

EL COMPLEJO COMERCIO CON LAS INDIAS

(Extraído y adaptado del artículo “Los navíos anuales de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobelo de 1731”, autor Rafael Donoso Anesa, Revista de Historia Naval núm. 100, Sup. 10, pp. 7-10, del IHCN).

En la segunda mitad del siglo XVII se consolidó la presencia multitudinaria del comercio en los territorios de ultramar, debido a los sucesivos tratados que España firmó con Holanda, Francia e Inglaterra. Al comercio legal le acompañó el comercio del contrabando, que adquirió, dada su rentabilidad, un desarrollo sin precedentes en el mercado americano.

La situación española en el siglo XVIII, periodo que trataremos en este artículo, era de precariedad agraria e industrial, lo que lastraba sus posibilidades comerciales. Su mercado interior era débil y demasiado condicionado por excesivas trabas aduaneras e institucionales, y el comercio trasatlántico se encontraba casi en su totalidad en manos de extranjeros, ya fuese por el contrabando, por el comercio directo que ejercían o por el que se desarrollaba desde Cádiz, donde la participación extranjera también era muy elevada. Por esas razones, España, a pesar de su precaria situación frente al resto de las potencias europeas, era respetada, y su mercado ambicionado debido a su potencial de crecimiento, propiciado por la plata americana principalmente.

A finales del siglo XVIII, estas potencias se lanzaron sobre España buscando su parte en el reparto de un pastel del que Inglaterra se llevaría la parte más importante, por su comportamiento más agresivo y donde el criterio mercantilista se acabó imponiendo a los escrúpulos políticos.

El problema era que España pretendía conservar el monopolio comercial con las Indias sin tener en cuenta que para detentar un monopolio hay que ser capaz de ejercerlo, es decir, ser capaz de llevar sus mercancías propias, sobre todo con las de mayor valor añadido, ser capaz de transportarlas por medios propios y, naturalmente, ser capaz de cubrir todas las necesidades financieras del sistema con recursos propios.

Durante la primera mitad del siglo XVIII, el punto de mayor interés fue la lucha que políticos y comerciantes de varias naciones mantuvieron para conservar el monopolio comercial con las Indias, lo que les llevó a continuos enfrentamientos entre ellos, la mayoría de las veces utilizando el hostigamiento militar y el contrabando.

Pero, quizá lo más intrigante sea el comportamiento de los propios mercaderes y consumidores en general, residentes en las provincias de ultramar americanas que, de forma reiterada, se negaban a participar activamente en el comercio con España, haciendo del contrabando la forma natural de abastecerse de productos europeos, lo que convertía en pura ficción el monopolio hispano.

El comercio de materias primas que desde el comienzo España podía haber practicado con las provincias americanas, le hubiera proporcionado las bases para su desarrollo industrial y comercial. Pero a los monarcas españoles sólo les interesó la afluencia de metales preciosos que les permitían sufragar los cuantiosos gastos derivados de sus políticas belicistas.

Mientras eso ocurría, los comerciantes ingleses, holandeses o franceses inundaban América de productos manufacturados que los españoles no podían suministrar, llegando en el siglo XVIII a acaparar prácticamente el mercado, tanto ilegal como legal.

Otro comercio, el de esclavos, desde el principio lo practicaban países con asentamientos en África, como Portugal, Holanda o Inglaterra, y a los cuales los monarcas españoles concedían, por medio de un asiento (*es decir, un contrato*), el monopolio de la introducción de esclavos negros, cuyo trabajo se había hecho indispensable en las provincias americanas.

Dadas las especiales características de este comercio, su (*entre comillas*) «mercancía» era la única autorizada a entrar en los puertos de Indias sin pasar por la Casa de Contratación de Sevilla (*organismo que controlaba y gestionaba todos los aspectos relacionados con los territorios americanos*), lo cual daba pie al contrabando.

Al inicio de la Guerra de Sucesión, Luis XIV solicitó a su nieto Felipe V la concesión del asiento de esclavos, por un período de diez años. El aumento del contrabando francés en esa época fue extraordinario.

Por el Tratado de Utrecht, de 1713, el asiento de esclavos pasaría a manos de Inglaterra, hasta 1739. Inglaterra ambicionaba el asiento. Para ello consiguió la concesión de un navío anual de 500 toneladas cuyas mercancías, libres de impuestos, se podían vender en los puertos americanos de Veracruz o Portobello. Ningún asiento anterior había brindado a un poder europeo una forma tan amplia de penetración legítima en el imperio español en América.

Para finalizar, citemos que, aunque el comercio con las Indias suponía una importante fuente de recursos para la corona española la verdad es que, en términos económicos, el balance resultaría bastante desfavorable para España, como consecuencia, principalmente, del intenso contrabando y la ausencia, muchas veces, de información contable, especialmente en el caso de los esclavos.

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Onda Pesquera de Radio España.

Resumen.

En la segunda mitad del siglo XVII se consolidó la presencia multitudinaria del comercio en los territorios de ultramar, debido a los sucesivos tratados que España firmó con Holanda, Francia e Inglaterra. Al comercio legal le acompañó el comercio de contrabando, que fue adquiriendo, dada su rentabilidad, un desarrollo sin precedentes en el mercado americano.



(Carrera de Indias. Carmenborregopla.es)