

VINCULACION Y SEPARACION ENTRE ANDALUCIA Y AMERICA

por

JOSÉ LUIS COMELLAS GARCÍA - LLERA

Hay hechos tan obvios que su simple enunciado resulta perogrullesco. Y lo es, ciertamente, decir que la Emancipación de América es una realidad histórica tan importante como su descubrimiento y conquista. Lo que ocurrió a fines del siglo XV y principios del XVI tiene su contrapartida en lo que ocurrió a fines del siglo XVIII y principios del XIX, y las consecuencias para la Historia Universal —no digamos ya para la Historia de España— del segundo hecho no tienen por qué haber sido menos trascendentales que las del primero.

Sin embargo, la literatura sobre la Emancipación de América gira casi exclusivamente en torno a los hechos que tuvieron lugar en el propio continente americano, y a las nacionalidades que de aquellos hechos surgieron. Apenas contamos con análisis de conjunto como el de W. Prescott Webb, que en un libro muy discutido, pero muy sugestivo, trata de valorar el papel histórico, durante tres siglos, del Nuevo Mundo como *Great Frontier*, como la Gran Frontera del Viejo Mundo. Desde la época del Descubrimiento, América fue para Europa un nuevo horizonte de insospechadas posibilidades, amplió el mapa del mundo, y creó un vector hacia Occidente que iba a marcar nuevos rumbos a las sendas de la Historia y de la Civilización. El Mediterráneo, que había sido el *Mare Nostrum*, el mar doméstico, eje del ecúmene y de la cultura del hombre blanco occidental durante dos milenios, traspasó su papel

al Atlántico, que se hizo desde entonces cuenca fundamental de la historia del planeta. Con la Emancipación no se interrumpe del todo ese papel, eso es evidente; pero en expresiva aserción de Webb, *se cierra la frontera*, y con este cierre el Viejo Mundo, más concretamente el Viejo Mundo continental, hubo de replegarse sobre sí mismo o buscar nuevos horizontes. De manera muy especial, entre la época del continentalismo napoleónico y el despliegue tecnológico que a partir del último tercio del siglo XIX condujo progresivamente a la mundialización de la Historia, Europa vivió, como ha pretendido algún historiador, una segunda edad media, embebida en pequeños conflictos internos, nacionales o transnacionales. Solo más tarde, al abrirse el fulgurante panorama de la Baja Edad Contemporánea, se levantarían ante los ojos de Europa multitud de fronteras nuevas, África, el Indico, Extremo Oriente..., aunque, en definitiva, para convertir a Europa en una parte más del mundo. La era en que América había sido la Gran Frontera de Europa había caducado, y ya para siempre.

Lo que puede decirse de Europa ha de aplicarse a *fortiori* al caso de España, la nación que descubrió, conquistó, pobló, evangelizó y organizó la mayor parte de América: y también perdió la mayor parte de América, en el momento del cierre de la frontera. Las consecuencias fueron aquí incomparablemente más graves que en otras partes, no solo por la magnitud proporcional de la pérdida, sino porque España no participó en soluciones alternativas al alborear la Baja Edad Contemporánea, y mantuvo indefinidamente su repliegue. No vamos a entrar aquí en la cuestión, planteada hace ya muchos años por Fernández Almagro, de por qué la pérdida del continente americano provocó tan débil revuelo en la conciencia española, al menos por lo que respecta a los testimonios que han llegado hasta nosotros: es un tema que merece un estudio en profundidad, y que va a ser cuando menos tocado en alguna de las intervenciones que tendrán lugar en estas Jornadas. Pero el hecho es que desde el momento de la emancipación americana, España pierde su papel histórico, y, para bien o para mal, vive su nueva edad media con una tasa de aislamiento superior al de cualquier otro país de Europa, y no vuelve a contar para casi nada en el

concierto —o desconcierto— internacional, a partir de entonces, hasta nuestros mismos días.

Y tenemos, a su vez, que lo que podemos predicar de España puede aplicarse, *a fortiori* también, al caso concreto de Andalucía. Andalucía participó en la gesta del descubrimiento, conquista, poblamiento y civilización del Nuevo Mundo en un grado mayor que ningún otro rincón de España: y mantuvo los vínculos con América, como adelantada principal, hasta fines del siglo XVIII. América llegó a convertirse, si vale esta expresión, en la vocación histórica de Andalucía. Y con la pérdida de América, Andalucía no solo sufrió como nadie las consecuencias del cierre de la frontera, no solo vivió como nadie el aislamiento gris de la nueva edad media; sino que perdió por lo menos en gran parte, su vocación histórica, se quedó sin vocación histórica.

Para comprender mejor este aserto, cumple recordar aquí, siquiera por un momento, las posibles vocaciones históricas, o destinos, de Andalucía. Hay pueblos que son, en un grado mayor que otros, y valga la expresión paradigmática, *un don del Nilo*. Andalucía es, historicamente hablando, en gran parte un don de su privilegiada situación geográfica. Puente entre dos continentes y paso entre los dos mares más activos de la Historia, ocupa uno de los enclaves más estratégicos del planeta. Por su suelo pasaron, porque tuvieron que pasar, pueblos, culturas, civilizaciones, riquezas, que Andalucía, con una fabulosa capacidad de asimilación, supo hacer suyos. Como trampolín entre Europa y Africa, sirvió innumerables veces, tanto en la prehistoria como en la historia, lo mismo a los que saltaron de Norte a Sur que de Sur a Norte. La unidad simbólica de Abyla y Calpe, las dos columnas de Hércules, propició a todos los recién llegados la tentación suprema del salto sobre el brazo de mar, de un peñón a otro —Djebel Tarik y Djebel Musa—, hasta el punto de que esta tentación no dejó de ser operante a lo largo de los siglos; como que en virtud de una especie de constante histórica se verifica el hecho, desde los fenicios hasta nuestros días, es decir, a lo largo de los últimos tres mil años, de que siempre el dueño de una orilla del Estrecho es dueño de la otra, o de una parte de la otra.

Al mismo tiempo, no solo en el Estrecho propiamente dicho,

sino también en el golfo de Cádiz o en el mar de Alborán, Andalucía presencia, a veces preside, uno de los más fecundos pasos entre el Este y el Oeste, el paso entre el Atlántico y el Mediterráneo. Desde los semilegendarios periplos de Hannon e Himilcon hasta las campañas del almirante Cunningham en la Segunda Guerra Mundial, este paso fue obligado para cualquier tipo de protagonismo histórico entre los dos mares. Y siempre que este enclave crucial del mundo se convirtió en un punto álgido, la historia de Andalucía vivió sus días más vitales y decisivos.

Andalucía pudo erigirse así, y lo fue muchas veces, en vigilante del tránsito entre las Columnas de Hércules, o cabeza de puente indispensable del salto entre dos continentes; pero el hallazgo de un Nuevo Mundo al otro lado del Océano vino a depararle un destino histórico absolutamente inesperado. Todavía a fines del siglo XV era Andalucía, geohistóricamente hablando, la base estratégica para la conquista de África, que proyectaron Fernando el Católico o Cisneros, que dejó encarecidamente encargada Isabel en su codicilo, y que comenzaron a realizar Pedro de Estopiñán, el conde de Oliveto o el duque de Medina Sidonia. Hasta tal punto llegó a darse por hecha la conquista del Magreb, que los Reyes Católicos obtuvieron de la Santa Sede la designación de un obispo de Marrakesch, obispo que durante mucho tiempo siguió residiendo en Sevilla, en espera de una oportunidad que nunca llegó.

J. M. Doussinague asegura que la prevista conquista de África en absoluto se vio entorpecida por las últimas campañas italianas de Fernando el Católico, y Rodríguez Casado piensa que lo que desvió a los españoles en general y a los andaluces en particular del empuje hacia el Sur fue el hallazgo de un Nuevo Mundo, que abría de pronto a sus ojos horizontes nuevos e insospechados. Así se dio ese giro de noventa grados hacia el Oeste, que iba a cambiar el curso de la Historia, y a proporcionar a Andalucía un nuevo destino. Hasta tal punto fue un proyecto sustitución de otro, que Bernal Díaz llama «moros» a los aztecas, como si la aventura de las Indias fuera una continuación natural de la Reconquista.

Fue aquella una nueva, pero no absurda, vocación histórica, porque en absoluto estaba reñida con la geopolítica. La expansión atlántica de España comenzó por el golfo de Cádiz, y no por ca-

sualidad. El desarrollo de la marina andaluza en la segunda mitad del siglo XIV y a lo largo de todo el siglo XV, la rivalidad con los portugueses por los mercados del Norte de Africa, la aparición de la carabela, ágil como ningún otro navío en las singladuras de alta mar, la aventura de las Canarias y las pesquerías de Santa Cruz de Mar Pequeña no hicieron más que preparar la nueva vocación de Andalucía. No es en absoluto de extrañar que de esta orilla de las tres carabelas partiera la expedición descubridora, y que andaluces fueran la mayor parte de sus tripulantes.

La suerte estaba echada. Sevilla se convirtió, y tampoco por casualidad, dada su tradición de puerto fluvial clave en el Suroeste de Europa, en cabecera de la Carrera de Indias, y de esta concavidad del golfo de Cádiz y su prolongación interior, la flecha del Guadalquivir, salió el Viejo Mundo en busca del Nuevo, y llegaron de allá las noticias y las riquezas. Andalucía fue, casi en exclusiva, la puerta de entrada y salida entre Europa y América, desde el momento del Descubrimiento hasta fines del siglo XVIII, y hoy estamos en condiciones de afirmar que el Decreto de Libre Comercio, lejos de disminuir el papel andaluz en la singladura trasatlántica, no hizo más que potenciarlo.

Andalucía se convirtió en antesala de América, en muchos aspectos como un anticipo de América; al tiempo que América, al europeizarse, se hizo andaluza más que ninguna otra cosa. Esta simbiosis entre Andalucía y América queda palmariamente reflejada en aspectos tan diversos como el habla, los gustos, la forma del habitat, el barroco tardío, el azulejo, el culto al caballo, las costumbres y el folklore. Aunque sea pura anécdota, ¿no se ha dicho que la rumba atravesó el Atlántico cuatro veces, entre Cádiz y las Antillas? La emancipación, el cierre de la frontera, da pie para decir que, en cierto modo al menos, Andalucía quedó partida en dos.

¿En qué condiciones se verificó la separación? ¿Cuál fue la coyuntura histórica en que tuvo lugar el cierre de la frontera? No nos corresponde aquí desarrollar la teoría de la emancipación americana, teoría que, por otra parte, sigue ofreciéndose a casi todas las interpretaciones posibles. No es este en absoluto el propósito de nuestra intervención de hoy. Sí procede, en línea con el título que para ella se ha adoptado, fijar por un momento la mirada en

la situación histórica de ambas orillas en el momento en que la separación se produjo, para poder así comprender mejor, si ello es posible, sus consecuencias.

El siglo XVIII marca, en general, una época de renaciente contacto entre Andalucía y América. Aunque la centuria decimoséptima no alcanzara en este aspecto el grado de postración que el tópico o la voz común han llegado a difundir, y pudo presenciar un volumen de tráfico y de intercambio de todo género como los que han tratado de poner de relieve Girard, Everaert, Ringrose o últimamente Lutgardo García Fuentes, no puede negar su parquedad de movimientos, y un aflojamiento de los lazos que suponen, por una parte, la decadencia y la falta de iniciativas de la Península, y por otra eso que Arciniegas ha llamado la «edad media americana», en que el declive de la gran civilización urbana y el recurso, como sustitutivo del metal precioso, a la producción de la tierra, ruralizó la vida de los indianos, y los hizo, en cierto modo, autárquicos. Todavía por 1739 parecía tener razón Campillo, cuando aconsejaba a Felipe V el abandono de América, un continente que deparaba a España más problemas que beneficios.

Pero ya por entonces estaba en marcha ese hecho que designé un día «segundo descubrimiento de América», y que consiste, fundamentalmente, en el descubrimiento de las nuevas posibilidades de América. En efecto, la propia ruralización de la vida en el Nuevo Continente venía a cambiar de modo revolucionario la naturaleza de la oferta a la Península y al Viejo Mundo en general. Más que los metales preciosos, que nunca dejaron de ser, en mayor o menor grado, una fuente de riquezas y un soporte indispensable de la Real Hacienda, fueron ahora los productos llamados *ultramarininos* los que impulsaron un renacido movimiento de intercambios, que llegaron a alcanzar un volumen nunca visto hasta entonces. Basta recordar que, entre esos productos ultramarinos, cuentan el azúcar, el tabaco, el café, el cacao, el algodón, las materias tintóreas. Fue Patiño, al parecer, quien primero comprendió que en dos palabras, «las Indias y el comercio» se fundaba toda la futura prosperidad de la España dieciochesca; y tanto él como los restantes laboriosos ministros de su siglo —incluyendo al convencido Campillo— se esforzaron por consolidar aquellos renacidos lazos.

Hasta 1740, el auge es todavía moderado; entre 1740 y 1760 se registra una notable inflexión al alza, y entre 1760 y 1790, con sólo los paréntesis de las guerras atlánticas, esta comunicación entre las dos orillas alcanza el momento de máxima pujanza.

Andalucía es, como de costumbre, la adelantada de la orilla española. Cádiz, cantado ya en 1685 como «emporio del orbe» por Fray Gerónimo de la Concepción, se consagra oficialmente en 1717 como la puerta de América por excelencia. En otra ocasión he estudiado el desarrollo económico, cultural y de estilos de vida en este Cádiz volcado a América, que Bourgoing o Laborde describen como uno de los puertos más prósperos, abiertos y cosmopolitas del mundo. El tráfico supone también el trasiego de ideas, de costumbres, de modas y mentalidades. El gaditano rico en la primera generación se hizo refinado en la segunda y culto en la tercera: pero con una cultura en que lo fundamental es la Ilustración, el enciclopedismo, la llamada «filosofía de las luces» y la «república de las letras». Si el liberalismo español nació en Cádiz —léase a Ramón Solís— no fue el hecho ninguna casualidad.

Esta extroversión de la fachada atlántica de España, y muy especialmente de la orla suroeste, alcanzó también al interior de Andalucía. Sevilla, después de una etapa de sesteo, se hace una ciudad ilustrada en tiempos en que un asistente peruano la llena de jardines, escuelas, monumentos, y preside tertulias de intelectuales de nuevo cuño. Está a medio estudiar esa especie de «escuela sevillana» en la que, con Olavide, figuran, de una forma u otra, Marchena, Reinoso, Miñano, Lista o Blanco-White. Córdoba vive también su pequeña ilustración, y Granada renace tanto en su población y economía como en el desarrollo de las letras, de la cultura y de las nuevas formas del pensamiento, como han puesto de relieve los trabajos de Manuel Titos o Cristina Viñes.

¿De dónde, sino del Atlántico, iban a penetrar las ideas del siglo Andalucía adelante? El tráfico y el contacto con América significaron también el tráfico y el contacto con Europa, especialmente con la Europa más cosmopolita y adelantada. Antonio García-Baquero ha estudiado de qué modo la actividad del puerto de Cádiz se fundamentaba en una proporción muy considerable sobre un comercio de comisión. Cádiz era el nudo intermedio entre

América y no ya el resto de España, sino también el resto de Europa. Y Pedro Collado ha estudiado en su tesis el volumen y el papel de la colonia extranjera en la plaza gaditana, que pudo alcanzar el 15 % de su censo total de población, y muy probablemente una tasa mayor por lo que respecta a su cota de riqueza. Los cafés franceses, la comedia francesa, las bibliotecas en que no faltaban jamás Voltaire, Montesquieu o la Enciclopedia, las tertulias de la Casa de la Camorra, en que más de un inquisidor entendió ver reuniones masónicas, ponen de relieve esta penetración de las ideas más activas de la Ilustración europea en aquel pedúnculo del suroeste español.

Pero tal penetración no se limitó en absoluto al caso gaditano. Ya hemos visto el ejemplo de Sevilla en la época de Olavide; y todo lo que simbolizan las Sociedades Económicas de Amigos del País, como receptoras y como transmisoras, tuvo en Andalucía un singular escenario, y especialmente en los casos de Sevilla, Córdoba, Jerez, Sanlúcar, el Puerto de Santa María y Málaga. Casi un tercio de estas sociedades símbolo de la Ilustración, se encontraban, según las estadísticas registradas por Gonzalo Anes, en suelo andaluz.

El caso de Málaga es especial. La reciente tesis de M.^a Asunción López ha dejado en claro que la Sociedad Económica Malagueña está íntimamente relacionada con la burguesía exportadora, y sus hombres, en gran número ilustrados, progresistas y emprendedores, dirigidos por Pedro Agustín de Heredia, estaban íntimamente vinculados con la burguesía —no menos ilustrada— del otro lado del Atlántico. En efecto, y para comprender mejor esta situación, conviene recordar que el Decreto de Libre Comercio de 1778, lejos de disminuir el contacto directo de Andalucía con América, sirvió para engrandecerlo. El puerto de Cádiz multiplicó su movimiento por seis o por ocho, según las versiones, en pocos años. Sevilla vio renacer la navegación por el Guadalquivir. Y Málaga experimentó tal auge en su comercio trasatlántico, que por 1790 se convirtió en el tercer puerto de España, después de Cádiz y Barcelona. En suma, de los tres puertos con mayor contacto americano de toda España, dos eran andaluces. Sin esta indentación de Málaga en los grandes movimientos del mundo occidental

sería imposible comprender muchas de las cosas que ocurrieron después.

Prosperidad económica, gracias fundamentalmente al tráfico con las Indias, y avance de las ideas ilustradas, debido en forma principal a un contacto muy activo con el exterior: tal es el panorama dominante en una buena parte, por lo menos, de la Andalucía del último tercio del siglo XVIII. Y esta penetración de ambas notas no se limitó a uno o dos puertos, sino que, según queda ya visto, se hizo notar en un amplio hinterland de la orla gaditana. Es cierto, como acertadamente observa García-Baquero, que Cádiz no se industrializó, o apenas se industrializó, desaprovechando tan extraordinaria coyuntura, al contrario de lo que supieron hacer los catalanes. Pero puede hablarse, repetimos, de *hinterland*, y una amplia zona de Andalucía, —muy especialmente el gran triángulo bético— fluía hacia Cádiz con sus productos, ante todo agrícolas, pero también industriales. Sabemos, por ejemplo, que Córdoba labraba 60.000 libras anuales de seda fina, que quedaron reducidas a 15.000 —es decir, la cuarta parte— después de la pérdida de América. Lo mismo puede decirse de la producción agrícola: en la misma ciudad cordobesa, la manufactura de barriles con destino a los aceituneros bajó en el mismo lapso de 24.000 a 5.000.

Por los trabajos de F. Aguilar Piñal sabemos que en Sevilla existían por 1791, 13.931 personas empleadas en manufacturas que exigían el empleo de «artefactos». Y esta cifra se limita solamente a los agremiados. No existían gremios de manufactureros del algodón, y este ramo parece haber alcanzado, entre 1775 y 1790 un notable grado de desarrollo: cuando menos, un documento de la época nos habla de «multitud de fábricas de Estampados e Indianas... que por la mayor parte se exportan»: a América, naturalmente. Un informe municipal se refiere a la afluencia de gentes que acudían por entonces a Sevilla atraídas por el reclamo de los puestos de trabajo que ofrecían las nuevas manufacturas, hasta el punto —dice el texto— de que «aumentó tanto la población, que no cabiendo en los muros de la ciudad, tuvieron que edificar casas extramuros, y este fue el origen que tuvieron los poblados barrios de Sevilla». Por exageradas que sean estas noticias, revelan que la industria que no se estableció en Cádiz tuvo su asiento

en la ciudad del Betis, en una proporción nada despreciable. Si a ello añadimos el volumen de las fábricas nacionales, como la de tabacos, estudiada hoy en toda su enorme complejidad por Rodríguez Gordillo, la de salitre, capaz de surtir a todo el reino, o la famosa de artillería, tenemos que Sevilla puede considerarse una importante plaza industrial en la época final del siglo XVIII: si no la segunda de España, como pretende uno de esos escritos, sí, al parecer, una de las más importantes. Tenemos también noticias del establecimiento en el Puerto de Santa María de varias factorías de tejidos de algodón de la más alta calidad, destinadas, al parecer, exclusivamente a la exportación a las Indias.

Si por un momento pasamos ahora nuestra mirada a la otra orilla del Océano, nos encontraremos con un panorama en modo alguno idéntico, pero que no deja de encerrar ciertas significativas analogías. El redescubrimiento de América en el siglo XVIII fue al mismo tiempo una revalorización de la propia vida americana. El siglo ilustrado señala la consagración de un nuevo predominio urbano. Una serie de ciudades —México, Veracruz, Acapulco, Caracas, La Guayra, Cartagena, Santa Fe, Quito, Lima, Santiago, Buenos Aires, Rosario, Montevideo, nada tienen que envidiar en población, riqueza, cultura, adelantos y formas de vida a las capitales de la Península. Unas cuentan con Universidad, otras con centros culturales de importancia, en todas se editan periódicos, se reúnen tertulias de ilustrados, y se adoptan los adelantos procedentes del Viejo Mundo.

Dos hechos paralelos se hacen sentir con evidente patencia: primero, la formación de una alta burguesía enriquecida con los negocios trasatlánticos o con la producción de la tierra, que en algunos puntos, como México o la sociedad «mantuana» de Venezuela, roza formas aristocráticas, sin dejar de aceptar la dinámica social del nuevo siglo. Segundo, el cambio de mentalidades que supone el advenimiento de la Ilustración. Desde que Ramón de Bastera, en un libro delicioso, pero hoy avejentado, nos presentó el cuadro de aquellas cargas de café, chocolate, cochinilla o palo Campeche entreveradas con tomos de Voltaire, Montesquieu, Condorcet, o los volúmenes de la Enciclopedia como viajeros heterogéneos de los «navíos de la Ilustración», es un hecho perfectamente

admitido que el incremento de los contactos comerciales coincide —como en el caso de Andalucía— con el incremento de contactos culturales con las ideas cosmopolitas del siglo, y muy especialmente con el racionalismo ilustrado que acabaría desembocando, tanto en una orilla como en otra, en la Revolución liberal, y traería como consecuencia, al mismo tiempo que el paso del Antiguo al Nuevo Régimen, la separación entre la España peninsular y sus provincias ultramarinas.

Si en principio puede resultar no fácil comprender cómo una filosofía y una ideología comunes pueden dar lugar a una separación de hecho, hemos de tener en cuenta que fenómenos similares no son raros tampoco en el Viejo Mundo. El principio de libertad, de soberanía y autogobierno de los pueblos se asoció al exacerbamiento de la identidad de cada parcela, a la afirmación de esa identidad frente a las otras, y, en definitiva, a los nacionalismos que significaron no solo la separación de la América hispana respecto de la madre patria, sino también, como pronto se vio, a la separación de las distintas Américas entre sí.

Ya he anticipado al comienzo de esta intervención que en absoluto corresponde formular aquí una teoría de la Emancipación. Ni tan siquiera esa formulación sería posible con pleno rigor. En un Congreso histórico sobre *Causas y orígenes de la independencia hispanoamericana*, que tuvo lugar hace bastantes años en Madrid, con asistencia de los más eminentes especialistas en el tema, los asistentes llegaron, curiosamente por unanimidad, al acuerdo de que no había acuerdo posible al respecto. Sin embargo, una idea quedó entonces flotando en el aire, y sigue vigente hoy; una idea relacionada con ese fenómeno que John Lynch llama, en palabras que nos parecen extremosas, «segunda conquista de América». No se trata en realidad de una conquista, ni de nada parecido; sino de un reforzamiento de los vínculos administrativos, si se quiere burocráticos, que unían con la Península a las tierras de Ultramar, y que no responden sino a las mismas fórmulas racionalizadoras, controladoras y centralistas que la política borbónica introdujo también en sus dominios europeos.

En principio, este nuevo control administrativo fue una garantía de racionalidad, de eficacia, de mejor funcionamiento de la

maquinaria. Nada se puede reprochar a los honestos, inteligentes y activos funcionarios dieciochescos. Pero este reforzamiento de resortes supuso, quisiérase o no, una proliferación de burócratas por doquier, y una mayor supeditación de la sociedad criolla a las ordenanzas de la metrópoli. Por otra parte, las reformas se hicieron de acuerdo con la razón, no de acuerdo con la tradición; fueron fruto de las concepciones ideales y abstractas propias de la mentalidad del racionalismo ilustrado; perfectas, pero inadecuadas al caso concreto. O si queremos aceptar la expresiva frase de Giménez Fernández, resultaron algo así como la edificación de la Puerta de Alcalá en el corazón de la manigua.

Es lógico que esta forma de supeditación resultase ingrata a los criollos, y diese lugar a aquellos choques y piques entre indios y peninsulares, tan típicos de la segunda mitad del siglo XVIII. A esta separación visceral contribuyeron también las condiciones económicas. La burguesía local resultó tan favorecida por el incremento de intercambios como la peninsular, o digamos como la andaluza y muy especialmente la gaditana. Pero las condiciones del pacto colonial impedían a los criollos comerciar con otros países, o industrializarse por su cuenta. Los negocios no les estaban vedados, pero les estaban limitados: no podían incrementarlos en la medida que hubieran deseado, y la misma prosperidad alcanzada les hacía ver las metas posibles, pero prohibidas, de la prosperidad soñada. El contrabando, practicado de vez en vez, permitía medir hasta dónde se hubiera podido llegar en un régimen de plena libertad de movimientos. El hecho de que los primeros intentos emancipadores tuviesen lugar en los virreinos cuya prosperidad había crecido más en los últimos tiempos, puede ser bien significativo.

Las grandes guerras atlánticas vinieron a decidir la cuestión. En la primera mitad del siglo, la guerra había sido un estorbo para el tráfico, pero no un impedimento absoluto. El sistema de navíos sueltos había permitido burlar el bloqueo en la mayor parte de los casos, con motivo, por ejemplo, de la llamada guerra de la Oreja de Jenkins. A fines del siglo la situación era muy distinta. Las potencias atlánticas, pero muy especialmente Inglaterra, disponían de enormes flotas, dotadas de altos mástiles y de una serie de na-

víos de aviso y vigilancia, que podían cubrir espacios inmensos en el Océano. Las guerras de los Siete Años y de independencia de los Estados Unidos habían supuesto ya tremendos colapsos en las comunicaciones trasatlánticas, como lo demuestra la caída vertical de las cifras de entrada y salida del puerto gaditano. El conflicto que siguió al Tratado de San Ildefonso, y la subsiguiente batalla del cabo de San Vicente, supusieron el principio del fin. En 1797 se vio obligado Carlos IV a conceder el Decreto de Libre Comercio con Neutrales, para permitir el aprovisionamiento de sus súbditos de Ultramar. El paso fue irreversible. Lo que era contrabando se hizo tráfico legal, y aunque el decreto fue derogado a su debido tiempo, el trato de los criollos con terceros países, y, más aun, con la mismísima Inglaterra, fue un hecho consumado, y ya imparable. García-Baquero señala que 1797 fue el momento de la emancipación económica de las Indias, preludio de la emancipación política, que tardaría solo unos años en llegar, y sería, en cierto modo, su lógica consecuencia.

Las repercusiones de este primer corte fueron en Andalucía inmediatas. A partir de 1797 comienzan las dificultades en los puertos de Cádiz y Málaga, y la cadena de cierres en las modestas, pero numerosas factorías textiles sevillanas, o del Puerto de Santa María, que no culmina sino con la completa ruina, hacia 1824. El mal momento se vio potenciado con la dura epidemia del año 1800, la más fuerte y generalizada sangría demográfica que sufrió la región, especialmente en su zona occidental, desde hacía bastante más de un siglo. Habían comenzado de una vez por todas los malos tiempos. Y la guerra de la Independencia, aunque presenció las efímeras brillanteces de las Cortes de Cádiz, precipitó la decadencia definitiva. Málaga, según López Martínez, fue en los años subsiguientes un puerto paralítico. De trescientos armadores de buques que había en Cádiz a fines del siglo XVIII, solo subsistieron veinte. Las fábricas de indianas del Puerto de Santa María, dedicadas fundamentalmente a la exportación, hubieron de cerrar, y «ahora —dice un informe municipal de 1825— solo quedan los edificios». No menos catastrófica fue la situación en Sevilla, donde las pañerías de lana pasaron de 2.000 a poco más de 100 en apenas un cuarto de siglo, y de los talleres de algodón no quedó

uno como recuerdo. La fábrica de tabacos hubo de recurrir a la mano de obra femenina, por su mayor baratura, y nació la tradición decimonónica de las Cigarreras. La producción sedera cordobesa se redujo, como ya queda visto a la cuarta parte. Y la falta de dinero obligó a muchos colonos a abandonar una tierra cuyas rentas ya no podían seguir pagando. Tenemos noticias en este sentido de Córdoba, Sevilla, Ecija y Fuentes de Andalucía. Las tierras fueron en determinados casos vendidas a quienes podían pagarlas, o trabajadas directamente por medio de jornaleros. Cuando menos en Andalucía Occidental, comenzó la desamortización mucho antes de Mendizábal.

En otro trabajo hemos hecho una más amplia enumeración de los males económicos que sufrió Andalucía a raíz de la emancipación americana, tema que en estos momentos no nos corresponde desarrollar, y que merecerá su debido tratamiento a lo largo de estas Jornadas. Baste recordar simplemente la impresión de ruina, de abandono, de mala administración, de camino deteriorados y expuestos al asalto de innúmeras cuadrillas de bandoleros, de que nos hablan los viajeros de la primera mitad del siglo XIX. Era esa nueva edad media —si así quiere llamarse— a la que aludíamos al comienzo de esta intervención, que Andalucía hubo de sufrir en mayor grado que el resto de España, y pudiéramos añadir tal vez que del resto de Europa.

Para finalizar, cabe agregar a estas consideraciones un nuevo matiz. Andalucía nunca había dejado de ser una tierra de grandes propiedades, que vivía fundamentalmente de rentas. Pero en el siglo XVIII, sin desmentir esta tendencia, hubo iniciativas, inversiones, movimientos de capitales, ideas renovadoras, que habían abierto el camino a otros campos de prosperidad, que a su debido tiempo hubieran podido llegar a más vastas empresas. El trauma de comienzos del siglo XIX no solo truncó tan promisorio despliegue, sino que implicó un cambio de mentalidades que hubo de resultar decisivo. Ya hemos aludido a la compra de tierras por aquellos que, por tener un capital inmovilizado, podían y querían adquirirlas. Un documento sevillano de 1824 alude a la conversión de industriales y sobre todo comerciantes, en propietarios: y entre ellos incluye significativamente a un buen número de espa-

ñoles que han tenido que regresar de las Indias. Y el redactor, lejos de criticar el cambio, lo alaba. El trueque del taller o la compañía de comercio por la renta asegurada le parece una medida de sabiduría y de prudencia. Y así, el nuevo propietario, «mira establecida y afianzada la suerte de sus hijos y sucesores, durmiendo tranquilo sin temor a los temporales ni miedo a los piratas».

No se trata ya del trueque de la riqueza en movimiento por la riqueza estática, de ese fenómeno que he llamado muchas veces «retroceso sobre la tierra»: sino también, y quizá sobre todo, de un cambio de temperamento. Del riesgo a la tranquilidad, de la iniciativa al poder vivir —y «dormir»— sin problemas; del abrirse paso con el trabajo y el esfuerzo, al poder dejar a «sus hijos y sucesores» una prosperidad que no habrán necesitado conquistar. Se nos antoja que muchos caracteres de la Andalucía de la Edad Contemporánea quedan inconscientemente prefigurados en unas pocas palabras significativas de este redactor anónimo de comienzos del siglo XIX. Andalucía sesteó en un largo sueño al sentir perdido el destino histórico que había presidido lo mejor de su actividad en los tiempos modernos; un largo sueño del que solo poco a poco ha comenzado a despertar. Quién sabe —otros están incomparablemente más capacitados que yo para precisarlo— si es volviendo sus ojos a América como Andalucía podrá recobrar su propio destino.