

EL CONSULADO DE SEVILLA: POR UN MAYOR
PROTAGONISMO EN LA CARRERA DE INDIAS
1591 - 1608

por

PEDRO COLLADO VILLALTA

Esta comunicación pretende ser sólo una mera introducción del papel del Consulado en la Carrera de Indias en una época fundamental y crítica ya que soy consciente de la ausencia casi total de análisis específicos sobre esta institución privada mercantil clave para la comprensión y, sobre todo, para la interpretación correcta de toda la compleja problemática en torno al comercio indiano durante varias centurias.

Al mismo tiempo pretende ser un estímulo para que se animen otros investigadores a plantearse seriamente la conveniencia de abordar en profundidad esta institución consular polifacética, ya que refleja una complejidad funcional al interesarse simultáneamente de aspectos gremiales, mercantiles, jurídicos y financieros, entre los más importantes pero no exclusivos, y en este sentido es fundamental, desde mi modesta opinión, fomentar un ambiente propicio para un trabajo en equipo a fin de poder realizar, con una metodología adecuada, su estudio de una manera global ya que historiar esta institución mercantil rebasa ampliamente las posibilidades de un análisis serio a nivel estrictamente individual aunque dicho trabajo de investigación se efectúe en varios lustros.

Referente a la cotación temporal elegida del presente trabajo responde únicamente a la hipótesis que pretendo plantear de que es, precisamente en esta época, después de casi medio siglo



de existencia del organismo consular, cuando la Universidad de cargadores a Indias va a cuestionar el papel asignado hasta entonces y se va a atrever a exigir con habilidad y oportunamente una nueva estratégica de mayor protagonismo en la Carrera de Indias a fin de demostrar que sin contar con los cargadores y su Consulado, no existen posibilidades de normalidad y eficacia en el tráfico mercantil indiano.

En este sentido es, precisamente, en esta coyuntura crítica de finales del siglo XVI y casi la primera década de la centuria siguiente, cuando se sientan las bases de la madurez institucional y autonomía funcional que se observan para etapas posteriores, ya que ha conseguido eliminar un tutelaje casi mecánico, sobre todo, de la Casa de la Contratación, aunque, ciertamente ha sido consciente el Consulado que para romper ese cordón umbilical impuesto ha tenido que pagar un fuerte tributo financiero a la Corona, pero supo aprovechar la oportunidad «repetida» con habilidad e inteligencia.

A) LOS PROBLEMAS: UNA INSTITUCIÓN MERCANTIL SIN INSTRUMENTOS ADECUADOS

Pienso abordar los problemas más urgentes con los que se enfrentaba, en esta época histórica tan crucial, el Consulado y la impresión que se obtiene del análisis de la documentación, casi desconocida hasta ahora,¹ es la comprobación de una institución mercantil acosada, presionada socialmente y en una postura defensiva ante un mundo hostil circundante.

Es una realidad observable, como una constante en la segunda mitad del siglo XVI, las tensiones existentes entre los organismos oficiales indianos (Casa de la Contratación y Consejo de Indias) y el Consulado referente a toda la compleja actividad del comercio indiano pues se plantean en un contexto de relaciones

1 Sobre todo, los asientos de los almojarifazgos, los asientos de avería que asume el propio Consulado con la Corona en este período histórico y, de un modo especial, las actas de las juntas del Consulado, que como se sabe se inician en 1596, en el libro 1.º de la sección Consulados, de reciente oferta al público investigador, toda la documentación en el Archivo General de Indias.

de fuerza desiguales, fruto de la tardanza en el origen y consolidación funcional del organismo consular, ya que el retraso en la creación de la Universidad de cargadores y tratantes en Indias, estuvo motivado, básicamente, por la existencia de la Casa de la Contratación desde 1503, que asumía todos los asuntos relativos al comercio americano.

Aquí radica una duplicidad funcional que por las motivaciones iniciales en su creación como organismos mercantiles, lógicamente, se convierte en un factor creador de múltiples tensiones y recelos mutuos ya que responden a objetivos no convergentes por haber surgido como alternativa ante realidades diferentes y a la larga más que observarse un papel complementario entre ambos organismos se presenciara una pugna por una diferenciación específica y por una autonomía clara en todos los asuntos mercantiles en relación al mercado americano.

El Monopolio comercial con Indias lo usufructuaba el Consulado y lo canalizaba la Casa de la Contratación como gestor principal del privilegio exclusivo de la Corona de Castilla, reconocido a niveles internacionales.

Los intereses, aunque idénticos en lo esencial, diferían a niveles de práctica diaria y de concepción profesional, ya que la Universidad de cargadores a Indias defendía los intereses gremiales de sus asociados y los oficiales de la Casa, con frecuencia, cumplían órdenes de la Corona opuestas y negativas para el propio Consulado que, incluso, trastornaban la dinámica y el ritmo normalizado para las transacciones mercantiles con el mercado americano en situación favorable para los mercaderes.

Era, lógicamente, a niveles prácticos donde se observaba la tensión previsible entre los dos detentadores del monopolio comercial, la Corona y el Consulado.

La Corona creía tener derecho a jugar arbitrariamente con los cargadores indianos por el privilegio que les otorgaba y en este sentido les exigía diversas contrapartidas: donaciones, préstamos, impuestos, requisa de plata.

El Consulado, por su parte, mantenía un respetuoso recelo y colaboraba presionado por las circunstancias, pero con las críticas pertinentes, consciente de su debilidad en sus relaciones de

poder en aquel contexto histórico. No obstante, se vislumbra ya en dicho organismo consular la maduración de una estrategia que con habilidad irá planteando a su debido tiempo y por etapas graduadas a fin de ir superando el «tutelaje» de la Casa de la Contratación y reclamando, con coherencia, un papel más activo, principal y autónomo en la Carrera de Indias.

Estoy plenamente de acuerdo con el historiador Lutgardo García cuando al referirse a una etapa posterior dice: «Para nosotros la Casa en la segunda mitad del siglo XVII pierde toda la iniciativa en los asuntos del tráfico mercantil indiano; la Casa queda relegada a un segundo lugar, va a remolque del Consulado de Comercio de Sevilla, verdadero órgano rector del comercio con Indias». ²

Pero ese papel activo y director del Consulado, claramente observable en la segunda mitad del siglo XVII, tiene su fundamento estratégico en la época que se está analizando por razones básicas de la no sincronización en la creación de ambos organismos mercantiles: la Casa de la Contratación y el Consulado sevillano.

Es una realidad incuestionable que en el origen fundacional de ambos organismos existe un retraso temporal de cuatro décadas ya que el Consulado se crea en 1543 ³ pero hay que esperar todavía tres años más para que se aprueben las Ordenanzas para el funcionamiento de esta institución mercantil privada ⁴ con lo cual a niveles prácticos se acumula un retraso superior a medio siglo.

Además, los motivos originales para la concreción de la Casa de la Contratación no se adecuan a la realidad posterior del mercado indiano y en este sentido es clarificadora la sugerencia del historiador Juan Manzano, en los coloquios de estas mismas jornadas en La Rábida, al plantear la hipótesis de que la rapidez en el surgimiento de la Casa en 1503, respondía básicamente, al convencimiento de que en el cuarto viaje de Colón se pensaba descubrir una nueva alternativa marítima para tener acceso así a

² En *Comercio Español con América 1650-1700*. Sevilla, 1980, pág. 29.

³ Real, José J.: *El Consulado de cargadores: su documento fundacional*, «Archivo Hispalense», núm. 147-152. Sevilla, 1968.

⁴ Heredia Herrera, Antonia: *Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, «Archivo Hispalense», núm. 171-173. Sevilla, 1973.

una vía distinta en el mercado de las especies asiáticas y con esta perspectiva errónea se crea dicho organismo adelantándose a una realidad, previsible pero inexistente, a fin de poder competir con los portugueses.

Aunque plausible dicha hipótesis, lo realmente cierto es que la existencia de la Casa fué, de hecho, un factor frenador y retardatorio del nacimiento de un Consulado de cargadores indios en Sevilla y que, una vez creado con bastante retraso, el organismo consular tuvo que oponer seria resistencia al papel tutelar que seguía manteniendo esa institución oficial en relación a problemas idiosincráticos y profesionales de los cargadores asociados para la defensa de sus intereses en la Universidad de mercaderes.

Esta es la razón fundamental de que el Consulado tuviera que esperar tres largas décadas, después de la aceptación Real de sus Ordenanzas, para atreverse a plantear con inteligencia y habilidad su participación como protagonista principal en la Carrera de Indias, aprovechando la oportunidad de hacerse cargo de la responsabilidad de la defensa de la Armada para las flotas y galeones mediante el asiento de avería que asume el Consulado, por primera vez de un modo colectivo como tal institución mercantil, con la Corona en 1591, a pesar de ser consciente de la carga financiera que ese compromiso conlleva pero inteligentemente asumido como el tributo que era conveniente pagar para sus planes, como se observará después.

Es en esta última década del siglo cuando, a pesar de diferentes criterios en orden a la concepción del mercado y las transacciones mercantiles indianas y de momentos tensos por ambas partes, por fin, se dan unas circunstancias favorables, sobre todo, por la penuria financiera de la Corona ya que se está gestando la tercera bancarrota de la hacienda Real, y la disposición buena a colaborar del Consulado con atractivas contrapartidas para sus intereses claves, y en este contexto de necesidad mutua convergen sus intereses distintos en un compromiso financiero común.

Pienso, además, que en relación con esta nueva reorientación del Consulado de cargadores a Indias en los primeros años de la década de los noventa del siglo XVI, hay que tener muy presente que en los dos núcleos económicos más activos del área

americana se van a tomar iniciativas de petición de organismos consulares similares al sevillano; signo revelador de que nos encontramos en una nueva etapa de mayor madurez en las transacciones mercantiles y que, coherentemente, se exige unos instrumentos más adecuados y modernos que respondan al resto de los nuevos cambios operados y a las necesidades surgidas del mercado indiano, al menos, según el interés manifestado por los mercaderes de ambos Continentes.

En este sentido es, precisamente, en 1592 cuando los mercaderes de México y Lima solicitan al Monarca la creación de ambos Consulados, a imagen del sevillano, para la mejor defensa de sus intereses comerciales, aunque hay diferencia de retraso temporal en su puesta en funcionamiento ya que el mejicano elige sus primeros puestos rectores dos años más tarde mientras el limeño no entra plenamente en funcionamiento hasta 1613.⁵

Otra problemática que engendró fuertes tensiones, esta vez, entre el Cabildo sevillano y el Consulado, durante esta crítica coyuntura histórica, estuvo relacionada con los administradores de los almojarifazgos (el Mayor y el de Indias) que eran miembros de dicho ayuntamiento ya que los tenían arrendados por un nuevo contrato, renovado, formalizado por diez años en 1595⁶ y la tensión clave giraba en torno al control real que se pretendía llevar a efecto sobre el registro de las mercancías a Indias.

Analicemos los acontecimientos tal como son presentados en los documentos y el acuerdo entre la Corona y el Cabildo sevillano sobre un problema vital para la Carrera de Indias con unos efectos negativos para la Universidad de cargadores y cómo este organismo consular se ve obligado a reaccionar ante un hecho grave, fruto de un capítulo del arrendamiento, que ignoraba su existencia y que estaba condicionado para sus intereses claves:

«El Prior dixo que bien saben y les es notorio la be-xación e molestia que los administradores del almoxarifaz-

5 Vid. a este respecto, Moreyra Paz-Soldan, Manuel: *El Tribunal del Consulado de Lima. Sus antecedentes y su fundación*, Lima, 1950, y Smith, Robert: *Antecedentes del Consulado de México (1590-1594)*, «Revista de Historia de América», México, núm. 15.

6 El asiento completo para quien tenga interés en el mismo se encuentra en A.G.I., Indiferente General, 2.367.

go de las Indias hacen a la Universidad en no les querer dar licencia para cargar las mercaderías que tienen fechas e van haciendo para cargar en la Armada e flota que al presente va a la Nueva España de que es capitán general D. Luis Alfonso Flores sin que primero la dicha Universidad den memoriales jurado e firmado de sus nombres de las mercaderías i cosas que van en los fardos caxas e barriles que cargan por menudo y por esta ocasión a parado el cargar de las dichas mercaderías y que esto a sido y es novedad que los dichos administradores han hecho e hazen desde que se navega a las Indias e ay almoxarifazgo no se ha hecho tal e así a parado e para el despacho de la dicha flota y no se puede despachar por el tiempo que S.M. tiene mandado...».

El Consulado, lógicamente, protesta y pide su incumplimiento pero, al mismo tiempo nos revela la clase de dicha problemática:

«...que dichos administradores no pidan las dichas memorias e que libremente den licencia para que se carguen las mercaderías como hasta aquí se ha fecho e no lo sean querido hacer diciendo que han de dar las dichas memorias conforme a un capítulo del asiento que S.M. mandó tomar con la ciudad sobre el arrendamiento del dicho almoxarifazgo». ⁷

De esta protesta del Consulado, pienso, que fundamentalmente, se debe destacar la «novedad» sobre dicho control real de las mercaderías ya que es cierto que desde varias décadas anteriores ante las continuas quejas del fraude y ocultamiento de los registros en las flotas y posteriores intentos de inspeccionar lo que realmente ocurría, de hecho, siempre se llegaba a la misma conclusión que aducía la Casa de la Contratación en 1572:

«...pues los que tienen aquí a su cargo el almoxarifazgo mayor de Sevilla pudiéndolo ver todo así lo que viene a Sevilla como lo que della se saca para todas partes lo que va a las Indias...

⁷ A.G.I., Consulados, libro 1, en las juntas de 17 y 18 mayo 1596.

Con todo esto parece que se satisfacen contar algunos pocos fardos o cofres o toneles de mercaderías de los muchos que vienen no porque no entienden que cobrarían algunos más derechos biéndolo todo muy particularmente sino que diz que lo dexan de hazer porque les parece que perderían más en dificultar el comercio y desacomodar a los tratantes en deshacelles los fardos y caxas de sus mercaderías a contarlas e medillas e por esta razón no hazen más dilixencias».⁸

Pero la sorpresa es mayor cuando comprueba el Consulado que este «cambio radical» es fruto de un acuerdo mutuo entre la Corona y los arrendadores de los almozarifazgos que se refleja en un capítulo del asiento de 1595, que ellos aluden sin concretarlo, pero que personalmente he indagado hasta encontrar y estudiar el mencionado asiento⁹ y, en efecto, en él se concreta con claridad esta problemática de los registros en el capítulo 19, que por su importancia, novedad documental y trascendencia, estimo, que merece conocerse en su integridad:

«Item con condición que la dicha ciudad y sus administradores y personas que para ello pusiere cobre y lleve los derechos de las mercaderías y otras cosas que le perteneciere de las que se cargare destos Reynos para llevar a las Indias en los diez años deste encabeçamiento para que ni en los dichos derechos y mercaderías y otras cosas ni en los precios, géneros y calidades dellos la dicha ciudad ni estas rentas sean defraudadas.

En condición y se declara y manda por S.M. que todas las personas que cargaren las tales mercaderías y cosas para las dichas Indias den relaciones juradas y firmadas de sus nombres de todo aquello que quisieren cargar presentándolas ante los administradores de estas rentas en la aduanas dellas al tiempo y quando pidieren licencia para los tales cargadores y que quando presentaren assí mismo los registros dellas lleve puesto en ellos puntual y verdaderamente el

⁸ Reproducida la cita documental por Chaunu, P.: *Seville et l'Atlantique*, t. II, págs. 174-175.

⁹ Conf. nota 6.

verdadero precio y valor de las mercaderías y otras cosas contenidas en ellas como su juramento y firma y si en las dichas relaciones y registros no dixeren y declararen las verdaderas cantidades y calidades y precios de las tales mercaderías conforme a los que uviere costado o encubriere y callare algunas dellas no las poniendo en las dichas relaciones y registros o poniendo unas por otras para defraudar los derechos destas rentas ni con verdad declararen las mercaderías y otras cosas que fueren en los fardos y caxas o en otra manera ayan perdido y pierda las tales mercaderías y otras cosas en que se hallare o averiguare aver hecho fraude encubierto o engaño por descaminadas y se apliquen para estas rentas y encabezamiento.

Y que assí mismo la dicha ciudad y sus administradores cobre los derechos que les perteneciere de las mercaderías que vinieren de las Indias por los verdaderos valores que tuvieren quando se descargare y en razón de lo que en este capítulo contenido la dicha ciudad y sus administradores jueces y los demás ministros y oficiales pueda hazer y haga todas las diligencias visitas y escrutinios que les pareciere y fuere necesario para la averiguación de todo lo susodicho».

El Consulado criticaba, con razón, las dificultades y, sobre todo, el retraso que supondría esa medida de control real para la salida y normalidad de la Carrera de Indias pero, enseguida, van a poder comprobar las consecuencias trágicas que conllevaba la aplicación práctica de ese capítulo cuando no puede salir a su debido tiempo la flota para Nueva España ese mismo año de la protesta y en el documento que presento de un informe de agravios del Consulado a S.M. de 2 de agosto de 1599 se observa una clara acusación de responsabilidad:

«Primeramente estando V.M. obligado a guardar y asegurar la Carrera de la India por razón de los derechos que en ella y en España se le pagan de yda y buelta que llegan a 50 por ciento y aviendo la Universidad tomado ensí esta carga considerable las muchas que V.M. tiene y el estado

de su patrimonio esperando ser relevados con buen tratamiento del qual depende la conservación y aumento esto se haze tan al revés que los ponen los dichos administradores en peligro de perderse todas las flotas como perdieron la de Nueva España que el año de 96 quemo el ynglés en Cádiz por aver salido 20 días antes que llegasse sobre la baya como pudiera aver salido si los dichos administradores no la ovieran detenido con no darles el despacho que les devían dar». ¹⁰

Este hecho desgraciado y las continuas protestas del Consulado influirán decisivamente en ir dejando sin efecto práctico ese capítulo del asiento de 1595 pero esa misma realidad le demostrará al propio Consulado con claridad la necesidad de apostar, igualmente, por obtener el arrendamiento de los almojarifazgos ya que es consciente de lo peligroso que resulta para sus intereses mercantiles el que siga en manos del cabildo sevillano al que, de hecho, le está defendiendo la Corona, que con habilidad pretende un reparto de poderes mercantiles para poder jugar un papel arbitral y encelarlos mutuamente a fin de obtener ventajas financieras aunque esa actitud genere consecuencias negativas para la Carrera de Indias.

Esta misma realidad de los almojarifazgo es un reflejo de las tensiones entre ambos organismos sevillanos y el mismo Consulado es consciente de su inferioridad social en las relaciones de poder urbano con el cabildo en aquel contexto histórico finisecular de crisis generalizada:

«...y si estas molestias se hiziesen por veneficio de la hazienda y para mejor administración della podríase tolerar pero no es sino por particulares yntereses que los dichos administradores del almozarifazgo.

Por este camino quieren tener avasallados a los mercaderes y ser señores de sus personas y haziendas destruyendo al que se quiere escapar deste vasallaje y rreconocimiento...». ¹¹

10 A.G.I., Indiferente General, 2.367.

11 Ibídem.

Esta sensación de discriminación, arbitrariedad y mayor carga financiera las observa y las sufre con amargura en otras áreas cívicas que se las reflejan igualmente a S.M. en el mismo informe de agravios que rezuma una sensación de hostigamiento y recelo social y trata de defenderse:

«Que aviendo tomado por advitrio para remediar el daño del mal contagio que a vivido la ciudad y hazer el gasto de los ospitales pidió prestado el asistente 30 mil ducados con consejo de algunos veinticuatro ricos y los arrepartido todos a hombres de la Unibersidad forçándolo con prisiones y palabras ásperas aqueles den sin repartir a hombres del cavildo veinticuatro ni jurado ni otros muy ricos de la ciudad un solo ducado aviendo en ellos muchos de 100 mil y 200 mil ducados de hazienda nisiendo muchos deellos mas nobles quelos de la Unibersidad donde como en el cavildo de la ciuda ay hombres de todos estados». ¹²

Y trás la denuncia a S.M. hecha por el Consulado queda más clarificada aún la arbitrariedad de las autoridades del cabildo en connivencia con el asistente de Sevilla y la discriminación de que han sido objeto los miembros de la Universidad de cargadores a Indias cuando suplican lo siguiente:

«...sea de servir V.M. de mandar al asistente que de razón con que título a hecho el repartimiento y cobrança de los dicho 30 mil ducados sin que los que desembolsan sepan porque ni para que los dan ni se les de recaudo alguno para seguridad de que les serán debultos y que de aquí adelante no les haga semejantes agravios y que en casso en que algún tiempo o para alguna ocasión tubiere licencia de V.M. para hazer semejantes repartimientos lo haga con igualdad y conforme a derecho y pues la justicia de todo lo que se suplica a V.M. se resume en su servicio para el qual emos querido y queremos nuestras personas y haziendas». ¹³

12 Ibidem.

13 Ibidem.

Pero este contexto de presión social en un ambiente de cerco, arbitrariedad y hostigamiento no se reduce sólo a sus relaciones con el cabildo y las autoridades regias de la ciudad sino también se observan con las autoridades eclesiásticas que manifiestan una actitud de menosprecio hacia el mundo mercantil de los propios cargadores a Indias:

«El Prior y cónsules de Sevilla y nuestros antecesores tomaron asiento con el Rey don Phelipe segundo nuestro Señor que en santa gloria aya de hazer una lonja delante de los alcázares Reales desta ciudad asu costa porque la Unibersidad y mercaderes della no se juntasen en la yglesia mayor a hazer sus negocios y contrataciones como lo tenían de costumbre porque les descomulgaban cada día por juntarse en la yglesia y aora se juntan en la parte de la lonja que seba haziendo a tratar sus negocios y contrataciones». ¹⁴

Pienso que estos documentos expresan con claridad el punto de vista del Consulado de cargadores a Indias acerca de sus relaciones sociales tensas con las autoridades urbanas, regias, civiles y eclesiásticas y reflejan un ambiente hostil que dificultaba enormemente la normalidad profesional de los mercaderes y, al mismo tiempo, nos iluminan cómo aprovechaban dichas autoridades los mecanismos disponibles de poder para obstaculizar las transacciones mercantiles y hostigarlos socialmente.

Además, estos testimonios consulares, pienso, que contradicen, al menos, para la última década del siglo XVI, el ambiente que han reflejado algún que otro investigador ¹⁵ cuando han descrito una acogida favorable al mundo mercantil en la Sevilla americana y al ennoblecimiento de los comerciantes ya que esta tránsito a la nobleza era para superar, precisamente, la fuerte y agobiante presión social de la oligarquía nobiliaria sevillana y para abandonar de una manera oficial su dedicación a los nego-

¹⁴ En carta-informe del Prior del Consulado Andrés Núñez de Prado del 7 de julio de 1599. *Ibidem*.

¹⁵ Sobre todo, Pike, Ruth: *Aristócratas y comerciantes (La sociedad sevillana en el siglo XVI)*, Barcelona, 1978 y recientemente Lorenzo Sanz. *Eufemio: Comercio de España con América en la época de Felipe II*, t. I, Valladolid, 1979.

cios a fin de poder solidificar su estilo de vida nobiliario y hacer olvidar pronto su situación de neófito y advenedizo.

La verdadera compatibilidad práctica de comerciantes ennoblecidos se efectuará más tarde y en este sentido asumo la afirmación del historiador Domínguez Ortiz: «La concesión de hábitos a cargadores a Indias comienza en una fecha precisa, 1628, en relación indudable con el deseo del conde-duque de potenciar socialmente la profesión mercantil y atraer negociantes extranjeros que sirvieran de estímulo a los naturales».¹⁶

Otro problema prioritario con el que se tiene que enfrentar con decisión el Consulado, en esta coyuntura histórica tan crítica, es la injerencia extranjera en la Carrera de Indias por procedimientos legales.

En efecto, esta primera ruptura del monopolio se observa, sobre todo, en las importaciones masivas de las manufacturas extranjeras en las flotas por deficiencias de la producción textil castellana y por las quiebras financieras de la época, especialmente, después de la bancarrota primera, propiamente del Reinado de Felipe II en 1575, que sienta las bases de una dependencia industrial firme de las zonas del Noroeste de Europa y el inicio de una pérdida de la intermediación de los mercaderes y cargadores sevillanos en la doble carrera de Indias en favor de los extranjeros aliados de la Corona como flamencos, alemanes, genoveses y portugueses.

En este sentido el Consulado es consciente de tomar una decisión firme e, incluso, una postura más decididamente defensora del Monopolio Comercial que la misma Corona ya que el organismo consular, como representante de los intereses privados de los mercaderes y cargadores indianos, es la institución más seriamente perjudicada con la injerencia foránea en un campo de la actividad mercantil que legalmente estaba reservada exclusivamente a los comerciantes castellanos.

La realidad de la dependencia exterior para suministrar, sobre todo y de una manera especial y casi exclusiva, las manufacturas al mercado americano es un hecho claro e, incluso, acep-

¹⁶ Comercio y blasones. Concesión de hábitos de órdenes militares a miembros del Consulado en el siglo XVII. «Anuario de Estudios Americanos», 1976.

tado como algo inevitable como se puede comprobar con estos dos botones de muestra que selecciono.

La Casa de la Contratación expone las reticencias de los mercaderes para cargar la flota en 1572: «y dan por escusa que no hay mercaderías que poder enviar y que si no vienen las que se esperan de Flandes y Francia y otras partes que no tienen que cargar...». ¹⁷

Esta situación es similar a la que refleja un documento posterior de 1594 cuando el Consulado, por la fuerte presión de los organismos indianos oficiales por el retraso en la salida de la flota, comunica la Casa lo siguiente: «Estos (los cargadores) alegan falta de mercancías. Las arribadas de Biscaya, de Flandes, de Francia y de Italia no se han producido». ¹⁸

Por lo tanto, esta dependencia exterior manufacturera es aceptada como un hecho real y ya normalizado, aunque desagradable, pero el problema se va a plantear ante la postura tolerante de la Corona con el problema de la injerencia extranjera e, incluso, amenazante en dos ocasiones ¹⁹ de permitir la participación libre y sin trabas de los extranjeros en la Carrera de Indias bajo un pretexto digno de resaltarse: «la de asegurar las salidas de las flotas con más regularidad».

Aquí entra en contradicción dos concepciones distintas del mercado americano que responden, lógicamente, a dos intereses prioritarios contrapuestos; por una parte, el de la Corona que prefiere, ante todo, el orden establecido de la regularidad de las flotas con sus ventajas financieras pertinentes, y por otra, el de la Universidad de cargadores para quien pasa a un primer plano de sus prioridades su concepción del control del mercado y la rentabilidad que esa elección conlleva para sus transacciones mercantiles.

Así cuando la Casa de la Contratación a una sugerencia secreta de la Corona, para pedirle opinión sobre dicha problemática, refleja con bastante claridad las diferentes posturas de ambas instituciones y nos indica que la Casa ha captado perfecta-

17 A.G.I., Contaduría, 5.168, informe fechado el 18 abril 1571.

18 Reproducido por Chaunu, P.: ob. cit., t. III, pág. 534.

19 Ibídem. en los años de 1568 y 1579, págs. 118-266.

mente la estrategia de los cargadores en relación al mercado indiano:

«Se nos manda enbiemos relación para que las flotas que van a las Indias se bayan a la vela en el tiempo que está hordenado será a propósito que se de licencia a estranxeros para que puedan cargar ellos o si de darse la podrán resultar algunos inconvenientes...

La respuesta de la Casa es clarificadora:

«El no yr cada año dos flotas en los tiempos que está hordenado no es por falta de que los naturales no puedan cargar las mercaderías que las flotas han de llevar si no porque las que se puseden gastar en las Yndias cada año tienen medida y cantidad de que no se a de exceder». ²⁰

Aquí radica una de las claves de la concepción restrictiva del mercado indiano para los cargadores: enviar poco a las Indias para poderlo vender caro y maximalizar así los beneficios y, coherentemente con este planteamiento, empiezan a ir presionando ya en la obtención de algo que conseguirán varias décadas más tarde: espaciar en el tiempo las salidas de las flotas a fin de rentabilizar lo máximo con un riesgo y un costo inferior en la travesía en función de una demanda más controlada del mercado indiano.

Al mismo tiempo la Casa pone el dedo en la llaga y descubre el trasfondo real del problema en su doble vertiente negativa para la Hacienda Real y para el propio Consulado cuando en la misma respuesta a la consulta secreta anterior añadía para conocimiento del Rey lo siguiente:

«Si se admite oficialmente a los mercaderes extranjeros es necesario igualmente admitir a las mercaderías extranjeras lo que conlleva la salida de numerario. Se estima que los extranxeros por esta vía aumentarían el fraude fiscal en

20 *Ibidem*, pág. 266.

cerca de 100 millones de maravedís entre almoxarifazgos y alcabalas».

En este sentido el Consulado es muy consciente que si se abre una puerta del comercio indiano para la entrada oficial de los mercaderes extranjeros ellos serán los portadores de esas mismas manufacturas que los cargadores sevillanos controlan y así de esta manera habrán eliminado la necesidad de recurrir a ellos como los agentes comerciales reconocidos como los únicos que están legitimados para oficialmente cargar en las flotas y así perderían lo único que realmente les quedaba, es decir, su papel de intermediarios claves para poder participar en la Carrera de Indias.

Este problema es tan vital que será recogido en uno de los capítulos del primer asiento de avería que el Consulado, de una manera colectiva como tal institución mercantil, realiza con la Corona y que será una de las contrapartidas que quiere obtener el organismo consular por las cargas financieras que asume y que lo incluirá la cédula ²¹ de 27 de julio de 1592 sobre Naturalezas a extranjeros que relata la denuncia y las consecuencias de la injerencia extranjera en la Carrera de Indias según la óptica particular y ciertamente muy interesada de la Universidad de cargadores sevillanos.

En este sentido el capítulo 16 del asiento de avería de 1591 dice:

«Item porque a caussa de la naturaleza que con el tiempo an adquirido muchos estranxeros ytalianos, franceses, alemanes y portugueses y otros a quien S.M. la aconcedido tienen libertad de tratar y cargar y enbiar sus cargazones a las Yndias de que se entiende de que arresultado mucho daño e perjuicio a la hazienda rreal usurándole muchos derechos y a los naturales deese rreino quitándoles el provecho y beneficio quelle es propio ence dicho trato y comercio convirtiendo en sí los dichos estranxeros los quales enplean con el dicho trato no solamente sus caudales pero los de

21 Esta cédula clave para comprender la participación legal de los extranjeros en el comercio indiano la ignoraron Veitia Linaje y Antunez y Acevedo en sus dos obras clásicas, de aquí se deduce la novedad documental.

otras personas de su nación ausentes y presentes que para remedio de lo susodicho S.M. sea servido de mandar...». ²²

Estos son los problemas prioritarios y urgentes, no los únicos, con los que el Consulado se enfrenta e intenta plantearles iniciativas creadoras pero en una coyuntura histórica grave de una crisis compleja y múltiple ya que coincide casi simultáneamente con una situación de problemas de escasez de recursos alimenticios, de epidemia de peste bubónica en la ciudad, de quiebra bancaria seria, y de una depresión económica generalizada que agravará aún más dichos problemas y, lógicamente, retrasará temporalmente su propia estrategia global para la Carrera de Indias en la perspectiva de sus intereses mercantiles y profesionales.

B) LA ESTRATEGIA DEL CONSULADO: PARA UN MAYOR PROTAGONISMO EN LA CARRERA

La estrategia del Consulado para intentar darle solución a los graves problemas, antes analizados, sería en primer lugar ésta: aceptar mediante asiento la avería que conllevaba la organización y financiación de la armada para la defensa de las flotas y galeones en la Carrera de Indias a fin de poder superar el tutalaje de la Casa de la Contratación, limitar las presiones del cabildo sevillano y controlar la injerencia extranjera en el comercio indiano.

En una segunda fase al ofertar a la Corona para quedarse, en las mismas condiciones y al mismo precio que el cabildo sevillano, con el arrendamiento de los almojarifazgos para su administración, el Consulado se proponía básicamente lo siguiente: controlar y unificar los derechos de almojarifazgos y de la avería, ya en su poder, a fin de abaratar los precios de las mercancías y eliminar así las presiones externas de otras instituciones.

Esta es en apretada síntesis las iniciativas que va a proponer el Consulado que posibilitan el que se pueda intuir con claridad que cuenta con una estrategia global sobre la compleja problemática de la Carrera de Indias pero analicemos la evolución y los

22 A.G.I., Indiferente General, 2.367.

resultados de tales propuestas coherentes con la defensa firme de sus intereses como asociación privada de los cargadores y tratantes en Indias.

La primera aceptación y el compromiso financiero por parte del Consulado sevillano del asiento de la avería, se sabe ya por el trabajo pionero del historiador Céspedes del Castillo,²³ que tuvo lugar en 1591 pero se necesitan precisas aclaraciones y matizaciones ya que dicho investigador no profundizó lo suficiente en dicha problemática, sino simplemente planteó un esbozo global de la avería en la Carrera de Indias, y en este sentido su análisis innovador e interesante, adolece del estudio de fuentes primarias, al menos, las que hacen referencia a los tres primeros asientos de averías, que son los que asumió el Consulado en el período histórico que se analiza aquí.

En este sentido el primer asiento de avería entre el Consulado y la Corona se inició, ciertamente, el 1 de diciembre de 1591 pero no entró, de hecho, en vigor sino a partir de primero de enero de 1593, como lo acredita esta ratificación Real de dicho asiento:

«...le aprovamos y rratificamos y confirmamos y mandamos que se guarde, cumpla y execute lo en ella contenido y que comiencen a correr y contarse los quatro años porque a de durar desde principio del venidero de mill quinientos enoventa y tres en adelante sin embargo de que en el dicho assiento se dize que an de començar desde principio delde quinientos enovente y dos por quanto por averse dilatado el otorgar e confirmar el dicho assiento desde el tiempo que sea tratado concertado y ordenado sea passado el tiempo que seavía de prevenirlo necesario para que en la armada que conforme ael sead e hacer pudiese començar a servir desde principio del dicho año de noventa y dos por lo qual es forçosso que el se haga y prevenga todo lo que es menester para que sirva el de quinientos enoventa y tres y assí mismo mando que a los dichos Prior y cónsules se les den las cédulas y despachos que uvieren menester y pidieren en

23 *La avería en el comercio de Indias*, «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1945.

cumplimiento de lo que por el dicho asiento seles aofrecido de mi parte y se haga todo lo demás que conviniere para la ejecución y efecto delo enello contenido sin poner escussa ni dificultad». ²⁴

Esta cita documental era necesaria porque nos clarifica varios aspectos de interés del primer asiento de avería del Consulado; en primer lugar su entrada en vigor, aspecto novedoso e importante en relación al siguiente asiento, y en segundo lugar, la entrega a los órganos directivos del Consulado de las cédulas y despachos como contrapartidas por la aceptación financiera de dicho asiento y antes de su vigencia práctica.

En relación a esta última faceta cobra un especial interés la cédula del 2 de julio de 1592 ²⁵ sobre naturaleza a extranjeros para participar legalmente en el comercio indiano, ya que era una condición previa exigida en el asiento de 1591, en su capítulo 16, como ya antes se hizo referencia.

Referente a la financiación de dicho asiento de avería es obligado matizar al historiador Céspedes del Castillo cuando afirma: «...lo financió el comercio sevillano con 80.000 ducados que no llegó a desembolsar totalmente y la administración fue llevada por el Consulado». ²⁶

Lo cierto, según la documentación primaria, es que el Consulado de cargadores a Indias lo financió y administró simultáneamente por 70.000 ducados anuales por un período de cuatro

24 Fechado en Madrid a 18 de diciembre de 1591, por mandado del Rey, Juan de Ibarra. Por parte del Consulado firmaron el dicho asiento de Avería el Prior Juan de Miranda y los cónsules Pedro Díaz de Abreu y Fernando de Vallexo y los consiliarios: Hernán Sánchez de la Barrera, Pedro de Mendoza, Juan Cristóbal de la Puebla, Andrés Núñez de Prado, Pedro Cabrera Padilla, Francisco Núñez López y Alonso de la Serna. Siendo testigos Alonso Velázquez, Juan Ondarca y Juan Ibáñez, vecinos de Sevilla. Este asiento consta de 38 capítulos.

He considerado de interés dar los nombres que gestionaron este primer asiento de la avería porque, de hecho, va a constituir el equipo directivo del organismo consular durante este período histórico tan crucial que estamos analizando. En este sentido merece destacarse a Pedro de Mendoza, Prior en 1592, 1596 y 1604; a Andrés Núñez de Prado, Prior en 1599, 1603 y 1606; a Fernando de Vallexo, Prior en 1595 y 1598, a Diego Díaz de Abreu, Prior en 1601 y a Hernán Sánchez de la Barrera, Prior en 1600. Es decir cinco cargadores cualificados presentes en la firma del asiento de 1591 han estado al frente de la máxima responsabilidad del Consulado hasta 1606, pero de todas maneras han estado muy activos todo el equipo inicial como cónsules o como consiliarios asesores ya que los priores, al cesar de su cargo electivo anual formaban parte al siguiente año del equipo asesor del recién nombrado Prior de turno.

25 Conf. nota 21.

26 Ob. cit., pág. 83.

años y, por lo tanto, es inexacto la afirmación anterior de la duplicidad de funciones del asiento de avería pero en el capítulo 14, de dicho asiento, puede estar el origen de la posible confusión de atribuir la financiación al comercio sevillano pero fue, ciertamente una suma añadida, como ofrecimiento, de la ciudad, que como ya conocemos era la arrendataria de los almojarifazgos y partícipe de los beneficios que generaba el comercio indiano:

«Item que los ochenta mill ducados con que la ciudad de Sevilla ofreció que socorrería para ayuda a los gastos desta armada se ayan de conbertir y gastar en ella».

Ofrecimiento que no llegó a hacerse realidad, por las tensiones existentes entre el cabildo sevillano y la Universidad de cargadores a Indias durante este período, como ya conocemos, y así en el capítulo 47 del siguiente asiento de avería de 1598 nos clarifica, igualmente, otro aspecto erróneo de la afirmación anterior cuando dice: «...los 80.000 ducados... todavía no los ha pagado la ciudad...».

Ciertamente el Consulado contrajo el compromiso financiero y la administración del asiento de avería durante estos cuatro años, que fueron especialmente críticos por las circunstancias de la grave depresión finisecular y así se demostró en 1597, cuando se estudiaba la posibilidad de una prórroga por ambas partes, la Corona en plena quiebra hacendística y ante las dificultades públicas del mismo organismo consular, declaraba:

«El Rey: Prior y cónsules de la Universidad de mercaderes de Sevilla con experiencia sabéis lo que conviene que la armada de la guarda de la carrera de Yndias se conserve e continúe y lo questo importa para el beneficio de la contratación que tanto deseo e conviene ayudar pues sin la fuerza della no pueden ir ni venir las flotas i tanta hazienda como va y viene en ellas e con la seguridad y puntualidad que merecen por su flequeza y poca sertenidad en que teniendo esto assí entendido enviasteis aquí comisarios [el año passado para tratar e asentar este negocio para adelante

e aunque antes no se pudo concluir se dexa entender quanto conviene no dilatarlo más...

Yo os aseguro que se cumplirá putualmente lo que de mi parte se ofrece e que de más de cumplir en esto con vuestra obligación me servireis mucho...». ²⁷

En este contexto de máxima debilidad por ambas partes se realiza el segundo asiento de avería entre el Consulado, representado por Pedro de Mendoza ²⁸ que lo firma el 24 de diciembre de 1597 y el Rey que lo acepta y ratifica firmándolo el 14 de enero siguiente:

«Y que esta prorrogación y nueva fundación de la dicha armada aya desser y ssea por otros quatro años que corran y se quenten desde principio del que viene de mill quinientos enoventa y ocho y se cumplirán en fin de seiscientos y uno». ²⁹

Este segundo asiento de avería fue un desastre financiero, pues el final del mismo coincidió con la quiebra bancaria sevillana de 1601 que venía a añadirse a una situación ya depresiva global y paralizó toda la actividad económica durante los primeros años de la recién estrenada centuria.

En estas circunstancias críticas, en 1603 se hace un nuevo asiento de avería pero esta vez, curiosa y audazmente, con un hombre de negocios lisboeta que asumió personalmente, al menos de una forma legal, el riesgo en esa coyuntura de encargarse de la financiación y administración de la armada para la defensa

²⁷ Carta Real fechada el 28 de mayo de 1597. A.G.I., Consulados, libro 1, pág. 25.

²⁸ Es un cualificado dirigente del Consulado, como se pudo comprobar por la nota anterior, la 24; además es uno de los más solventes cargadores que participan en la Carrera durante estos años como se puede observar por el cuadro LVII, pág. 254, que el historiador francés H. Lapeyre nos ha ofrecido en una obra reciente, antes citada *Grandes negociantes que participan en el comercio de Indias en 1595, ida y regreso a crédito*. En dicho cuadro aparece en primer lugar de la lista Pedro de Mendoza con 9.793.474 maravedís, seguido de Rodrigo de León con 6.131.516 maravedís, es decir, que casi triplica al segundo cargador en esa fecha en términos cuantitativos de dinero. Además en las páginas de las juntas del Consulado se recogen análisis de los problemas mercantiles que denotan un conocimiento de la realidad del mercado indiano y un diagnóstico certero de las posibles soluciones.

²⁹ A.G.I., Indiferente General, 2.367.

de flotas y galeones en la Carrera de Indias y, lógicamente, pronto se va a arruinar, pero conozcamos la cuantía, las condiciones y los inconvenientes de ese desorbitado y peligroso asiento, según la óptica peculiar de los intereses del Consulado:

«El Sr. Prior propuso que ya les era notorio el pregón que por mandado del Sr. D. Bernardino González Gordillo de Avellaneda Presidente de esta Contratación y Asistente de esta dicha ciudad se había dado en razón de la postura del arrendamiento y asiento que tiene puesto Juan Núñez Correa, portugués en que toma a su cargo la cobranza de la avería por diez años y da por ella a S.M. en cada uno seiscientos y cincuenta mill ducados y más hace aciento de aprestar diez galeones en cada un año y para las flotas de tierra firme y nueva España dos navíos de armada en cada una por cuatrocientos y cincuenta mill ducados con que S.M. le de permisión de llevar en todos los dichos diez años a 7 por ciento de avería de plata, oro, mercaderías y otras cosas que vengan de todas las dichas Yndias con las condiciones de tan dañificadas y engañosas y tan en perjuicios de los derechos Reales y de todos los vasallos de S.M. assí de estos Reynos como de las Yndias». ³⁰

Ciertamente son circunstancias críticas para el Consulado pero este asiento de avería realizado por la Corona con un portugués fue un auténtico jarro de agua fría para un organismo mercantil privado que lleva luchando años por obtener su oportunidad de controlar la Carrera de Indias y se encuentra, de repente, controlado, a su vez, por un personaje foráneo que tiene la osadía de ofrecer unas cantidades impensables a fin de poder pujar en competencia otros interesados y en unas condiciones vergonzantes y tremendamente negativas para los objetivos comerciales que defiende el Consulado.

Ahora no es el momento apropiado para profundizar en el personaje pero, al menos, sí se puede lanzar la hipótesis de un

³⁰ A.G.I., Consulados, libro 1, pág. 112. Propuesta del Prior Andrés Núñez de Prado a la junta de cargadores de 6 de julio de 1603.

intermediario de otros cualificados hombres de negocios lisboetas, probablemente marranos, y se puede aceptar esta medida, como aparente iniciativa personal, pero momentaneamente muy favorable para la Hacienda Real, como el inicio de una estrategia de mayor envergadura de los asentistas judíos portugueses, sobre todo, cuando ese mismo año de 1603 se les arriendan los almojarifazgos a un grupo de portugueses, como se observará pronto.

Esta realidad de la avería es más trágica cuando el Consulado comprueba con amargura el que la Corona, ante la grave situación económica y financiera, se rinda a los intereses extranjeros aunque ese sometimiento y posibilidad de control práctico foráneo de la Carrera de Indias sea negativo y perjudicial para los intereses de los mercaderes castellanos e incoherente con el principio de exclusividad jurídica sobre el comercio legal indiano.

Hasta aquí una posibilidad buscada con habilidad e inteligencia, como ha sido la obtención de la avería, pero por las circunstancias ya conocidas momentáneamente esta posibilidad se ha frustrado en su primera gran oportunidad y el Consulado estará en expectativa de poder aprovechar su segunda ocasión en torno al posible control del tráfico indiano pero es conveniente, por ahora, que el problema de la avería quede paralizado y que nos preocupemos en este mismo contexto, qué ocurre con el otro grave y urgente asunto de los almojarifazgos.

Como ya se sabe, el cabildo sevillano tomó en arrendamiento en 1595 por diez años los almojarifazgos de la forma y condiciones siguientes:

«En precio de 262 quentos y derechos cada año 181 quentos 467.000 maravedís por el almoxarifazgo mayor de Sevilla y los 80 quentos 533.000 maravedís por el almoxarifazgo de Yndias». ³¹

Esta diferencia tan apreciable en la renta entre ambos almojarifazgos es debida al volumen real de las transacciones mercantiles en una y otra aduana y en este sentido es clarificadora la

31 A.G.I., Indiferente General, 2.367.

opinión del historiador H. Lapeyre en un trabajo reciente sobre esta problemática.³²

Ya conocemos las tensiones que provoca este asiento de los almojarifazgos entre el cabildo sevillano y el Consulado, sobre todo, por el capítulo que le concedió la Corona de un control más riguroso y exigente de los registros de las mercancías con las posibilidades de mayores recaudaciones para los administradores y con las consecuencias negativas para los cargadores del comercio indiano.

En este sentido se suceden las protestas y los informes de agravios de Consulado desde la entrada en vigor del mismo y la obsesión del organismo consular por esta problemática que termina incluyéndolo como condición fundamental para la prórroga del asiento de avería de 1598 en el capítulo 32 pero no mantiene sólo una postura defensiva sino que la Universidad de cargadores intenta llegar al fondo del problema.

En efecto, en varias y prolongadas juntas el Consulado sigue planteando una antigua iniciativa de globalizar los problemas del tráfico indiano, como ya lo intentó, sin éxito, en 1580³³ y tener así en sus manos los almojarifazgos a fin de repartir los gastos financieros con alternativa compensatoria junto a la avería, que administra ya desde 1593, como se sabe, y en este sentido, por fin, en 1601, se decide a ofertar el asiento de los almojarifazgos a la Corona:

«El Prior ... por lo qual y por otras muchas razones que a V.M. les es notorio le ha parecido que convendrá suplicar a S.M. sea servido de dar los dichos almoxarifazgos a este Consulado en la forma y manera que los tiene esta ciudad y para que corra por cuenta de esta avería pues a ello será S.M. muy servido y sus juros bien pagados y estarán en mucha reputación y el trato y comercio y las rentas Rea-

³² *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, pág. 215.

³³ Conf. a Ulloa, Modesto: *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963, pág. 171.

les ternan mucho aumento y todo el Reyno recibirá notables beneficios...». ³⁴

Esta es la vieja ilusión de unificar y controlar los derechos de almojarifazgos y avería a fin de poder abaratar los precios de las mercancías y excluir así la injerencia en el tráfico de la Carrera de Indias a otros organismos pero su alternativa es inoportuna e inviable en aquella coyuntura porque la avería está en quiebra y su administración está empobreciendo al propio organismo consular con las cargas financieras pertinentes, como se reconoce en un informe de urgencia:

«Diego Alvarez Gaybor, cónsul, por encontrarse el Prior enfermo y Juan Bautista de Espinosa, cónsul primero de gestiones en la Corte, dixo que los Sres Presidente y jueces oficiales de S.M. ha mandado despachar seis galeones de armada para que vayan a las Yndias por la plata que ha de venir el año que viene de S.M. y particulares para cuyo efecto son menester ciento veinte quentos de maravedís sobre el avería de armada y ... ha respondido la imposibilidad que esto tiene por estar como está la avería tan alcanzada que no pueden pagar los corridos que sobre ella están impuestos que se tomaron para servir a S.M. con facultad Real suya y que demás de esto el asiento que Pedro de Mendoza hizo con S.M. de los galeones en nombre de esta Universidad está muy prove y de manera que no puede sustentar ni pasas adelante con el dicho asiento porque la quiebra de los bancos y cargadores desta Universidad y malas correspondencias de las Yndias y pérdidas de naos los tienen a todos tan pobres que tienen necesidad de que S.M. los haga merced de sustentar a su costa la dicha armada para que la Universidad de todo punto no se acabe de perder». ³⁵

En esta coyuntura crucial no nos sorprende la alternativa financiera que le presentan a la Corona ni la postura obligada que tiene que tomar el propio Consulado en relación al arrenda-

34 A.G.I., Consulados, libro 1. Informe del Prior Pedro Díaz de Abreu en la junta del 9 de agosto de 1601.

35 Ibidem. en junta del 3 de octubre de 1601.

miento de los almojarifazgos por el deterioro y quiebra posterior por parte del cabildo sevillano que no es ya capaz de resistir financieramente hasta finales de 1604, como estaba estipulado en el contrato que realizó en 1595 por diez años.

Así en una junta general del Consulado en junio de 1602 nos informa el máximo órgano directivo de lo siguiente:

«El Prior dixo que ha tenido este Consulado una carta del Sr. D. Andrés de Alva de su Real Consejo, fechada el 21 de junio y otra de Pedro Ponce de León, agente de este dicho Consulado en la dicha Corte en las quales refieren como ciertos portugueses quieren tomar la renta de los almojarifazgos mayor y de Yndias con crecimiento de treinta quentos del precio con que los tiene Sevilla y con otras condiciones y piden se les avise si esta Universidad se podía encargar de las dichas rentas y el precio que se podrá ofrecer a S.M. decresimiento sobre el precio que los tiene hoy Sevilla por escusar los daños e inconvenientes que se siguen al comercio de las Yndias y a esta Universidad de que lo tengan estranxeros...

Y aviendo oydo las cartas arriva dichas todos juntos unánimes y conformes haviéndolo tratado y conferido dixeron que el estado en que están las cosas del comercio de las Yndias y tratos de esta ciudad y las pocas ganancias que hay y las muchas costas y derechos que se pagan son caussas para no poder hacer ningún ofrecimiento les parece que se debe responder a las dichas cartar que no se trate del dicho negocio con ningún género de puja y assí lo respondieron unánimes y conformes». ³⁶

Este documento es altamente revelador de la gravísima crisis económica en que estaba sumida la sociedad sevillana y el Consulado, crisis que no ha sido suficientemente valorada todavía, y proclama con urgencia el grave peligro para el comercio indiano el que este mecanismo tan importante de control, como son los almojarifazgos, pase a manos de extranjeros con lo que

36 *Ibíd.*, pág. 193 v.

nos clarifica esa obsesión permanente de la Universidad de cargadores del problema de la injerencia foránea en Carrera.

Esta medida de la Corona de entregar en arrendamiento los almojarifazgos a un grupo de portugueses tuvo las lógicas preocupaciones y temores del Consulado ya que era consciente que esta decisión significaba un grave paso atrás y, obviamente, reaparece «el fantasma de los registros» en las flotas pero, esta vez, se intenta hilar más fino en dicho control:

«Item digo que el capitán Juan González de Guzmán a cuyo cargo está los almozarifazgos por arrendamiento que de ellos se le ha hecho ha pedido a S.M. le de sus Reales cédulas para muchas cosas tocantes a ello en muy gran daño y perjuicio desta Universidad y una para que los cargadores den relaciones juradas de lo que cargan para darles licencia para cargar sus mercancías cosa que jamás se ha hecho desde que se carga a ella hasta agora y otra para que se le de juez que vaya a las dichas Yndias a abrir los fardos y caxas que fueren en las dichas flotas y si se le concediese sería en gran daño y perjuizio de la Hazienda de S.M. y de sus Reales derechos y ansí mismo lo sería de esta Universidad y cargadores de ella y de los maestros y dueños de naos porque en un año no se podrían despachar de tierra firme y sería dilatar las flotas de yda y venida y no volviendo las dichas flotas a sus tiempos ni lo procedido de ellas a los dichos cargadores para cumplir con sus contrataciones devistos y obligaciones no se podría continuar el trato de las dichas Yndias y el comercio quedaría destruído y acavado ni a S.M. se le podría servir con los derechos que les pertenecen de las dichas mercaderías y cargazones.

Y el abrir los dichos fardos y caxas en los puertos es de muy gran inconveniente porque cuando llegasen a poder de sus dueños y personas que lo han de recibir irán muy maltratados desde dichos provados de que se recresería gran confusión y pleytos y diferencias entre los que cargan aquí y reciben en Yndias como es notorio». ³⁷

37 *Ibidem*, págs.108-111. Junta de 26 de abril de 1603.

Pienso que ha merecido la pena haber mostrado esta larga cita documental pues expresa con claridad y contundencia el grave problema suscitado, de nuevo, en torno al delicadísimo tema de los registros, que para los cargadores es vital, y cuando lo ponen en peligro saca rápidamente toda la artillería pesada disponible a fin de evitar pararlo ya que es clave para su propia estrategia mercantil.

Pero en estas circunstancias es más grave aún porque tiene una doble perspectiva y denota que los arrendadores de los almojarifazgos conocen perfectamente las teclas ocultas y bien protegidas por el propio Consulado a fin de evitar el «control real» de las mercancías embarcadas para el mercado americano.

En este sentido exigen (para no ser menos y en base al precedente del capítulo 19 del anterior arrendamiento al cabildo sevillano, como ya conocemos) que los cargadores den relaciones juradas de lo que cargan para darles licencia de embarque pero ellos conocen bien que esta exigencia es inviable a niveles prácticos y esta cláusula se fue convirtiendo en letra muerta porque en síntesis los cargadores razonaban de la manera siguiente: para ellos es una especie de secreto profesional el no decir la cantidad ni la calidad de sus mercancías a fin de evitar que se conozca con antelación sus productos y no poder así sorprender en el mercado indiano.

Ante esta realidad y en base a este derecho práctico y a este sigilo profesional los nuevos arrendadores plantean complementariamente la iniciativa de petición de un juez que vaya a las Indias a abrir los fardos y cajas a fin de poder controlarlos allí y en esta nueva dimensión del problema del control de los registros en los puertos americanos los cargadores del Consulado contraatacan con dureza y pronostican unas consecuencias nefastas para la propia hacienda Real y amenazan con la quiebra del mismo sistema del comercio y de la Carrera de Indias.

Este testimonio es clarificador para que se mantenga una actitud crítica en relación a la fácil aceptación de los registros oficiales que algunos historiadores han adoptado en un tema de tanta trascendencia y básico para la cuantificación mercantil posterior sin análisis alternativo de otras fuentes documentales y acep-

tando sólo un margen muy reducido de ocultamiento, sin aportar pruebas serias, cuando, tal vez, al menos en algunos períodos históricos determinados, se podrían invertir los términos y lo marginal o sin registrar, podría ser, de hecho, lo fundamental de la carga mercantil en la Carrera de Indias.

En este sentido este testimonio de los protagonistas principales en un tema de tanta importancia y trascendencia y el coraje que demuestran en la defensa de la tradición de seguir con los registros ficticios y la oposición firme a un control real de las mercancías embarcadas en las flotas y galeones debería servirnos, al menos, para ponernos en guardia en torno a esa aceptación de los registros oficiales y estimularnos a buscar fuentes alternativas que nos pudiesen acercar más aún a comprender las proporcionalidades entre las mercancías «reales» y las oficialmente embarcadas.

Ciertamente el Consulado está pasando por los peores momentos de su trayectoria mercantil cuando ha visto momentáneamente frustrado su proyecto de unificar las diferentes rentas aduaneras y, además, se ha obligado a tener que renunciar al asiento de la avería por imposibilidad financiera y en esta crítica y caótica situación el golpe más duro para su estrategia se produce precisamente, en 1603 cuando tanto la avería como los almojarifazgos están en manos de hombres de negocios portugueses.

Así el organismo consular de los cargadores a Indias acepta la dura realidad pero está a la expectativa de que se produzca «otra nueva oportunidad» para saberla aprovechar con la experiencia anterior y mientras se repliega de las cargas financieras y sigue en la brecha de la defensa de sus intereses vitales y oponiendo el máximo de dificultades a los nuevos inquilinos foráneos en su nada fácil tarea de domesticar a los propios cargadores en su propio terreno.

Esta nueva oportunidad se va a presentar cuando ante el fracaso previsible del asiento de avería que realizó el portugués Juan Núñez Correa, la Casa de la Contratación tiene que asumir, de nuevo, la organización y financiación de la armada de las flotas y galeones de la Carrera de Indias.

Así en esta disyuntiva grave después de la ruinosa gestión

del asentista portugués que entró en quiebra con el asiento de la avería cuando lo tenía arrendado por un período de diez años y por el recelo y falta de iniciativas por el poco atractivo que suponía para otros hombres de negocios portugueses el hacerse cargo de la avería en esas condiciones por conocer el duro enfrentamiento y las fuertes tensiones que le opondría, sin dudas, el Consulado, que defiende con ahínco sus intereses vitales, es cuando la Corona en un momento especialmente débil acepta como única alternativa posible el realizar un nuevo asiento de avería con la Universidad de cargadores a Indias en 1608.

El Consulado es consciente que las circunstancias le son favorables y en este sentido quiere aprovechar al máximo su segunda gran oportunidad y exigir a la Corona compromisos serios para sentar las bases de solución de los más urgentes y prioritarios problemas pues se encuentra bien en sus relaciones de fuerza con una Hacienda Real débil y sin alternativa viable.

En este sentido se puede afirmar que el Consulado inicia un despegue firme desde 1608 que se irá consolidando gradualmente su papel protagonista en todos los aspectos prioritarios de la Carrera de Indias.

Sin entrar en un análisis detallado del asiento de avería que, de nuevo, asume el Consulado en 1608, por la premura de espacio disponible para esta comunicación, no obstante, en síntesis apretada pero clarificadora expondré las principales medidas que obtiene la Universidad de cargadores para su estrategia global.

En relación al grave problema de registro «real» de las mercancías con las consecuencias negativas, ya conocidas, el Consulado obtiene por una Ordenanza de 11 de octubre y ratificada posteriormente por una cédula Real de 10 de abril del año siguiente:

«...No se pidan declaraciones ni se les hagan vejaciones por los administradores de las alcabalas...

Que los fardos fechos y marcados para cargar no se abran ni el alcalde de sacas se pueda entrometer a si llevan o no mercaderías prohibidas...».

Lógicamente se puede ser escéptico en su aplicación práctica porque es casi una constante comprobar cómo las disposiciones

legales se convierten en letra muerta, incluso a veces, desde su misma publicación pero por la postura firme que ha mantenido el Consulado en este terreno y, sobre todo, porque forma parte de una bien estudiada estrategia se puede aceptar, más bien, que estas condiciones se cumplan, máxime, cuando los cargadores disponen a su favor de ese instrumento especial que les garantizan sus derechos como es una cédula Real.

Y en relación al otro problema de la injerencia extranjera en el comercio indiano el Consulado obtiene, igualmente, como requisito fundamental de la aceptación del asiento de la avería, una cédula Real de 2 de octubre de 1608 que clarifica jurídicamente la participación extranjera en términos restrictivos y difíciles de obtener simultáneamente todos los requisitos exigidos para un aspirante foráneo:

«Y hordenó y mando que para que un extranjero destes Reynos pueda ser tenido por natural en ellos para efecto de tratar y contratar en las dichas mis Yndias y yslas occidentales ara de haver vivido en estos dichos mis Reynos o en los de dichas Yndias occidentales por tiempo y espacio de veinte años continuos y los diez de ellos teniendo cassa y bienes rayses y estando casado con natural o hija de extranjeros nacida en estos Reynos conquestos tales no puedan usar ni gozar deste privilegio sinque primero seasia declarado por el dicho mi Conssexo Real de las Yndias quean cumplido con los requisitos en esta mi cédula conthenidos...».

De este modo se van a concretar los requisitos fundamentales para la participación legal extranjera que en sus aspectos básicos permanecerán en la legislación indiana hasta el final de las colonias americanas bajo dominio español, excepto en algunos puntos que se modificarán con motivo del cambio dinámico de los Borbones y la adecuación legal a una nueva realidad a nivel internacional.