

LA ORGANIZACION DEL TRAFICO COMERCIAL CON LAS INDIAS EN LA REAL COMPAÑIA DE SAN FERNANDO DE SEVILLA

por

CARLOS ALBERTO GONZÁLEZ SÁNCHEZ

LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO COMERCIAL CON LAS INDIAS EN LA REAL COMPAÑÍA DE SAN FERNANDO DE SEVILLA

El estudio detenido de las Ordenanzas de la Real Compañía de Comercio y Fábricas de San Fernando de Sevilla me llevó, dada la naturaleza de las mismas, a diferenciar tres partes para su posterior análisis: los capítulos referidos a los órganos de gobierno, los de la organización de las fábricas y los dedicados a planificar las expediciones comerciales con el continente americano. Por la extensión que ocupa cada una de estas partes, parece aconsejable abordarlas en trabajos independientes. Además en la presente comunicación trataremos el bloque temático que ocupa mayor espacio material en las Ordenanzas: la organización del tráfico comercial con las Indias.

La ausencia de investigaciones sobre esta compañía privilegiada sevillana del siglo XVIII hacía urgente la atención de los historiadores. Así las cosas, no hace mucho tiempo decidí emprender la tarea de sacar a la luz el devenir de la Compañía de San Fernando¹. Lo

1. Fruto de esta decisión son mis trabajos: *En torno al establecimiento de la Real Compañía de Comercio y Fábricas San Fernando de Sevilla*. En «Actas del Coloquio Nacional Comercio y Burguesía de Negocios en la Andalucía de la Ilustración». Cádiz, 1988 (en prensa). *Los vascos, fundadores de la Real Compañía de Comercio y Fábricas San Fernando de Sevilla*. En «Actas del II Seminario de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del país». San Sebastián, 1988.

poco que de ella conocía escrito, daba la impresión de ser una compañía donde el comercio colonial quedaba en un segundo plano, siendo lo principal el restablecimiento de las fábricas en el reino de Sevilla, y por consiguiente la producción de manufacturas. No en vano, así se concibe en la Real Cédula de creación de 7 de agosto de 1747²; sin embargo al profundizar en ella uno se da cuenta de la gran importancia que la Carrera de Indias adquiere en el seno de la misma. Baste decir que las fuentes documentales hasta ahora consultadas apenas si hacen mención de las fábricas, en cambio el comercio colonial late en todas ellas. Ya en otra ocasión intenté poner de manifiesto la motivación de los fundadores, viendo en la oportunidad la posibilidad de recuperar para Sevilla parte del protagonismo perdido en la empresa colonial frente al monopolio gaditano, aparte de sus propios intereses en querer trasladar la actividad profesional a la ciudad donde residen³. Con todo, no queremos restar importancia al papel que la producción de manufacturas realmente tuviera en la de San Fernando. Conveniente será suscribir las palabras del siempre presente don Jaime Vicens Vives, quien vio en este tipo de compañías privilegiadas la finalidad de «fomentar la actividad industrial con miras a su posible comercialización en América»⁴. En todo caso será el avance de las investigaciones quien de la respuesta.

LA PLANIFICACIÓN DE LAS EXPEDICIONES COMERCIALES

Las Ordenanzas de la Real Compañía de Sevilla datan del 26 de agosto de 1749, dos años después de su fundación, redactada por los directores Juan Cobo Ontiveros, Pablo de Urivarder, Manuel Antonio de la Calle, José de Goyeneta y el secretario Manuel de Urbina y Salazar. en esencia no son más que una versión ampliada y explicitada de los privilegios concedidos en la Real Cédula de creación de 7 de agosto de 1747 para reglamentar las distintas actividades del ente económico. Por otra parte, delimitan las funciones de los distintos órganos de gobierno y todos aquellos aspectos encaminados a configurar su régimen interno: capital social, accionistas, juntas de interesados, inversiones, establecimientos, etc.

2. Real Cédula de 7 de agosto de 1747. A.G.I. Contratación, leg. 5007.

3. Carlos A. González Sánchez: *en torno al establecimiento...* Op. cit.

4. VICENS VIVES, J.: *Historia Económica de España*. Barcelona, 1969, pág. 522.

Los capítulos dedicados al comercio exterior son los que cobran mayor importancia en el cuerpo de las Ordenanzas como ya quedó señalado. Sobre comercio exterior solamente expresan estar al arbitrio de los directores hacer las expediciones que consideren oportunas dentro del suelo peninsular según los privilegios concedidos, a ser posible con productos propios de las factorías de la de San Fernando⁵, haciendo esta facultad extensible al negocio con potencias europeas amigas o neutrales.

Ahora nos interesa el comercio con las Indias, en cuyos capítulos las Ordenanzas se muestran especialmente minuciosas, lo que es un indicador más de las pretensiones de la Compañía en la Carrera de Indias, auspiciando ilusiones de ver al Guadalquivir como en los mejores tiempos de su monopolio. De este modo los directores podrán hacer todas las expediciones que creyeren a los distintos lugares de América excepto Caracas y La Habana, espacios monopolios de la Compañía Guipuzcoana de Caracas y de la Compañía de La Habana respectivamente. La de Sevilla, en cambio, no tiene un área limitada en Indias para el desarrollo de la actividad comercial, sino todos los dominios españoles en ultramar no monopolizados. Esta concesión no nos debe llevar a creer que la de San Fernando fuera más agraciada que el resto de compañías privilegiadas. Es más, podemos decir que no adquiere el mismo rango que las grandes compañías de comercio con América (Guipuzcoana de Caracas, La Habana, Barcelona, etc.), a las que se concede un área-monopolio delimitada en América para el desarrollo de unos privilegios exclusivos referentes a la introducción y extracción de determinados productos y manufacturas, conllevando unas posiciones prioritarias en la metrópoli y en suelo americano. La de Sevilla no recibe unas condiciones similares ni privilegios para la comercialización exclusiva de productos americanos de una región determinada, ya fuera cacao, azúcar, cueros, etc.; tampoco para la exportación de manufacturas de sus fábricas, fundamentalmente textiles. El objetivo fue el «restablecimiento» de las fábricas para restar protagonismo a los productos extranjeros en la Carrera de Indias, otra cuestión es la pretensión de sus fundadores en la empresa colonial, respecto a la cual ya nos hemos pronunciado. La facultad de comerciar con Indias también abarcó al

5. Estos privilegios fueron analizados en mi trabajo: *En torno al establecimiento...* Op. cit.

resto de compañías destinadas al fomento de la industria textil (Granada, Zaragoza, Extremadura, etc.), nada extraño al ser el principal horizonte comercial español durante todo el Antiguo Régimen.

Haciendo uso de uno de los privilegios que considero más importantes, establecen que la carga de las embarcaciones de la Compañía con destino al otro lado del Atlántico será en el río y muelle de Sevilla con la inhibición absoluta del Consulado y Casa de Contratación, «en consecuencia de el Privilegio que le está concedido por el Capítulo 10 de la Real Cédula de su establecimiento, por el que ha dispensado V.M. sólo para esta Compañía, todas las órdenes, cédulas y establecimientos hechos en contrario»⁶. Aquí vemos claramente cómo se asesta un duro golpe al monopolio gaditano, aunque sólo sea en teoría; más por tratarse de Sevilla, poseedora de un brillante pasado en la empresa colonial y unos habitantes deseosos de recuperarlo a pesar de no contar ya con las condiciones necesarias para hacerlo. Confluyen también los intereses de la Corona en quebrar el monopolio, según el profesor García-Baquero el objetivo final de las compañías privilegiadas⁷. Recordemos que poco tiempo antes se había hecho efectiva la permisión dada a la Guipuzcoana de Caracas para despachar algunos navíos desde los puertos de Pasajes y San Sebastián, todas las demás embarcaciones debían pasar obligatoriamente por el puerto de gaditano.

Oficialmente en los trámites burocráticos del proceso de carga sólo intervendría un «Ministro Juez de Cargues» nombrado por la Corona para hacer los arqueos, visitas, fondeos y el registro correspondiente de lo embarcado y desembarcado. El mismo juez estará presente en la descarga que habría de hacerse también en el puerto sevillano, incluso cuando se tratara de caudales de la Real Hacienda, que debía de entregar el juez de cargues en la Tesorería de Indias. Este juez también realizaría el registro de vuelta, quedando de los navíos, y en todo caso la autoridad de superior del proceso en última instancia sería el Presidente de la Contratación, quien dará el visto bueno a las cargas en función de las exenciones y franquicias concedidas a la Compañía.

El sueldo del juez estará a cargo de la Compañía, lo mismo los

6. *Ordenanzas de la Compañía de Sevilla*. A.H.A. Estado, leg. 4571, caja n.º 2.

7. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *Cádiz y el Atlántico 1717-1778* 2.ª edic. 2 vols. Cádiz, 1988.

del personal subalterno que llevará para el ejercicio de sus funciones según el arancel establecido, como consta en el capítulo 263 de las Ordenanzas.

Habilitado el puerto de embarque, se pasa a dar preferencia a los distintos géneros que compondrían las cargas. Siempre serán preferibles los que la de San Fernando fabricase, pues tenía obligación de mantener anualmente en funcionamiento 500 telares de seda, metales, lana, algodón y cáñamo; ordenado en el capítulo 253: «...en cuyas fábricas conseguirá el Real Erario muchos aumentos, por los crecidos consumos, y contribuciones que harán en todas rentas, el crecido número de personas que de continuo se ocuparán en sus maniobras, evitando la ociosidad, que por falta de ellas se experimenta en los vasallos de V.M...»⁸. Después de sus propias manufacturas primarán las nacionales y demás frutos del país, gozando de prioridad en el buque restante los productos de las compañías de Zaragoza, Toledo, Extremadura y Granada, es decir, las que tenían como cometido el fomento de la industria textil⁹. Además, el capítulo 256 ordena «que en cualquier registro que la Compañía despachare ha de dar parte del buque a las demás Compañías, bajo de las reglas y circunstancias que quedan prevenidas en el citado Capítulo 254», que son la obligación de ser géneros propios de sus fábricas, no pudiéndolos vender a particular alguno, y una parte igual del buque para cada compañía. Por otra parte, el capítulo 255 obliga a que los paños finos que transportara la de Sevilla serían todos de la Real Fábrica de Guadalajara, comprados en la misma Fábrica o en los almacenes de Sevilla, siempre satisfaciendo el valor en dinero contante.

A pesar de todas las disposiciones anteriores, y siendo previsible no completar en muchas ocasiones la capacidad de carga de los navíos, se contempla la posibilidad de registrar productos extranjeros permitidos legalmente en la Carrera de Indias para el resto del buque existente¹⁰. No obstante, podrán participar en las expediciones las mercaderías de particulares de Sevilla y otras provincias españolas, incluso siendo interesado en la Compañía.

Sobre exenciones fiscales, las Ordenanzas se pronuncian enfáticamente en torno al derecho de toneladas al no haberse verificado

8. Ordenanzas, cap. 253.

9. Ordenanzas, cap. 254.

10. Ordenanzas, cap. 258.

dicho privilegio por parte de las autoridades, por ello en el capítulo 252 piden se tenga a bien: «declarar que todas las embarcaciones que esta Compañía tenga conveniente despachar a las provincias de América, excepto Caracas, y La Habana, como se previene en el capítulo 17 de la Real Cédula para su establecimiento, han de ser libres de el Derecho de Toneladas...», aduciendo que la disposición aumentará el interés de los particulares en la de San Fernando, y por consiguiente su capital social, actividades fabriles y comerciales. También dejan ver el agravio que les produce la libertad del derecho de toneladas que gozan la Guipuzcoana de Caracas y la de La Habana, «que no se hallan gravadas con la precisión de mantener fábricas»¹¹. En el capítulo 253 aseguran que de disfrutar de dicha exención mantendrán en funcionamiento anualmente los 500 telares ya mencionados. Apreciamos que las Ordenanzas dan por supuesta la libertad del derecho de toneladas aunque no se haya verificado oficialmente. La insistencia está patente en las peticiones que los fundadores realizaron en el *Memorial*, proyecto de creación de la Compañía, en 1747, donde reclamaban el despojo de estos gravámenes fiscales que no eran los de mayor cuantía en la Carrera de Indias. Al respecto las Ordenanzas son claras al decretar que todos los géneros y frutos transportados sólo habrían de satisfacer los derechos contenidos en el Real Proyecto de 1720¹², es decir, el derecho de palmeo, basado en el volumen que ocupaban las mercancías en los buques medido en palmos cúbicos conforme a un patrón fijo¹³.

Llegados los navíos al continente americano podían los factores internar las mercancías hasta los lugares previstos sin la oposición de las autoridades allí existentes, las cuales tampoco serán hostiles al «recogimiento y transporte de los frutos, que necesitare de aquellos dominios para habilitar la carga de los mismos registros, a fin de facilitar su regreso con la mayor brevedad»¹⁴. Sobre todo se hace especial hincapié en que no se ponga ninguna dificultad a los efectos destinados a la ciudad de Lima y demás lugares del virreinato peruano, sobre todo en la vuelta, cuando cargados los navíos con caudales,

11. Ordenanzas, cap. 252.

12. Ordenanzas, cap. 265.

13. Para mayor información sobre el régimen fiscal de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVIII véase: GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz y Atlántico...* Op. cit.

14. Ordenanzas, cap. 264.

lana, cacao, cascarilla, etc. hicieran escala en Panamá o La Habana, siempre expresando los factores las franquicias útiles a la de San Fernando¹⁵.

Por último consta en el capítulo 284 la prioridad que tendrá la Compañía, frente a particulares, para cargar en los navíos que la cuenta de la Corona cruzaran el Atlántico, siempre que fuera necesario por falta de medios de transporte propios.

Acabamos de ver como las Ordenanzas conciben la organización de las expediciones comerciales a Indias. Los márgenes de acción son muy amplios, si bien hemos de decir que son posible gracias a los privilegios que la Corona tuvo a bien conceder, a su vez considerados los necesarios por el grupo fundador. Hay que tener en cuenta que casi la mitad de los fundadores constaban en al matrícula del Consulado en el momento de la creación de la Compañía, los cuales habían reclamado una mayor representatividad del comercio sevillano en la institución. La negativa dada pudiera ser uno de los precipitantes del proyecto, es decir, volver con los negocios a Sevilla en unas condiciones mucho mejores a las de Cádiz, y a su vez aprovechar la oportunidad para auspiciar las reivindicaciones de la ciudad desde que perdiera el monopolio, siendo conscientes de los posibles «daños» que podían acarrear al puerto gaditano¹⁶. Ya expuse en otra ocasión los temores del Consulado y las acciones subsiguientes al recibo de la noticia del establecimiento de la Compañía de San Fernando. En la realidad pronto las amenazas y los temores quedarían en la nada, pues los tiempos no eran favorables al Guadalquivir. A estas alturas no hay que decir nada respecto a las justificaciones propuestas por el Consulado en defensa del monopolio y en contra de las compañías privilegiadas, sólo recordar a Campomanes cuando dijera que la Universidad de Cargadores a Indias en Cádiz era la mayor compañía privilegiada de España¹⁷.

Hay otros aspectos sumamente interesantes en este apartado de las Ordenanzas que quizás vengan más al hilo de lo que son los objetivos de este Coloquio. Se trata de una serie de capítulos referentes

15. Ordenanzas, cap. 277.

16. Antonia Heredia Herrera, en su última obra, nos trae nuevas ideas que vienen a confirmar las nuestras respecto al origen del núcleo fundador de la Compañía; véase: *Sevilla y los hombres del comercio* (1700-1800). Sevilla, 1989.

17. PEDRO RODRIGUEZ CAMPOMANES: *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*. Edición y estudio preliminar de Vicente Llombart Rosa. Madrid, 1988.

a los elementos materiales –aparte de las mercancías– y humanos necesarios en toda expedición marítima: embarcaciones y tripulantes. Comencemos por las primeras.

LOS NAVIOS

Lo primero en aparecer en las Ordenanzas es la posibilidad de que la Compañía pudiera tener navíos de su propiedad como de hecho los tuvo; pero es más, la facultan para que también pudiera construirlos, así el capítulo 280 contempla: «Que para la construcción y carena de sus navíos, podrá la Compañía hacer cortar las maderas que necesitare, no sólo a la distancia de las siete leguas que está concedida a las demás Compañías, sino a la de una, o dos, o en la parte más inmediata al astillero...», es decir, con los mismos derechos existentes para las construcciones de la Corona. Para ello también podrían instalar astillero y arsenal en cualquier parte del Guadalquivir, igualmente con las mismas inmunidades que los reales, allí se situarían los almacenes para la custodia de pertrechos¹⁸. La generosidad llega a más al asignársele terreno acotado en los montes de Segura para la cría de arboladuras, incurriendo en delito el que osare cortar algunos de los pinos allí plantados, y «en las maderas que de cuenta a la Real hacienda se conducen de los montes de Segura, se les darán por el costo, y costas, los que para los mismos fines hubiere menester»¹⁹.

Todas las embarcaciones en uso de la Compañía, permitidas también las de fábrica extanjera, estarían exentas del derecho de extranjería. Con este punto de exenciones fiscales conecta el capítulo 283 disponiendo contribuir solamente al Seminario de San Telmo los derechos de las toneladas útiles del buque ocupado con carga de ropas y frutos; resulta curiosa la justificación al respecto: «Que en atención a que las embarcaciones de la Compañía deberán navegar muy marineras, para la mayor seguridad de sus caudales, por lo que sería ésta gravemente perjudicada si hubiera de satisfacer al Real Seminario de San Telmo, lo que correspondiese en toneladas por el todo de las que produjesen las medidas de sus arqueos...»²⁰.

18. Ordenanzas, cap. 279.

19. Ordenanzas, cap. 281.

20. Ordenanzas, cap. 283.

No deja de recordarse que según el privilegio cedido en la Real Cédula de creación —el de la Mar del Sur—, sus navíos no podrán ser detenidos ni embargados por los gobernadores de Indias, sino todo lo contrario, habrían de facilitarle la labor en lo necesario para el buen desenlace de las expediciones. En cualquier caso, en los puertos donde arribaran, gozarán de las mismas preeminencias que los de la Real Armada, «y a los que mandaren, se dará por V . M. patentes, de capitanes de mar y guerra...»²¹.

Anticipando las dificultades propias de la navegación ultramarina durante el Antiguo Régimen, en caso de apresamientos a manos de enemigos, corsarios o piratas, la Compañía rescataría los navíos en cualquier puerto amigo, enemigo o neutral sin contribuir al Real Erario nuevos tributos o servicios como estaba concedido en la Real Cédula de creación. Pero si en alguna expedición la Compañía apresara contrabandistas o enemigos de España en las costas americanas, podría apropiarse los armamentos y pertrechos de sus embarcaciones; el cargamento, en caso de haberlo, se repartiría entre la Corona y la de San Fernando conforme a las leyes vigentes según consta en el capítulo 276. Finaliza todo lo referente a los vehículos del comercio ultramarino ordenándose que todos los pertrechos y municiones para el armamento de los navíos debían ser comprados en los arsenales reales «por su costo y costas»²².

De nuevo observamos la magna generosidad de la Corona con la Compañía de Sevilla, facilitándole hasta límites desconocidos las futuras acciones mercantiles en las Indias. ¿Acaso vieron en esta Compañía una oportunidad dorada para quebrar las bases más sólidas del monopolio gaditano? Es posible, al menos los privilegios resultan sospechosos, y en la polémica desatada por el Consulado, la Junta General de Comercio respalda incondicionalmente en todo momento a la de Sevilla justificando incluso lo que era obvio ser imposible, como por ejemplo una navegación fluida por el Guadalquivir con navíos de gran tonelaje en la segunda mitad del siglo XVIII. Es más, cuando el Consulado expresa las dificultades que la Barra de Sanlúcar representa para embarcaciones de 550 toneladas, la Junta responde diciendo que buques mayores han pasado por ella sin accidente alguno. En definitiva, fueron las gracias concedidas al puerto

21. Ordenanzas, cap. 273.

22. Ordenanzas, cap. 274.

sevillano las que desataron los temores del Consulado además de las generosas exenciones fiscales en un proyecto con posibilidades de éxito. La Corona supo aprovechar la rivalidad entre las dos ciudades para poner de manifiesto la urgente necesidad de reformas que acabasen con los males endémicos del sistema comercial²³.

La Compañía de San Fernando llegó a poseer 6 embarcaciones, 5 de fábrica española y una extranjera, con un potencial de carga de 1.475 toneladas. Este potencial de carga es superior al de una gran compañía como la de Barcelona, con 7 embarcaciones y 1.218,9 toneladas²⁴. Véase el cuadro siguiente:

NAVIOS DE LA REAL COMPAÑÍA DE SAN FERNANDO²⁵

	TIPO	FABRICA	TONELAJE
<i>Santa Bárbara</i> «Galgo»	Paquebot	Española	105 3/8
<i>San Cenón</i> «Venturoso»	Fragata	Española	223 1/8
<i>San Fernando</i> «Aguila»	Paquebot	Española	118 1/8
<i>San Francisco de Paula</i> «Matamoros»	Navío	Genovesa	531 5/8
<i>San José y San Nicolás de Bari</i> «Hermosura» ²⁶	Fragata	Española	259 6/8
<i>Ntra. Sra. del Carmen y</i> <i>San Nicolás de Bari</i> «Triunfo sevillano»	Fragata	Española	235 3/8

Todos los navíos excepto el *San Francisco de Paula* son de fábrica española, sin embargo en las fuentes documentales utilizadas no se menciona si alguno fue construido directamente por la Compañía haciendo uso de los privilegios anteriormente descritos. Tampoco hallamos indicio alguno sobre astilleros de su propiedad, dudamos que los hubiera en unas fechas donde la construcción naval extranjera había aventajado a la española en producción, calidad y eficacia.

23. Un buen planteamiento sobre la rivalidad Sevilla-Cádiz está en: DOMINGUEZ ORTIZ, A.: *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla, 1981. GARCIA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *Andalucía y la Carrera de Indias*. Sevilla, 1986.

24. OLIVA MELGAR, J. M.^a: *Cataluña y el comercio privilegiado con América. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona, 1987.

25. Tomados de GARCIA-BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico...* Op. cit.

26. En un principio hizo viajes por cuenta de la Compañía pero, siendo propiedad de José Ignacio Beyens, con el nombre de «Guipuzcoa».

La Compañía de San Fernando con estas seis embarcaciones difícilmente sería una competencia peligrosa para el comercio gaditano. En lo sucesivo habremos de ver la actividad desarrollada en la Carrera de Indias y reflexionar sobre las verdaderas consecuencias. Compañías como la Guipuzcoana de Caracas, que fletó 37 navíos, y la de La Habana con 18, sobrepasan holgadamente las posibilidades de la de Sevilla, no digamos en potencial de carga. Por ello me inclino a pensar que los temores residían fundamentalmente en los recuerdos del pasado de la capital hispalense en la empresa colonial, y en el posible traslado de los negocios de comerciantes sevillanos en Cádiz al puerto del Guadalquivir.

TRIPULACIONES

Muy interesantes resultan también las disposiciones de las Ordenanzas en torno al elemento humano de las expediciones comerciales. Las tripulaciones de los navíos aparecen detalladamente estipuladas, veamos los puntos esenciales.

En primer lugar los capitanes y maestros de las embarcaciones de la Compañía obligatoriamente debía de ser accionistas de ella.

Siendo el fraude norma general en el tráfico comercial atlántico, era lógico encontrar las llamadas de atención a los componentes de las tripulaciones. A los maestros se les prescribe que: «hayan de ceder a favor de la Real Hacienda todo el interés que tengan siempre que se verifique haber admitido y embarcado algunos efectos fuera de registro tanto a la ida como a la vuelta»²⁷, y deberán dar las fianzas como los restantes que navegan en la Carrera de Indias²⁸. Las advertencias se extienden al resto de los tripulantes, nadie podía cargar nada sin el permiso de directores ni fuera del registro formal: «procediéndose soberanamente contra cualquier que contravenga, aunque sea en cosa leve...»²⁹. Siempre la Compañía quedaría exenta de responsabilidad, pechando con las penas establecidas los infractores: «entendiéndose este Privilegio en los mismos términos, que se concedió a la Compañía de la mar del sur por el capítulo 15 de su asiento». Lo detallado de estas medidas son una prueba más del enorme

27. Ordenanzas, cap. 269.

28. Ordenanzas, cap. 269.

29. Ordenanzas, cap. 270.

problema que representaban las prácticas fraudulentas, a pesar de los múltiples intentos encaminados a corregirlas.

Preferiblemente en todas las expediciones los pilotos y marineros de los navíos serán aquellos educados en el Real Seminario de San Telmo; en cada buque se emplearían dos o más niños de los existentes en el Real Seminario sevillano³⁰. Es ésta una medida destinada a procurar una salida profesional a los hijos de los navegantes que perdieron la vida en la Carrera de Indias, contribuyendo de esta manera al mantenimiento de la institución así como «al alivio de la causa pública». También en las labores de las fábricas serían preferibles los niños expósitos de la Cuna de Sevilla³¹.

El capítulo 273 concluye otorgando a todas las tripulaciones de la Compañía las mismas franquicias que las empleadas en el Real Servicio de la Armada, al igual que el privilegio concedido a los navíos en el mismo capítulo.

El número de miembros componentes de las tripulaciones de los navíos de la de San Fernando que cruzaron el Atlántico, variará en función de la tipología y capacidad de carga de la embarcación. De las que tenemos a nuestra disposición la más numerosa fue la del navío *San José y San Nicolás de Bari* con 61 componentes; la fragata *San Cenón* llevó 44; el paquebot *San Fernando*, 35. Los oficios en cada una de ellas eran los siguientes:

– *San José y San Nicolás de Bari* «Hermosura» (navío): Capitán, maestre, piloto 1.º, piloto 2.º, capellán, escribano, contramaestre, guardián, cirujano-sangrador, barbero, carpintero, calafate, condestable, despensero, cocinero, 14 marineros, 28 mozos y 4 pajes³².

– *San Cenón* «Venturoso» (fragata): Capitán, maestre, piloto 1.º, piloto 2.º, pilotín, capellán, escribano, contramaestre, guardián, cirujano-sangrador, barbero, carpintero, calafate, condestable, despensero, cocinero, 9 marineros y 18 mozos.

– *San Fernando* «Aguila» (paquebot): Capitán, maestre, piloto 1.º, piloto 2.º, capellán, cirujano-sangrador, contramaestre, guardián, despensero, barbero, 7 marineros, 2 pajes, carpintero, calafate y 14 grumetes.

30. Ordenanzas, cap. 270.

31. Real Cédula de 7 de agosto de 1747, cap. XXIV. A.G.I. Contratación, leg. 5007.

32. A.G.I. Contratación, legs. 1625 (*San José y San Nicolás de Bari*); 1657 (*San Cenón*) y (*San Fernando*).

De hacer apreciación la primera sería el elevado número de componentes de las tripulaciones, número que a su vez se traduce en toneladas de avituallamiento, factor de reducción muy considerable del espacio útil para la carga de mercancías. El profesor García-Baquero dejó clara la dificultad que representaba la hipertrofia de las tripulaciones en la navegación atlántica del siglo XVIII³³. Un claro ejemplo ofrece el paquebot *San Fernando*, con una capacidad de 118 1/8 toneladas y 35 personas empleadas.

En estas páginas hemos tratado de dar a conocer la organización del tráfico comercial con las Indias tal como se concibió en el seno de la Real Compañía de San Fernando de Sevilla. Las Ordenanzas nos han ofrecido una detallada descripción de como emplear los privilegios en el momento de enviar una expedición comercial al Nuevo Mundo, ideas útiles a un mejor conocimiento de las concepciones de los propios interesados en la buena marcha de los negocios y obtención de objetivos. Desde el 7 de agosto de 1747, año del establecimiento de la Compañía, al 26 de agosto de 1749, fecha de las Ordenanzas, transcurren dos años de experiencias en los que ya se habían enviado dos buques al continente americano, por lo que suponemos que los capítulos de las Ordenanzas tratan de subsanar las dificultades surgidas sacando el mayor provecho posible a los privilegios otorgados.

Hablamos de unas condiciones muy favorables, pero es obligado en nuestro trabajo avanzar de los presupuestos teóricos al estudio de las realizaciones prácticas, es decir, ¿qué provecho obtuvo la Compañía de su organización privilegiada? Habremos de conocer cuántas expediciones hicieron y su resultado; el volumen de las mercancías transportadas, qué mercancías, la naturaleza de las importaciones, los beneficios y la repercusión de todo ello en la producción de manufacturas. Esta es la tarea que ahora me ocupa y espero aproximarme a las respuestas en unos meses. La dispersión de las fuentes documentales no facilita la labor, pero en la medida de lo posible no se escatimarán esfuerzos para sacar a la luz la trayectoria de esta compañía privilegiada injustamente olvidada, como otros tantos aspectos de nuestra historia.

33. GARCIA-BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico...* Op. cit.