacías, y de la capacidad de conservarlos en buen estado durante los largos viajes. Pese a las restricciones, más o menos exitosas, de las autoridades peninsulares se generó un comercio interamericano. El desarrollo de la sociedad americana y los límites y las necesidades de la europea condujeron a que los territorios ultramarinos se fueron autoabasteciendo de diversos productos. Del mismo modo, las flotas estimularon una industria de reparación y construcción de naves en el Pacífico y, posteriormente, en el Caribe.

Si sería prácticamente imposible elaborar un listado de todo lo intercambiado, unas líneas de MacGregor (2012, p. 584) describen gráficamente como los reales de a ocho —y con ellas, la Monarquía— dieron lugar, como mercancía y como moneda, a un cambio

fundamental en el comercio mundial: «En la colección de monedas del Museo Británico hay una vitrina que ofrece una idea maravillosamente clara del papel mundial de los reales de a ocho acuñados en las cecas hispanoamericanas. Una de las monedas ha sido regrabada por un sultán de Indonesia, mientras que otras fueron grabadas por los propios españoles para usarlas en su provincia de Brabante, en la actual Bélgica. Otras de nuestras monedas tienen inscripciones realizadas por comerciantes chinos, y una moneda de Potosí, procedente de un barco que formó parte de la Armada Invencible y naufragó en 1588, fue entrada cerca de Tobermory, en las islas Hébridas, frente a la costa oeste de Escocia. Los reales de a ocho incluso llegaron a Australia en el siglo XIX. Cuando las autoridades británicas se quedaron allí sin moneda, compraron reales de a ocho españoles, borraron el retrato del rey español y los regrabaron...».

El siglo XVII implicó la inserción exitosa de los competidores del norte de Europa, la defensa de modelos radicalmente distintos de actuar —entre la legitimación que pretende ser la obra de Grocio (1609) y éxitos como el holandés en Japón, alejados de cualquier pretensión evangelizadora (Abulafia, 2021, pp. 943-948)— y la afirmación del peso creciente de la ciencia, cuando Europa se convierte en coordinadora del conocimiento global (no cabe ignorar el peso que en este sentido tuvieron los jesuitas). Los holandeses, que a finales del siglo XVI controlaban el vital comercio de bacalao salado y arenque, asumieron, como lo haría Inglaterra, que el comercio español no era vencible a través de una piratería que solo arañaba la superficie del sistema. Buscaron establecer enclaves permanentes en el sistema para poder introducirse en él; enclaves clandestinos en Sevilla, en las islas caribeñas (Jamaica, Curaçao, etc.) o, y muy especialmente, en el mercado de esclavos. Aun así, esto no permite ignorar que el sistema construido por la Monarquía Católica, sufriendo diversas alteraciones, se mantuvo y mantuvo la solidez ultramarina de la Monarquía hasta la imprevista crisis revolucionaria asociada a la invasión francesa (Pérez Vejo, 2019).

Referencias bibliográficas

- Abulafia, D. (2021). *Un mar sin límites. Una historia humana de los océanos*. Crítica.
- Acosta Rodríguez, A., González Rodríguez, A. y Vila Vilar, E. (2003). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Universidad de Sevilla.
- Carmagnani, M. (2021). *Las conexiones del mundo y el Atlántico, 1450-1850*. Fondo de Cultura Económica (FCE).
- Fernández-Armesto, F. (2006). *Los conquistadores del horizonte. Una historia mundial de la exploración*. Destino.
- Gil Fernández, J. (1989). *Mitos y utopías del descubrimiento*. Alianza.
- Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. Fondo de Cultura Económica (FCE).
- Hernández Sánchez-Barba, M. (1992). *El mar en la historia de América*. Mapfre.
- León Portilla, M. (1985). *Hernán Cortés y la Mar del Sur*. Cultura Hispánica - Instituto de Cooperación Iberoamericana (ICI).
- MacGregor, N. (2012). *La historia del mundo en 100 objetos*. Debate.
- Martínez Ruiz, E. (2022). *Las flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*. La esfera de los libros.
- Mira Caballos, E. (2019). *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*. La esfera de los libros.
- Pérez Mallaina, P. E. (1992). *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Diputación de Sevilla.
- Pérez Prendes, J. M. (1989). *La Monarquía Indiana y el Estado de derecho*. Asociación Francisco López de Gómara.
- Pérez Vejo, T. (2019). *Elegía criolla. Una reinterpretación de las guerras de independencia hispanoamericanas*. Crítica.
- Soler, I. (2003). *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*. El Acantilado.