

EL DISCUTIDO MONOPOLIO DE SEVILLA

POR

JOSEPH PÉREZ

Université Bordeaux

En este artículo revisamos a la vista de algunos documentos de Simancas el monopolio de Sevilla en el comercio con las Indias. Un monopolio discutido que, en ocasiones, como fue el primer tercio del siglo XVI, se pensó debilitar y segregar a favor de otros puertos como el de La Coruña, que podría ser la sede de la negociación de las especias.

PALABRAS CLAVES: *Comercio, monopolio, Indias, puertos.*

Desde una fecha muy temprana, mucho antes incluso del primer viaje de Colón, en 1492, la zona de Sevilla se convirtió en base clave para las relaciones con el Nuevo Mundo. Digo la zona de Sevilla en un sentido muy amplio, ya que, en rigor, es toda la costa atlántica, desde el cabo de San Vicente hasta el estrecho de Gibraltar, la que sirve de apoyo logístico a las expediciones de portugueses y castellanos. La cosa no tiene por qué extrañarnos. Se explica por causas geográficas, históricas y económicas. Entre los paralelos 40 y 35 Norte, más o menos, es decir entre cabo de San Vicente y el norte de Marruecos, se sitúa la región privilegiada de los vientos alisios que, soplando hacia el sudoeste, favorecen la navegación hacia Canarias y, más allá, hacia Guinea y América. Esta situación geográfica es la que hace la fortuna del complejo portuario andaluz, desde los puertos de la Niebla, Palos, Huelva, Moguer, hasta Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y la misma Sevilla. Además allí se nota, desde el siglo XII por lo menos, la presencia de marinos y hombres de negocios experimentados en actividades comerciales (muchos de ellos genoveses o procedentes del mundo mediterráneo), que, o bien montan numerosas expediciones hacia las costas atlánticas de África y las islas vecinas, o bien transforman Sevilla en etapa entre el Mediterráneo y la Europa del norte. Este comercio facilita la llegada de productos muy cotizados en el mundo europeo (colorantes, especias, oro, además de azúcar y esclavos negros). Por fin, Andalucía suministra trigo, aceite y vino, o sea artículos de fácil comercialización en los mercados de la época¹.

¹ Las conmemoraciones del año 1992 han dado motivo a muchísimas publicaciones, síntesis u obras novedosas por el material utilizado y la problemática de las conclusiones. Entre las muchas

Así se comprende que los Reyes Católicos decidieran crear en Sevilla, en fecha tan temprana como 1503, una Casa de la Contratación con el fin de controlar y fiscalizar las relaciones con el Nuevo Mundo. Dicha institución iba a ser simultáneamente cámara de comercio, aduana, almacén, oficina de emigración, academia de náutica y cartografía, tribunal de justicia, etc. La *Recopilación de las Leyes de los reynos de Indias*, impresa durante el reinado del último monarca de la dinastía de los Austrias, Carlos II, confirma los objetivos de la Casa de la Contratación. Se creó «por establecer y perpetuar el comercio destes con aquellos reynos» y con el fin de mejorar la fiscalidad, incrementar la seguridad, entender de seguros y contratos, y por fin mantener una presencia efectiva del Estado en estas operaciones. Organismo oficial, la Casa tenía funciones de aduana y oficina comercial para los negocios tocantes a la Contratación con las Indias, las Canarias y posesiones españolas en África. Tres agentes nombrados por el rey tenían a su cargo el funcionamiento cotidiano: el factor, encargado de la gestión de los negocios de la Casa que tenía bajo su responsabilidad el almacén de mercancías y lo relativo a las provisiones y avisos de flotas y armadas; el tesorero, responsable de dineros, joyas y metales preciosos procedentes de América, incluidos los bienes de difuntos; el contador, cuya obligación principal era la de reseñar la contabilidad en los libros registros².

De esta manera se institucionalizó el monopolio de Sevilla en las relaciones coloniales y en la Carrera de Indias. Como se ha visto, la radicación en Sevilla se debía sobre todo a razones de orden político y geográfico. Ahora bien, la centralización del monopolio en un puerto único y concretamente en el de Sevilla chocó al principio con varias oposiciones y tuvo algunas vacilaciones. Sólo cabe hacer aquí una breve mención a las reivindicaciones del almirante de Castilla, quien, en virtud de privilegios medievales y anticuados, pretendía disfrutar del monopolio sobre el comercio ultramarino o por lo menos percibir derechos sobre el mismo³. Mucho más importantes fueron las críticas contra el mismo criterio del monopolio y contra la concentración en Sevilla del tráfico ultramarino.

que se podrían citar, destacan las de Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *La carrera de Indias: suma de contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida, Sociedad Estatal para la Exposición Universal, 1992, 348 pp.; Luciano COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Sevilla, Arguval, 1992, 336 pp.; Antonio Miguel BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, 763 pp.; José SÁNCHEZ HERRERO y Francisco NÚÑEZ ROLDÁN, *Sevilla y América*, Madrid, Espasa Calpe/Argantonio, 1992, 328 pp., 396 ilustraciones, obra de varios autores, quienes estudian respectivamente la Sevilla romana, visigoda, musulmana y cristiana y los siglos XVI y XVII.

² Los textos fundacionales se firmaron en Alcalá, el 20 de enero y el 5 de junio de 1503. Su carácter se fue perfilando mediante una serie de ordenanzas, sobre todo las aprobadas en Monzón en 1510 y complementadas en mayo y septiembre de 1511. Todos estos aspectos recibieron luego confirmación por parte del emperador Carlos V y el príncipe gobernador D. Felipe en Monzón, 11 de agosto de 1552.

³ Texto en el Archivo General de Simancas, *Cédulas*, 36-74 r.

En el primer aspecto, la ofensiva se desarrolló con pujanza después de la muerte del rey Don Fernando el Católico (enero de 1516). Desde hacía ya algunos años se venía denunciando la política colonial seguida desde finales del siglo XV y los hombres que la dirigían (Fonseca, Conchillos, Pasamonte, etc.). Hacia 1516 entra en escena Bartolomé de Las Casas quien trata de interesar a estos temas, primero al cardenal Cisneros, gobernador del reino en ausencia del rey Don Carlos, luego algunos de los más influyentes consejeros flamencos del joven monarca, entre ellos Chievres y Juan Le Sauvage. Cisneros prestó atención a los informes que le daban y procuró poner fin a los abusos más descarados. Además de la misión que el cardenal confió a tres frailes jerónimos para que averiguaran lo que había de cierto en las acusaciones contra los encomenderos españoles, envió también a las Antillas al licenciado Alonso de Zuazo con el cargo de «tomar cuenta a los jueces destas Indias, en especial de esta isla Española». Zuazo iba con muy amplios poderes, tan amplios que dos miembros del Consejo Real, el licenciado Zapata y el doctor Carvajal, muy amigos de Fonseca, los juzgaban «exorbitantes» y se resistieron a firmar el despacho correspondiente hasta que el mismo Cisneros se lo mandara determinadamente⁴. Zuazo llegó a Santo Domingo el 7 de abril de 1517. No se limitó a poner orden en la justicia sino que usó de sus poderes para introducir reformas locales y sugerir mejoras en la política colonial. Desde este punto de vista llaman la atención dos cartas largas, dirigida la una al rey D. Carlos I con fecha 18 de enero de 1518, la otra a Chievres, con fecha 22 del mismo mes y año⁵. Ambas cartas contienen varias sugerencias para reformar la política indiana, entre otras la de acabar con el monopolio sevillano. Se trata concretamente de favorecer a los mercaderes, «dándoles libertad para que vengan de todos los puertos, que son grandes los inconvenientes de reducir la negociación al solo agujero de Sevilla, el rodeo, la entrada del río, etc. De ahí muchos se desaniman y aquí se padece suma carestía [...]. Es asimismo muy necesario [...] que de todas las partes de los reinos y señoríos de Su Alteza puedan venir libremente navíos a esta isla [la Española] con todas las mercaderías que quisieren cargar, sin tocar en Sevilla, porque es total destrucción destas partes, siendo tan grandes, el estar como están restringidas a que no puedan venir navíos ningunos sino de un solo puerto que es de Sevilla. Con esto valen las cosas muy caras, no se pueden mantener bienamente los que acá están y lo que ganan todo se lo llevan mercaderes, de que Su Alteza es muy deservido, porque a haber navíos de todas partes, las cosas valdrían a buen

⁴ Escribe LAS CASAS: «Señalóse un colegial del colegio del cardenal de Valladolid [es decir: el colegio Santa Cruz, fundación del cardenal Mendoza], llamado el licenciado Zuazo, hijodalgo, natural de Segovia, [...] por juez de residencia y huviese toda la gobernación entretanto desta isla, *Historia de las Indias*, lib. III, cap. LXXXVII.

⁵ Dan extractos de ambas cartas Eloy BULLÓN, *Un colaborador de los Reyes Católicos: el doctor Palacios Rubios y sus obras*, Madrid, 1927, p. 164 sig., y Manuel GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, *Bartolomé de las Casas, II. Capellán de S.M. Carlos I, poblador de Cumana*, Sevilla, 1960, pp. 141-145.

precio por la abundancia de las mercaderías y mantenimientos. E esto debe mandar vuestra señoría que se provea, ques cosa muy necesaria. E puesto que Sevilla reclame, como otras veces ha hecho, más son estas partes que veinte veçes Sevilla, e por componer un altar no se ha de descomponer otro más principal, especialmente con tanto daño destas partes».

No era ésta la primera vez que se intentaba abrir una brecha en el discutido monopolio sevillano. Una real cédula de 10 de diciembre de 1508 daba licencia a los puertos de Canarias «para que puedan comprar y llevar... todas las mercancías, bastimentos e otras cosas que en ella [Gran Canaria] oviese, bajo la inspección de la casa de Sevilla»⁶. Unos diez años después, los mercaderes de Cádiz consiguieron también permiso para comerciar directamente con las Indias a pesar de las protestas y descontento de los medios sevillanos⁷. Pero hay que esperar la Real provisión de 15 de enero de 1529 para ver una medida que, de haberse aplicado rigurosamente, hubiera tenido consecuencias considerables en la historia económica de la monarquía; en efecto, dicha provisión autorizaba a varios puertos castellanos del Atlántico y del Mediterráneo –La Coruña, Bayona (de Galicia), Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena, Málaga y Cádiz– a mandar directamente a las Indias navíos y carga, bien es cierto que con la obligación de hacer, a su regreso, la primera escala en Sevilla⁸. Dice la provisión: los reyes católicos «tomaron para sí el comercio y contratación de aquellas partes» y así se proveía todo desde la casa de Sevilla; «después sus altezas abrieron la dicha contratación para hacer merced a nuestros súbditos; quisieron que todos pudiesen tratar libremente»⁹. La fórmula no prosperó; se impuso la necesidad de controlar eficazmente las entradas de metales preciosos y de organizar la navegación en régimen de flotas.

El argumento principal del licenciado Zuazo era que el monopolio eliminaba la competencia y encarecía el precio de los productos importados, con lo cual los territorios americanos veían dificultada su prosperidad económica. Es curioso observar que el mismo argumento se repite a finales del siglo XVII en el escrito de un tal fray Isidoro de la Asunción que, de 1673 a 1679, viajó a Nueva España. Dice así el fraile: «El comercio de Sevilla es parte de la causa de la pobreza grande de las Indias porque tiene prohibido los demás comercios y sólo se llevan allá los géneros que corren por su cuenta, con que es preciso comprarlos mucho más caros de lo que costaran si el comercio era libre». Y da este ejemplo concreto: «De las Canarias entraría mucho vino y barato; del Perú, por el puerto de Acapulco, vendría abundancia de aceite, vino, azogues y otros géneros»¹⁰.

⁶ Ramón CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*. I, *La vida económica en Castilla*, 2ª ed. Madrid, 1965, pp. 382-383.

⁷ Real cédula de 14 de septiembre de 1519.

⁸ «Contando que a la vuelta vengan a Sevilla como se ha hecho y se hace»

⁹ CARANDE [6], p. 383, y nota de la p. 539.

¹⁰ María Josefa ARNALL JUAN, «El «itinerario a Indias» (1673-1679) del P. Fr. Isidoro de la Asunción, C.D.», *Boletín americanista*, XX, n° 28, 1978, pp. 197-252.

A este argumento de orden económico se solían añadir también otros de carácter técnico. Andalucía no parecía la región más apropiada para servir de base a una poderosa actividad de construcción naval. Las iniciativas de Alfonso X para fomentar y desarrollar las atarazanas de Sevilla no prosperaron mucho. Si bien se construían galeras en Sevilla, los puertos del Cantábrico siguieron armando la mayor parte de la marina castellana. Es que en Andalucía faltaban algunos requisitos que abundaban en el norte, fundamentalmente el mineral de hierro y la madera de roble de los montes de Vizcaya, materias imprescindibles para los astilleros. En cambio, en Andalucía, había que acudir a los pinos de Segura y de Cazorla, que flotando sobre las aguas del Guadalquivir bajaban hasta Sevilla; esta clase de madera servía para el guarnecido interior de las naves y el ensamblaje de las cubiertas, pero no ofrecía garantías en la armazón externa de la quilla, ni en el casco de los grandes navíos. O sea que, a pesar de la concentración del comercio marítimo en el Guadalquivir, Andalucía dependía de Cantabria. En varias ocasiones, naves construidas en Sevilla, con materiales indígenas, fueron excluidas de la navegación en las Indias¹¹. Hasta 1570-1580, las atarazanas del Cantábrico construyeron aproximadamente el 80% de los barcos empleados en la Carrera de Indias¹². La Real Cédula de 1593 prohíbe dar registro para las Indias a ninguna nao fabricada en todas las costas de Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, Puerto de Santa María ni en las del condado de Niebla ni marquesado de Gibraltor y Ayamonte a causa de la mala calidad de la madera empleada¹³.

Este último argumento –la mala calidad de la madera andaluza– es uno de los que esgrime el puerto de La Coruña en 1520 con el objetivo, si no de recabar para sí el monopolio del comercio colonial, por lo menos de hacerse con parte de él, concretamente reservándose la negociación de las especias. En 4 y en 11 de diciembre de 1520, en plena rebelión comunera, la ciudad de La Coruña hace gala de su lealtad a la corona y aprovecha la oportunidad para pedir que se cree allí una Casa de la Contratación, ya que la zona ofrece «muy aparejado lugar, ansy por el sitio y oficiales para las naos que en ella ay como por las cosas para fornymiento e bastimentos dellas fueren necesarias se podieran aver muy mejor e más presto que en otra parte»¹⁴. El memorial que se envía en esta ocasión a la corte expone las ventajas que ofrece La Coruña:

- «mayor disposición del puerto»;
- «mayor proximidad a Flandes, Inglaterra, Francia, Alemania, Escocia, Dinamarca y Noruega», principales clientes;

¹¹ CARANDE [6], pp. 362-365.

¹² Pierre CHAUNU, *Séville et l'Amérique aux XVIe et XVIIe siècles*, Paris, Cop. 1977, p. 23.

¹³ *Recopilación de Leyes de Indias*, lib. IX, tit. XXX, ley 21.

¹⁴ Archivo General de Simancas, *Patronato Real*, leg. 1, fol. 79.

- allí se podrían hacer muchas naos y repararlas» porque hay montes y hierro, mientras «en Andalucía no habría manera de hacer las naos, ni hay montes para ello, y costarían dos tantos más que en La Coruña»;
- por fin, «el agua dulce de Sevilla cría mucho gusano y salen las naos comidas»¹⁵.

De creer a Carande, en 1522, Carlos V, deseoso de acortar la distancia y los costes de transporte a los Países Bajos y al mercado de Amberes, pensó seriamente en segregarse de la competencia de la Casa de Sevilla lo de las Molucas y hacer de La Coruña la sede de aquel comercio¹⁶. Se sabe –añade Carande– que el emperador mandó construir nueve naves para la navegación de las Molucas en los astilleros de La Coruña¹⁷, pero el proyecto se vino abajo después de las negociaciones con Portugal que terminarían con la cesión de las islas. Entonces se vio definitivamente confirmado el monopolio de Sevilla para las comunicaciones con las Indias. Se creó una especie de cordón umbilical que, partiendo de Sevilla (y después de Cádiz), unía a la metrópoli con tres puertos americanos –los de Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias–, puntos de destino de los galeones fletados en España, centros distribuidores de las mercancías para el Nuevo Mundo y muelles de embarque de las producciones indianas, especialmente de sus metales preciosos¹⁸. Sólo a finales del siglo XVIII, durante el reinado de Carlos III, se tuvo en cuenta otras necesidades para terminar con el monopolio de Sevilla-Cádiz, un monopolio que, si bien limitó el fraude y el contrabando, fue incapaz de eliminarlos completamente¹⁹.

Based on documentation from the Simanca Archives, this article revisits Sevilla's commerce monopoly in Indias. A controversial monopoly which, at certain times such as the first half of 16th Century, was intended to be weakened and segregated in favour of other ports like Coruña, which might become the central point for the commerce of spices.

KEY WORDS: *Commerce, monopoly, Indias, ports.*

¹⁵ Archivo General de Simancas, *Diversos de Castilla*, lib. 9, fol. 2. («Las cabsas por do V.M.verá que cumple a su servicio que lo de la negociación de lo de la especiería asiente la casa de la contratación della en la cibdad de La Coruña»).

¹⁶ CARANDE [6], pp. 383 y 434, cédula de 22 de diciembre de 1522.

¹⁷ *Ibidem*, p. 407.

¹⁸ Ramón María SERRERA, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid-Barcelona, Lunewerg editores, 1992.

¹⁹ Parte del comercio con el Perú estuvo desviada hacia Buenos Aires a través de los Andes: se cambiaban esclavos negros, hierro y especias contra plata. Se calcula que, en Veracruz, la mitad o las tres cuartas partes de las mercancías estaban declaradas por debajo de su valor o no se declaraban. Lo mismo ocurría en Sevilla: los funcionarios de la *Casa de la Contratación* se dejaban fácilmente corromper para cerrar los ojos ante las cantidades de plata que desembarcaban sin ser declaradas.