

**NORTE**  
**DE LA CONTRATACION**  
**DE LAS INDIAS**  
**OCCIDENTALES.**

DIRIGIDO

AL EXC.<sup>MO</sup> SEÑOR  
**D. GASPAR**  
**DE BRACAMONTE**  
**Y GVZMAN,**

Conde de Peñaranda, Gentilhombre de la Cámara del Rey  
Nuestro Señor, de sus Consejos de Estado, y Guerra,  
y de la Junta del Gobierno Universal  
destos Reynos.

Y  
PRESIDENTE ANTES DEL CONSEJO SUPREMO  
de las Indias, ya del de Italia.

P O R  
**D. JOSEPH DE VEITIA LINAGE,**  
*Cavallero de la Orden de Santiago, Señor de la Casa de Veitia,  
del Consejo de su Magestad, su Tesorero, Juez Oficial de la Real  
Audienca de la Casa de la Contratacion  
de las Indias.*

\*\*\*

CON PRIVILEGIO.  
En Sevilla. Por Juan Francisco de Blas, Impresor mayor de dicha Ciudad. Año 1672.

**LOS REGISTROS DE NAVIOS SUELTOS COMO  
FUENTE PARA EL ANALISIS DEL COMERCIO DE  
UN PRODUCTO COLONIAL (EL TABACO DE BARINAS)**

**Mercedes Ruiz Tirado**

Me propongo explicar las características de las fuentes aludidas en el título, como tipología documental aplicable al estudio de la comercialización de un producto colonial, el tabaco de Barinas. Me referiré básicamente a los registros de las naves cargadas de ese género que cruzaron el Atlántico en dirección Maracaibo-Sevilla durante la primera mitad del siglo XVII. Toda embarcación mercante que se dispusiera a cruzar el Océano en forma oficial debía estar provista de un registro<sup>1</sup> que tenía como objetivo fundamental obligar a los cargadores a efectuar una declaración detallada de todas las mercaderías que se transportaban. Aunque la función esencial del documento era de naturaleza económica y fiscal -reseñar y contabilizar las cargas para luego someterlas a un riguroso control fiscal-<sup>2</sup> además de la lista de efectos comerciales se incluían otros datos de notable interés para el tema mercantil a los cuales me referiré más adelante.

La importancia de los registros como fuente idónea para el análisis cuantitativo y cualitativo del tráfico indiano resulta indiscutible; no obstante, sus posibilidades de utilización están limitadas, muy limitadas diría yo, por la sencilla razón de que muchos de ellos no se conservan en la sección de Contratación del Archivo General de Indias. Por ejemplo, de los 65 barcos que según los Chaunu hicieron la travesía Maracaibo-Sevilla entre 1611 y 1650, tan sólo se han preservado 14 registros cuyo orden cronológico es arbitrario.<sup>3</sup> En el plano cuantitativo resulta casi imposible construir series completas sobre la frecuencia y periodicidad del tráfico, el volumen de las exportaciones, la evolución de los precios, etc. En el caso de la reflexión cualitativa la irregular distribución temporal de los datos, sin dejar de ser un obstáculo, incide en menor grado en la calidad del

análisis, siempre y cuando el investigador actúe con mucha prudencia en su procesamiento e interpretación.

En atención a lo expuesto puedo concluir destacando su valor como testimonio escrito que recoge, en un momento determinado y con lujo de detalles, las formalidades que se cumplían cuando se procedía al embarque de los productos en los puertos americanos o peninsulares, formalidades que al referirse a los aspectos administrativos, humanos, socioeconómicos, impositivos y técnicos que intervenían en el fenómeno de la comercialización, proporcionan una idea detallada de los hombres, instrumentos de navegación y mercaderías que participaron en la **carrera** oficial. Desde luego, si hubiera existido la oportunidad de confeccionar una serie cronológica con todos, o por lo menos con una mayoría, de los registros correspondientes al período examinado, los elementos de juicio habrían sido mucho más reveladores.

Entre los datos que figuran en los registros individuales de navíos sueltos se encuentran los siguientes:<sup>4</sup>

#### **A. Identificación del navío**

Este aspecto se refiere básicamente al nombre, tipo y tonelaje de la embarcación. En cuanto al primero llama la atención el uso constante de nominaciones religiosas, lo que se explicaría por el profundo sentido de religiosidad y por el afán de protección que animaba a los navegantes en el momento de emprender la riesgosa travesía transoceánica. Sobre el particular Friederici apunta:

"Las naves españolas que durante trescientos años surcaron las mares rumbo a las costas de América fueron bautizadas [sic] -casi nos atreveríamos a decir que todas ellas, sin excepción- con nombres tomados del santoral cristiano. Y no creemos equivocarnos si afirmamos que un barco que no ostentara un nombre así, no habría encontrado, en aquel tiempo, oficiales, marineros, pasajeros ni carga. Los españoles de aquella época querían y necesitaban navegar protegidos por un espíritu tutelar, por un ángel guardián; querían, por así decirlo, cruzar las aguas del Océano en hombros de un santo, para que éste los salvaguardara de los peligros de un naufragio, peligros que, por lo demás, eran harto reales y frecuentes, a pesar de los nombres de los santos".<sup>5</sup>

Nuestra Señora de la Victoria y los Remedios, Nuestra Señora de la Asunción y San Francisco, Nuestra Señora de la Caridad y San Diego, San Francisco y las Animas del Purgatorio, Nuestra Señora de la Peña de Francia, San Pedro y San Pablo, El Ángel San Gabriel, Nuestra Señora de los Reyes y el Santo Rey don Fernando, y Nuestra Señora de la Limpia Concepción son nombres que testimonian la honda necesidad de fe que existía

en el espíritu de los navegantes, y de los hombres en general, en la época del descubrimiento, conquista y colonización de América.

La influencia de los dogmas del catolicismo, los cultos mariano y de dulía, además de reflejarse en las nominaciones de las naves, también se observaba en el ritual que cumplían los tripulantes; ha quedado constancia así de que:

"Antes de abandonar el suelo natal para embarcarse, lo último que hacía la tripulación castellana era asistir a una solemne misa en San Lúcar de Barrameda; y su primer acto, al desembarcar a su retorno a la patria, en la mayoría de los casos, era celebrar una procesión en la que todos los tripulantes y pasajeros del barco desfilaban en hábito de penitentes, en cumplimiento de los votos hechos para salvarse de los peligros en que se habían visto"<sup>6</sup>

Con relación a la tipología, los registros evidencian que entre Maracaibo y Sevilla navegaban embarcaciones de porte muy pequeño (entre 50 y 200 toneladas) entre las que destacan las naos o navíos<sup>7</sup> y las fragatas.<sup>8</sup> En el recorrido inverso he documentado, además de estos dos tipos, las urcas,<sup>9</sup> los pingües y filibotes<sup>10</sup>, y las carabelas.<sup>11</sup>

#### **B. Nóminas de la tripulación**

Con respecto a la tripulación -conformada usualmente por sujetos desconocidos, gente común, por así decirlo- los registros aportan listas de nombres a partir de los cuales podría intentarse la reconstrucción y caracterización de los grupos humanos que, en condición de navegantes, intervinieron e hicieron posible el tráfico con las Indias; grupos que, vale destacarlo, han recibido poca atención por parte de los historiadores. Al respecto Angeles Flores opina que:

"En casi todos los trabajos históricos referentes al período colonial se ha dado un papel estelar, por su contribución en el desarrollo de España, a las flotas y armadas. Sobre ellas se ha investigado su organización, régimen interno, éxitos y desastres sufridos, así como se ha estudiado a sus dirigentes y jefes, pero se ha echado en el más completo de los olvidos a esos seres anónimos, gracias a los cuales se pudieron llevar a cabo las travesías, conquistas y poblaciones. Nos referimos a marineros, soldados, y pasajeros que en condiciones precarias, sufriendo penalidades y desafiando el peligro con gran valor, alcanzaban la otra orilla del Océano".<sup>12</sup>

La tripulación estaba conformada por el capitán,<sup>13</sup> el maestro,<sup>14</sup> el piloto,<sup>15</sup> el contramaestre<sup>16</sup>, el escribano de naos,<sup>17</sup> los marineros, grumetes, pajes<sup>18</sup> y despenseros<sup>19</sup>.

En el apartado denominado "lista de la gente de mar" los registros recogen noticias relativas al origen geográfico y lugar de vecindad de capitanes y maestros; noticias que,

vale recalcarlo, pueden ser complementadas con la revisión de las solicitudes de licencias de navegación y de las fianzas presentadas por los aspirantes al ejercicio de la capitánía y maestraje de los navíos. Resulta lamentable que los atributos correspondientes a los demás miembros de la tripulación no se incluyan con regularidad.

Con esas informaciones es factible conocer la oriundez europea o americana de la élite de los mareantes, y en menor grado del resto de los navegantes; determinar la existencia de familias cuyas vidas giraban en torno a la actividad náutica; observar la consolidación de estrategias fundamentadas en mutuas colaboraciones entre los integrantes de dicha élite, los dueños de navíos y los hombres de negocio; explicar los canales de movilidad social de aquellos individuos que se introducían en el mundo de la navegación transoceánica con el propósito de escalar posiciones y penetrar en el ámbito comercial.

Por su parte las reseñas sobre señores de naos y fiadores de maestraje que muestran sus calidades sociales, económicas y políticas, sus lugares de vecindad y procedencia geográfica, también constituyen un significativo aporte para la reconstrucción de la estructura de la sociedad mercantil. La inclusión de las nóminas de pasajeros que efectuaban la travesía, los datos sobre los tipos de licencia de que estaban provistos, las noticias sobre si viajaban solos o acompañados de familiares, criados u otras personas a su cargo, las indicaciones sobre sus características sociales y económicas, sobre sus nexos de parentesco con la dirigencia de la nao o con otros miembros de la tripulación y sobre los objetivos que los animaban a cruzar el Atlántico, proporcionan elementos para despejar numerosas incógnitas del universo mercantil, del proceso de inmigración y de conformación de la sociedad hispano colonial.

### C. Lista de bastimentos

Atún, carne vacuna y porcina, gallinas, jamones, bacalao, sardinas, bizcocho ordinario y blanco, habas, garbanzos, arroz, fideos, manteca, queso, vinagre, vino, agua, sal y leña eran las vituallas más comunes consumidas por los hombres de mar. Como puede observarse la dieta era sencilla pero contenía alimentos proteicos y farináceos suficientes para garantizar el suministro de los nutrientes básicos. No obstante, las deficiencias vitamínicas causaron estragos entre los navegantes, quienes fueron, con frecuencia, víctimas del escorbuto, enfermedad caracterizada por un debilitamiento general del organismo, acompañado por ulceraciones en las encías y fuertes hemorragias.<sup>20</sup>

La escasa variedad de los componentes dietéticos estuvo determinada, en gran medida, por la necesidad de utilizar productos que pudieran conservarse en buen estado durante la travesía. Sobre el particular afirma Angeles Flores:

"La dieta que se seguía a bordo no era muy variada, y fue la misma durante 200 años. Se consumían grandes cantidades de carne y pescado salado, dado que el único medio de conservar los alimentos era con sal, y que las provisiones frescas se agotaban rápidamente, o se reservaban para los enfermos. Las raciones diarias consistían en tres días a la semana media libra de tocino, o puerco salado, o 12 onzas de vaca salada con dos onzas de menestra, la cual se suprimía si la carne era fresca, y onza y media de arroz. Los otros cuatro días media libra de bacalao, o pescado salado, y dos onzas de habas y garbanzos por mitad, una onza de aceite, y la quinta parte de un cuartillo de vinagre. A diario recibían una libra de bizcocho, un cuartillo de vino, sal a discreción, azumbre y medio de agua. En ocasiones, cuando había tormenta y no se podía encender el fogón, se daba queso siendo la ración de seis onzas.

Este monótono régimen se variaba con la pesca que podían hacer durante el viaje, y con la captura que hacían de algunas tortugas en aguas tropicales" [...].<sup>21</sup>

Aparte del empleo de víveres cuya conservación fuese viable, tales como pescado y carne salada, jamón, tocino, cereales, granos y queso, hay que destacar en las listas de bastimentos la insustituible trilogía del vino, el vinagre y el aceite de oliva, rubros de enraizada tradición en la alimentación hispana. Debo señalar que estos productos llegaron al Nuevo Mundo con los primeros contingentes humanos que allí se establecieron, continuaron cruzando el Océano como vituallas indispensables de los actores de la navegación mercantil y contribuyeron al enriquecimiento de la cultura gastronómica americana. Similar consideración puede hacerse con respecto al trigo, que preparado en forma de pan, bizcocho o galleta, era la base farinácea de la mesa peninsular, y lo fue también de los hombres que hacían los caminos del mar. Considero oportuno agregar, como un dato que contribuye a explicar el proceso de mestizaje cultural en materia alimentaria, que en ocasiones el pan de trigo fue reemplazado por el de yuca, tubérculo, como se sabe, muy utilizado por los aborígenes americanos; así lo reconoce Friederici:

"El pan de yuca o cazabí, que se conservaba bien durante largo tiempo, podía sustituirlo muy convenientemente a la galleta de a bordo".<sup>22</sup>

Si en España fue Sevilla la encargada del abastecimiento triguero,<sup>23</sup> en América, diversas regiones comenzaron a cultivarlo con celeridad. Venezuela fue una de ellas, concretamente en la zona de Los Andes:

"Favorables condiciones climáticas, quizá, o también la más adelantada condición social de las tribus de la sierra, contribuyeron a que veintitrés años después de establecida Trujillo, que fue la primera en edad del trío formado por ésta, Mérida y San Cristóbal, ya había comerciantes merideños que podían ofrecer en venta 25.000 libras de harina de trigo en una sola transacción.

Asevera un memorial dirigido al Gobernador Pimentel desde Maracaibo por Rodrigo de Argüelles y Gaspar de Párraga, que en 1579 salieron de los puertos de Mérida y Trujillo navíos cargados de harinas, jamones, ajos, cordobanes, badanas y otras cosas con destino a Santo Domingo y costas de la Nueva Granada. Sobre todo la harina de trigo fue el fuerte de las exportaciones andinas, porque de ésta, así como también de la elaborada en bizcocho, hacían gran acopio las flotas que tocaban en Porto Belo y Cartagena".<sup>24</sup>

Además de las listas de alimentos, los registros aportan datos para conocer sus formas de transporte, embalaje y almacenamiento. Pipas, barriles, botijas, sacos de lienzo y lías de esparto eran los recipientes y enseres más habituales que se empleaban para guardar y conservar comestibles y bebidas en las bodegas de los barcos; así lo confirma Angeles Flores:

"Toda la comida se almacenaba en la bodega en sus envases respectivos: en pipas e vino y el vinagre; en barricas el tocino, cereales y queso; en sacos de lienzo melinge e bizcocho; en botijas el aceite; en lías de esparto el bacalao; y en barriles el agua".<sup>25</sup>

Debo aclarar que la referencia a esta minúscula lista de enseres obedece a razones que van mucho más allá del deseo de describir o enumerar objetos; estas noticias podrían abonar el terreno para el cultivo de la "pequeña historia"; para el estudio de la cotidianidad propia de la época; para el análisis social de grupos integrados por sujetos anónimos como los artesanos, que contribuyeron en pequeña escala al desarrollo de una amplia gama de actividades sin las cuales hubiera sido imposible organizar el complejo proceso colonizador. Por ejemplo, toneleros, botijeros, olleros y tejedores son categorías que evocan la práctica de ciertos oficios destinados a producir esos sencillos utensilios requeridos por la empresa mercantil americana. No sólo las labores de gran envergadura como la construcción de barcos, fueron imprescindibles para el impulso de la navegación atlántica; también lo fueron, en su correspondiente dimensión, aquéllas concernientes a la resolución de modestos problemas como el almacenamiento y transporte de las mercaderías y alimentos que viajaban en las bodegas de los navíos. Como expresión de esa necesidad y, desde luego, de las generadas en la propia ciudad hispalense, en su organización social encontramos dentro de los gremios artesanales a los fabricantes de toneles y barriles,<sup>26</sup> a los ceramistas y loçeros,<sup>27</sup> a los tejedores de esparto,<sup>28</sup> etc.

A modo de conclusión sobre este apartado puedo afirmar que aspectos como la caracterización del patrón alimenticio de los navegantes ultramarinos, la definición de la importancia de algunos oficios menestrales en la organización de la **carrera** de Indias, y su impronta en el nomenclátor de las calles y barrios sevillanos durante el quinientos y seiscentos, constituyen algunos de los problemas a cuyo esclarecimiento contribuye la fuente objeto de análisis.

#### D. Origen, escala durante la travesía y destino de los barcos

Ante los oficiales de Real Hacienda de Maracaibo se cumplían las formalidades administrativas inherentes al registro de las mercaderías, razón que determina que dicha ciudad sea considerada en la documentación oficial como el puerto de origen de los cargamentos de tabaco barinés remitidos a Sevilla; así consta en los catorce registros consultados. Ahora bien, aunque esta información resulta indiscutible desde el punto de vista legal es preciso hacer algunas consideraciones en torno al rol desempeñado por aquella localidad en el desenvolvimiento de la actividad mercantil en la cuenca hidrográfica lacustre.

Comenzaré por señalar que Maracaibo, aprovechándose de su ventajosa posición geográfica -sobre la barra o estrecho que comunica al Lago con el Golfo de Venezuela- que la hacía paso obligado de todas las embarcaciones que circulaban en la cuenca logró, desde las primeras décadas de XVII, monopolizar el tráfico mercantil del área occidental de la actual República de Venezuela (estados Táchira, Mérida, Trujillo y Barinas), convirtiéndose en la más importante aduana del comercio regional.<sup>29</sup> Por su parte, las poblaciones que formaban parte del **hinterland** maracaibero, que secularmente habían luchado con tenacidad por la edificación y consolidación de embarcaderos que les permitieran, no sólo una salida al Lago -imprescindible para su comunicación con el exterior-, sino el acrecentamiento de sus ingresos fiscales, se sintieron agraviadas por la creciente hegemonía de la ciudad de la barra; fue el caso de Mérida, cuyos dominios:

"[...] producían una amplia gama de productos agropecuarios, y aspiraban [...] comercializarlos directamente con el exterior a través de Gibraltar. La abundancia de géneros exportables llevó a las autoridades locales a pugnar por el establecimiento de oficiales reales con el propósito de garantizar el normal desenvolvimiento del flujo mercantil".<sup>30</sup>

Existen numerosos testimonios que evidencian que el establecimiento de la real caja gibraltareña se dio, al menos en plano formal.<sup>31</sup> Las dudas se plantean con respecto a su efectivo funcionamiento, dudas que se confirman a través de una carta, ya citada, de los oficiales reales de Santa Fe con respecto a los almojarifazgos del Lago de Maracaibo; según ese documento, durante el lapso comprendido entre 1621 y 1640:

"[...] no se a podido asentar la cobrança de los dichos almozarifasgos [...] con ocaasión de que los del pueblo de Maracaybo, que están poblados a la boca de dicha Laguna, no consienten que los dichos bajeles surtan en el puerto de San Antonio de Gibraltar desta jurisdicción sino en el de las Barbacoas de la dicha Maracaybo, que está a ocho

leguas de la dicha San Antonio de Gibraltar; y es evidente pierde Su Magestad todos o los más de los dichos derechos de almorarifazgos y alcaualas deste trajino [...].<sup>32</sup>

Parra Grazzina, en su bien documentado trabajo sobre el tema, tampoco logró despejar esta incógnita y concluye afirmando que:

"[...] no hemos podido hacer un seguimiento del cuerpo de oficiales de la Real Hacienda en Gibraltar, ni [saber] cómo se asentaban los registros y sobre todo cómo se descargaban los navíos de permisión [...]."<sup>33</sup>

Sus pesquisas en los fondos del Archivo General de Indias estuvieron orientadas, al igual que las más, a la Contaduría del Nuevo Reino de Granada, y las cajas reales de Pamplona, Cartagena y Venezuela.<sup>34</sup> Los resultados en ambos casos fueron negativos.

Un intento por explicar la inexistencia de la documentación relativa a la caja gibraltareña; dejando al lado la explicación más simple -pérdida o extravío de los manuscritos- podría sustentarse en las siguientes hipótesis:

a) Si el registro de las mercancías se hacía en el lugar donde los navíos recibían la carga, y esta formalidad se efectuaba en Maracaibo y no en Gibraltar, resulta lógico que en los expedientes oficiales -registros de navíos y cuentas de Real Hacienda- los cargamentos figuren como procedentes de Maracaibo, independientemente de que se hubiesen embarcado en el puerto merideño.

b) La ciudad de la barra, al erigirse en centro hegemónico del intercambio regional tenía sobradas razones para impedir el libre tráfico de los navíos que intentaban, con autorización real, contratar en el embarcadero de la costa sur.<sup>35</sup> El monopolio que ejerció sobre la única vía de comunicación entre el interior lacustre y el mar Caribe consolidó su posición como lugar obligado de trasbordo de las mercaderías que salían o entraban a las poblaciones de su **hinterland**; esta condición privilegiada determinó que todos los bajeles se vieran constreñidos a cargar y descargar los géneros, y por ende a efectuar los registros, en el término maracaibero que se convirtió, en consecuencia, en el máximo beneficiario fiscal de la comercialización de los renglones que se producían en las comarcas que tenían al Lago como vía natural de salida hacia el exterior, como fue el caso de la provincia de Mérida.

c) La subordinación de esta jurisdicción con respecto a la plaza dominante queda reflejada de manera fehaciente en la ausencia de información sobre registros de navíos en Gibraltar, sencillamente porque tal formalidad administrativa no se cumplió en esa población sino en Maracaibo. La fundación de la caja gibraltareña, hecho que a juzgar por los testimonios citados debió cumplirse, al menos en plano legal, no fue suficiente para que las autoridades

de la ciudad serrana lograran materializar sus aspiraciones de convertir a Gibraltar en un verdadero emporio mercantil en el cual se efectuara de manera directa la contratación con la metrópoli y con las otras colonias americanas.

Como corolario de lo expuesto, resulta lógico pensar que el dominio ostentado por Maracaibo en su condición de aduana por la que debían pasar todos los géneros comerciales que circulaban hacia y desde los puertos emplazados en la costa lacustre, le permitió ejercer, de hecho, el monopolio de las actividades inherentes al registro de las embarcaciones, circunstancia que explicaría por qué en la documentación hacendística que contiene la relación sistemática del flujo de las operaciones mercantiles en el área, figura siempre Maracaibo, la Laguna de Maracaibo o Nueva Zamora como el lugar de origen de las exportaciones provenientes de Gibraltar, Moporo o Tomoporo<sup>36</sup>

A la luz de estas consideraciones es preciso llamar la atención sobre otra de las limitaciones que ofrecen los registros de los navíos que cubrieron la ruta Maracaibo-Sevilla como fuente documental. En este sentido una interpretación histórica basada en forma exclusiva en esos expedientes, llevaría a la conclusión de que fue Maracaibo el puerto de procedencia de las mercaderías; y si bien esta idea refleja la realidad de los hechos en el plano formal, el historiador debe ser cauteloso al utilizarla como elemento de análisis para explicar la dinámica mercantil del entorno lacustre en toda su complejidad. Quiero decir que la reconstrucción del **modus operandi** de los factores que sirvieron de fundamento a la estructura del comercio regional tiene, por fuerza, que incorporar todas las variables que intervinieron en el proceso. Y las pesquisas para determinarlas deben orientarse no sólo a los aspectos legales del tráfico, sino también a la definición de sus rasgos sociales, económicos y políticos. Se me ocurre pensar, por ejemplo, que habría necesidad de saber cómo operaban los individuos, las familias y los grupos que delineaban las estrategias mercantiles; cuál era el papel desempeñado por las corporaciones municipales como portavoces de los intereses ciudadanos; qué actitud asumieron las élites provinciales para salvaguardar sus derechos; de qué manera se dirimieron las contiendas generadas por los conflictos jurisdiccionales surgidos entre las audiencias, provincias y ciudades en cuyos términos se desarrolló el comercio lacustre. Una vez despejadas estas interrogantes podrían valorarse, con sentido crítico, las informaciones contenidas en los registros sobre el puerto de origen de los productos que circulaban en la cuenca lacustre.

Cumplida la travesía del Océano los buques debían llegar a la ciudad del Guadalquivir<sup>37</sup>, urbe que disfrutaba del monopolio del comercio ultramarino; así quedó recogido en los registros que la señalan como destino peninsular de los navíos que partían del Nuevo Mundo. Sin embargo, el arribo no siempre se cumplía en el Arenal, zona portuaria básica emplazada entre la Torre del Oro y la Puerta de Triana<sup>38</sup>, por resultar inaccesible para navíos que excedieran las doscientas toneladas.

Varios lugares situados en el curso del Guadalquivir, aguas abajo, conformaron un complejo portuario que vinculó a Sevilla con el mundo -el río fue, como acertadamente ha dicho Ladero Quesada, una "puerta al Océano"<sup>39</sup>, y que ha sido descrito por Chaunu en los siguientes términos:

"[...] lejos de reducirse exclusivamente a la ciudad de Sevilla, el puerto de Sevilla se extendía a lo largo del Guadalquivir, muy lejos aguas abajo, hasta tal punto que terminó por englobar en una misma unidad geográfica a todo el curso del río. Las flotas, en la vida diaria de la Carrera, se hacen y se deshacen, casi a todo lo largo del Guadalquivir y en el siglo XVII, cada vez más allá del estuario, en los pequeños puertos de la bahía de Cádiz. Todo el río participa en el tráfico. Los múltiples puertos del río. Desde sus orígenes, el puerto de Sevilla resulta inseparable de su ante-puerto, Sanlúcar de Barrameda; Sanlúcar, pequeño puerto de pesca, antaño, en adelante escala inevitable a causa de la barra, totalmente absorbido por el complejo, pero también, tres kilómetros aguas arriba, sustituyéndole, por estar más abrigado -Sanlúcar es ya el mar- su barriada Bonanza [...]. Los navíos en convoyes rinden allí visita. Más arriba todavía, las Horcadas que, hasta las primeras décadas del XVII, concentran, a su partida, el mayor número de navíos, astillero de reparación para los galeones y los grandes navíos, eclipsados de inmediato por Borrego, después a 11 kilómetros de Sanlúcar, el Puntal, en el recodo del río. Más allá de las marismas, la actividad vuelve a aparecer, después de las avanzadas de Sevilla-Coria, el fin de la llanura baja (el suelo se remonta), San Juan de Aznalfarache, activo en la primera mitad del siglo XVI, pero que se duerme en el fondo de su meandro... -hasta Triana y en el puerto de las Muelas, casi al pie de la Torre del Oro- lo hemos visto, para todos los pequeños navíos.

Los navíos descienden desde uno de estos puntos del río hasta Bonanza y Sanlúcar, desde donde irán, después de muchos días de espera ansiosa de viento y de la marea favorable, a franquear la barra para efectuar la verdadera salida"<sup>40</sup>.

El progresivo deterioro de Sevilla como puerto, motivado por las múltiples dificultades que ofrecía el Guadalquivir para organizar las salidas y arribadas de las flotas,<sup>41</sup> que condujo al fortalecimiento del eje fluvial arriba descrito en detrimento de la urbe hispalense, no impidió que, por lo menos hasta 1680, cuando ya se había trasladado a Cádiz el eje económico, aquélla conservara su monopolio como puerta de entrada de las mercaderías destinadas al tráfico oceánico. Al respecto apunta Friederici:

"Se mantuvo, en efecto, con todo rigor, la norma de que todas las naves de Ultramar, aunque a la ida hubiesen zarpado en otros puertos, al retorno arribasen incondicionalmente al Guadalquivir y descargasen en Sevilla, en los almacenes de la

Casa de Contratación. Y así, aun cuando un barco se viese obligado, por temporal o por otras razones, a entrar en otro puerto de Andalucía o del Sur de Portugal, la carga se expedía por tierra a Sevilla"<sup>42</sup>.

Los registros también proporcionan noticias sobre las frecuentes arribadas que los navíos hacían en puertos americanos o europeos; en las Islas Canarias y en la costa norteafricana. Cartagena, Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo en aguas americanas; Lisboa, Villanueva de Portimão, Peniche, Oporto, Vianajoz del Río Lima y Madeira, en jurisdicción portuguesa; el archipiélago canario; Tánger en la costa de la Berbería y el Estrecho de Gibraltar eran algunos de los lugares donde solían desembarcar las embarcaciones argumentándose mal tiempo, averías, persecución de navíos enemigos, falta de bastimentos, naufragios, etc. Tales arribadas, forzadas en su mayoría en opinión de los marinos, propiciadas por ellos mismos en numerosas ocasiones, permitían la práctica de una serie de actividades ilícitas que deterioraban el pretendido monopolio estatal. Para ilustrar una de estas modalidades transcribo la siguiente certificación expedida en la Casa de Contratación:

"Por el registro de la fragata nombrada San Francisco y las Animas del Purgatorio, maestre Gregorio del Pino, que el año pasado de 1638, viniendo navegando de la Laguna de Maracaibo, con el tiempo que le dio arribó a la villa de Penique, donde se perdió la dicha fragata, y dicen le sacaron la mayor parte de las mercaderías que traya, de donde se truxeron a esta ciudad este presente año de 1639 en la urca nombrada San Antonio y las Animas; parece que al dicho registro le faltan por satisfacer y entregar todas las partidas que en él trajo registradas"<sup>43</sup>

#### E. Características de los rubros agroexportables

Se encuentra en los registros información detallada sobre la cantidad, procedencia, forma de embalaje y presentación al mercado, costos de comercialización y precio de los géneros, así como sobre las cargas impositivas que pesaban sobre ellos. El tabaco se cuantificaba en arrobas y libras;<sup>44</sup> en cuanto a su procedencia solía especificarse si era originario de Barinas o de la gobernación de Venezuela<sup>45</sup>. Se acarrea usualmente en petacas<sup>46</sup>, y en menor grado en pipas<sup>47</sup> y cajonsuelos; en contadas ocasiones el producto se embarca a granel.<sup>48</sup> La longaniza, especie de sogá o cuerda torcida constituía la modalidad de presentación más común,<sup>49</sup> aunque a veces se transportaba en manojos<sup>50</sup>.

El costo de comercialización consistía en el flete que los cargadores pagaban al maestre por el transporte de la mercadería, conviniéndose entre las partes las condiciones en que habría de satisfacerse la deuda.<sup>51</sup> Las tasas impositivas se determinaban de acuerdo al

avalúo que los oficiales de Real Hacienda hacían de los productos en el puerto de embarque. El tabaco se aforaba en pesos o reales por arroba o libra y, sobre la base del valor establecido se aplicaban las tasas correspondientes; la avería y el almojarifazgo fueron los dos impuestos más importantes.<sup>52</sup>

## NOTAS Y BIBLIOHEMEROGRAFIA

- <sup>1</sup> **Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias.** Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1973, 4 vols (Edición Facsimilar de la de 1681), Leyes I-LXV, Título XXXIII, libro IX.
- <sup>2</sup> Recuérdese que los productos estaban gravados por impuestos que se pagaban a la entrada y salida de los puertos habilitados para el comercio hispano colonial.
- <sup>3</sup> Pierre et Huguette Chaunu: **Séville et l'Atlantique (1504-1650).** París, Librairie de Armand Colin, 1955-1956, 8 Ts. en 10 vols.
- <sup>4</sup> Sobre los registros empleados en este apartado Vid. Mercedes RUIZ TIRADO. **Comerciantes del tabaco barinés (1600-1650).** Mérida, Escuela de Historia, Universidad de Los Andes, 1993, págs. 29-31. [Mimeo].
- <sup>5</sup> Georg FRIEDERICI: **El carácter del descubrimiento y de la conquista de América. Introducción a la historia de la colonización de América por los pueblos del viejo mundo.** México, Fondo de Cultura Económica, 1973, pág. 311.
- <sup>6</sup> **Ibíd.**, pág. 313.
- <sup>7</sup> Sobre este tipo de embarcación dice Veitia Linage: "De la variedad de embarcaciones que se fabrican es la principal la Nave, Nao, ó Navio, cuya definición es, **Vaxel de alto bordo de mucha capacidad, y fuerte para contrastar las tempestades, y olas de la mar, ofender á los enemigos, y defenderse dellos [...]. Norte de la Contratación de la Indias Occidentales.** Madrid, Ministerio de Hacienda - Instituto de Estudios Fiscales, 1981. (Edición Facsimilar de la de 1672), Lib. II, Cap. XIV, Nº 2. Luego agrega: "Supuesto que se aya asentado que Nave, Navio, ó Nao, significa todo una misma cosa, vsaré de este vltimo nombre [...] es de saber que ay tres generos de Naos en la fabrica Española, vnas de pozo, que son de dos cubiertas, y eran las que antiguamente (y aun hasta nuestros tiempos) se preferian para de guerra, otras de vna cubierta, lo qual solo puede practicarse en embarcaciones pequeñas, y otras de tres cubiertas, que llaman de Puente corrida, que es la fabrica que oy florece, y ha parecido la mejor [...]. **Ibíd.**, Nº 3.
- <sup>8</sup> "**Fragatas**, que es nombre que tanto comprehende á las de fabrica Española, como á las de extranjera, y se llaman assi las Naos largas, y fabricadas para de guerra al vso moderno". **Idem.** Otra definición recoge que fragata es "Baxél de guerra, à veces de alto bordo, que algunos llaman Navío afragatado, y à veces de baxo bordo, mui ligéro, que regularmente no tiene mas que dos puentes". REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: **Diccionario de Autoridades.** Madrid, Editorial Gredos, 1979, 3 vols. (Edición Facsimilar de la de 1726-1737), artículo **fragata**, 1ª acepción. En adelante se citará como **Diccionario de Autoridades.**
- <sup>9</sup> Las urcas "[...] son vnas embarcaciones extranjeras planudas, y por lo general de poca fortaleza, y aguante". **Norte de la Contratación**, Lib. II, Cap. XIV, Nº 3. El **Diccionario de Autoridades**, artículo **urca**, 1ª acepción, señala que es "Embarcacion, ò barco grande mui ancho de buque por enmedio de él, y tanto, que Covarr. en su Thesóro quiere, que se aya dicho por semejanza à las ollas ventricosas, o a las que comunmente llaman Orzas: y segun otros à un pez à que dán este mismo nombre. Es vaso de carga; y sirve ordinariamente en varios parages de Indias, para el transporte de granos, y otros géneros". Cobarruvias dice que es "Un género de navío, dicho assí por la semejança que tiene o a unas ollas ventricosas dichas horcas, o de un pez deste nombre. La urca es especie de vallena [...]". Sebastián de COBARRUVIAS OROZCO: **Tesoro de la lengua castellana o española.** Madrid, Ediciones Turner S.A., 1977, artículo **urca**.
- <sup>10</sup> Pingütes y filibotes son "[...] vnos Navios de pozo, que no tienen llana la popa, sino con roda en

ella como en la proa, por lo qual se llaman Navios de dos rodas, y son planudos, y de poco puntal, con que solo tienen de bueno el ser de menos riesgo para montar barras, y vaxos, pero en lo demas son embarcaciones de poca defensa para la guerra, y de mal aguante para los temporales". **Norte de la Contratación**, Lib. II, Cap. XIV, N° 3. El **Diccionario de Autoridades**, artículo pingüe, 1ª acepción, señala que el pingüe es "Embarcación de carga, cuyas medidas ensanchan mas en la bodéga, para que quepan mas géneros".

- <sup>11</sup> Según Haring las carabelas eran "[...] embarcaciones ligeras de líneas algo más finas y con un puente a lo sumo, las cuales, generalmente provistas de velas latinas, andaban más ligero y más ceñidas al viento que la nao más grande y pesada con su aparejo y velamen cuadrangulares. Había dos tipos de carabelas, el portugués, aparejado exclusivamente con velas latinas y empleado por los intrépidos marinos que exploraron primero las costas occidentales de África hasta el Cabo de Buena Esperanza; y el castellano, que a menudo combinaba un trinquete cuadrado con gavia y mesana latinas. Después dióse el nombre de carabela a todo barco de cien toneladas, más o menos, cualesquiera que fuesen sus características". Clarence H. HARING: **Comercio y navegación entre España y las Indias. En la época de los Habsburgos**. México, Fondo de Cultura Económica, 1979, pág. 328.
- <sup>12</sup> Angeles FLORES: "Protagonismo andaluz en la sanidad naval del siglo XVII", en Bibiano TORRES RAMIREZ y José HERNANDEZ PALOMO (Organizadores de la edición): **Andalucía y América en el siglo XVII. Actas de las III Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo-1983)**. Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985, 2 vols, I, pág. 363.
- <sup>13</sup> Como capitán de navío mercante se entiende "[...] ordinariamente el dueño de él, ò su factor, que le vá gobernando, y cuidando de su carga. Lleva à su cargo la gente, y algunas veces suele ser tambien Piloto de la embarcacion". **Diccionario de Autoridades**, artículo capitán, 8ª acepción.
- <sup>14</sup> "En la Nautica se llama [maestre] la segunda persona del navío, à quien toca su gobierno despues del Capitán, y cuida de lo económico de él, dár cuenta de todo lo que se carga y descarga, y de los fletes de los passagéros. El dia de oy viene a ser el Maestre el mismo Capitán del navío". **Ibid.**, artículo maestre, 2ª acepción. Según Haring, "[...] el jefe de la nao era el maestre, el **patronus** del Consulado del Mar y las primitivas leyes marítimas de la Edad Media; la equipaba y abastecía, recibía los pagos de fletes, contratava y pagaba al piloto y a la tripulación, en suma, era el mayordomo; pero salvo indicar el derrotero y dirección generales del navío, no entraba en sus atribuciones intervenir en su navegación práctica. A menudo era dueño o condeño del barco, como en los primeros tiempos lo había sido siempre en el Mediterráneo, y en todo caso representaba a sus socios, los cuales debían ser mercaderes, o personas que sólo se dedicaran al negocio de construir barcos y de utilizarlos en la navegación, es decir, armadores, como se les llamaba en España". Clarence H. HARING: **Op. cit.**, pág. 391.
- <sup>15</sup> Según el mismo autor el piloto "[...] dirigía por sí mismo la navegación del barco desde el momento de darse a la vela hasta que la nave llegaba a su destino, y comunicaba sus órdenes a la tripulación por medio del contra maestre. Ya en puerto cesaban sus funciones". **Idem**. El **Diccionario de Autoridades**, artículo piloto, 1ª acepción, recoge que es "El que gobierna à los marinéros, y dirige la navegación de qualquier nave [...]. Es pues el **Piloto** la tercera persona del navío, y debe ser de buena edad, y de mucha experiencia, y que haya hecho y tenido dichosos sucessos en la mar".
- <sup>16</sup> Se define como "El Oficial ò Cabo que en los navíos, galéras, y otras embarcaciones tiene a su

cuidado el gobierno de ellos y de los marinéros". **Ibid.**, artículo contra maestre, 1ª acepción.

- <sup>17</sup> Los escribanos de naos estaban obligados a asentar en sus libros -y en los de los cargadores por menor- en forma muy detallada todo lo que en ellas se cargare; a establecer el afuero (avalúo según el cual se cobrarían los fletes y averías) e indicar las personas a quienes se consignaban los géneros y mercaderías. Debían además dejar constancia, en presencia de testigos, de los tratos y conciertos que se hicieran entre los pasajeros y gente de mar; tomar razón de todas las personas que fallecieran durante la travesía y declarar si habían hecho testamento o muerto **ab intestato**. **Norte de la Contratación**, Lib. I, Cap. XXVII, N°s. 19-25.
- <sup>18</sup> En la misma obra, Lib. II, Cap. II, N° 39 se describen como marineros "[...] los que debaxo deste nombre se alistan para servir en todo el trabajo del Navio, desde que se empieza à aparejar, y para el mareage de las velas, alar de la cuerdas, y hazer todas las otras faenas que les ordenare el Piloto, y el Contra maestre: y tambien los que se alistan de **grumetes**, que por otro nombre los llaman **moços**, respecto de que ordinariamente son de menos edad, y experiencias que los marineros, y como tales considerandose novicios de aquella profesion, se les manda lo que es de mayor trabajo, y de menos inteligencia, y tiene vn tercio menos de sueldo que los marineros, y en la voz de marineros se comprehenden tambien los **pages**, que son vnos muchachos de que se alistan seis, ó ocho en cada Galeon, y sirven para barrer, y para otros exercicios de la limpieza dèl, y para irse habilitando, y ascendiendo à las plazas de grumetes, y marineros, assi como destes se passa à las de artilleros, guardianes, condestables, contra maestres, y pilotos, y à mayores puestos, pues sucede en esta facultad lo que en otras, que de averse criado desde niños en el manejo della, han salido muy eminentes hombres dignos de ocupar los primeros puestos".
- <sup>19</sup> El despensero se encargaba de asistir al recibo de todos los bastimentos y de la distribución de ellos en forma de raciones. **Ibid.**, Lib. II, Cap. II, N° 33. Sobre el reparto de las raciones en el mar dice Flores: "El maestre de raciones con el despensero, único poseedor de las llaves de la escotilla, y un cabo de escuadra como vigilante sacaban las porciones que iban repartiendo, mientras que el escribano las anotaba para llevar un control. A pie de escotilla acudían todos a recoger la comida, perdiéndola el que no se presentase o el que llegase cuando ya se hubiera cerrado. Tenían la idea de que el abriría muchas veces perjudicaba a los alimentos, llegándose a ordenar que el pañol del bizcocho no se abriera sino de ocho días, para lo cual había que haber, en cada galeón, dos pañoles, uno grande calafateado, aforrado en hoja de lata, y precintado, del que se sacara para el otro pequeño la cantidad necesaria de la semana [...]". Angeles FLORES: **Op. cit.**, pág. 370.
- <sup>20</sup> Con relación a esta dolencia apunta Friederici: "La enfermedad que los españoles llamaban escorbuto, mal de Loanda o sencillamente Loanda, era la peste asoladora de la navegación, como ocurría por aquel entonces en todas partes. Pero, mientras que los franceses del Canadá, a partir del segundo viaje de Cartier, y los ingleses desde los días de Hudson, Baffin y Bylot, disponían al parecer de ciertos remedios eficacísimos contra este mal, los españoles se hallaban, por lo visto, en una situación de desamparo e impotencia frente a él. Los holandeses y los ingleses, sobre todo James Lancaster y el capitán Cook, siguieron desarrollando con éxito los medios para combatir el escorbuto, que Le Maire y Schouten pudieron ya llevar a cabo su gran viaje sin que se resintiera la salud de la tripulación, y Cook, ayudado en el aspecto sanitario por Reinhold Forster, sólo perdió, en su segundo gran viaje de tres años, un hombre de los 120 que la formaban. En cambio, se sabe que en dos barcos de guerra españoles destacados en las aguas californianas,

y de los cuales uno solo había navegado 105 días y el otro 55, murió de escorbuto, en 1769, la totalidad de la tripulación excepto un cocinero [...]". Georg FRIEDERICI: *Op. cit.*, pág. 320

<sup>21</sup> Angeles FLORES: *Op. Cit.*, págs. 365-366.

<sup>22</sup> Georg FRIEDERICI: *Op. cit.*, pág. 314.

<sup>23</sup> La ciudad hispalense no sólo fue fuente de abastecimiento de trigo. "Una de las ventajas más constantes de la posición de Sevilla radica en las facilidades para su aprovechamiento de productos agrícolas. Sevilla no sólo rebosa de manjares succulentos, cuyo consumo es particularmente apreciado por hombres que después de largos meses en el mar han cogido el escorbuto, sino que la base esencial de aprovechamiento para los buques [...] reside, evidentemente, en la trilogía trigo, vino y aceite [...].

El comercio de pan constituye una especie de estado en el estado; sus mandatarios, tiránicos y poderosos, celosos de sus prerrogativas, abusivamente sombríos, 'señores monopolios' se les adivina más que se les ve, a través de los contratos concertados para el abastecimiento de las flotas. Tienen un barrio reservado a lo largo de la calle de la Alhondiga, en la collación de Santa Catalina, en el que admiramos las sólidas casas, con sus patios interiores, sus alhólfas, sus grandes salas abovedadas, altas y bajas, donde se almacena el grano, la harina y la cebada. Sevilla está rodeada de molinos que producen las cantidades necesarias de harina para sus cien mil habitantes, para la población inmensa y fluctuante de sus navíos, para las necesidades, también, de las Indias. Para la fabricación del pan necesario para la alimentación de estos hombres, para las galletas necesarias para las flotas, la producción de los panaderos locales no es suficiente, de ahí que todas sus localidades, a setenta, ochenta kilómetros de Sevilla, en dirección Sur Suroeste sobre todo, sean puestas a esta disposición". Pierre CHAUNU: *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983 (Serie Filosofía y Letras, 65), págs. 25-26.

<sup>24</sup> Tomás POLANCO MARTINEZ: *Esbozo sobre historia económica venezolana*. Madrid, Ediciones Guadarrama, 1960, 2 vols, I, pág. 106.

<sup>25</sup> Angeles FLORES: *Op. cit.*, pág. 366.

<sup>26</sup> Sobre la fabricación de esos envases dice Morales Padrón: "De Inglaterra, Alemania, Escandinavia y Galicia solía importarse maderas para la fabricación de estos envases fundamentales en el envío de harina, vinos, aceite y bizcocho. Junto al Arenal, en la Carretería, se situaron los toneleros dando nombre a un barrio. Allí fabricaban 'pipas y vasijas de madera para llevar vinos, vinagre, aceite y otras cosas a las Yndias, por el cual trato los vecinos de allí son ricos y de muy gran caudal'. Queda bien claro: el negocio, la industria permitía hacerse rico y todo un barrio estaba consagrado a la fabricación de unos envases [...]". Francisco MORALES PADRON: *La ciudad del quinientos*. Utrera, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1981, pág. 147. La Carretería era un arrabal de la ciudad que formaba parte de la collación de Santa María la Mayor. *Ibid.*, pág. 28.

<sup>27</sup> La industria sevillana de cerámica fue muy importante y produjo, además de hermosísimas piezas decoradas con gran calidad artística, "[...] multitud de objetos modestos, de uso corriente, que daban ocupación a gran número de operarios. Ya a fines del siglo XV se refería un viajero extranjero a esta industria, que producía vasijas de increíble tamaño para almacenar vino y aceite [...]". Antonio DOMINGUEZ ORTIZ: *Orto y ocaso de Sevilla*. Valencia, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1981, pág. 33. El barrio de Triana era el más afamado centro productor: "Desde la época romana consta que en Triana también se alzaron hornos y talleres de cerámica, una industria artística que los árabes enriquecieron y que a

principios del Siglo XVI enfla nuevos derroteros técnico-artísticos por influencias italianas. No fue, sin embargo Triana, [...] el único centro ceramista de la ciudad. En el siglo XV y en el XVI se rastrean fábricas de loza y casas-olleras en San Pedro, San Vicente, San Marcos, Bajoncillo (San Vicente) y Tablada. En la segunda mitad del XVI, fuera de la Puerta de Goles o Real, se localiza una fábrica [...]. Aquellos hornos y talleres producían barros vidriados, objetos de uso diario como vajillas, ladrillos, tejas, yeso y cal. En los barros vidriados fueron notables los azulejos, las pilas bautismales y los brocales de pozos. Si importante era el azulejo como elemento estético [...], no menos lo eran los objetos de loza y de barro salidos de los mismos talleres [...]". Francisco MORALES PADRON: *Op. cit.*, pág. 151.

<sup>28</sup> Los tejedores de esparto se ubicaban en la calle de la Espartería, continuación, según Luis de Peraza, de una amplia calle que, partiendo de la Puerta de la Macarena, atravesaba a Sevilla por la mitad y tomaba diversos nombres de acuerdo a los lugares por donde pasaba (Santa Marina, San Marcos, Alhóndiga y Espartería). Luis de PERAZA: *Historia de Sevilla*. Sevilla, Artes Gráficas Salesianas, S.A., 1979, pág. 100.

<sup>29</sup> Mercedes RUIZ TIRADO: *El tabaco de Barinas. Cultivo de un producto colonial en Venezuela. Siglo XVII*. Sevilla, Departamento de Historia Moderna y Contemporánea, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Sevilla, 1988, pág. 54.

<sup>30</sup> *Ibid.*, pág. 53.

<sup>31</sup> Entre esos testimonios vale mencionar la relación de méritos y servicios de Gonzalo Piña de Ludueña, fundador de Gibraltar, en la que afirmó haber instaurado en el puerto oficiales de tesorero y contador, cuyos títulos fueron aprobados por el presidente santafereño. En efecto, el año de 1594 fue aprobado el cargo de contador a Francisco de Montoya, nombre propuesto por Piña de Ludueña. Ileana PARRA GRAZZINA: *Proceso de formación de la provincia de Mérida, La Grita y ciudad de Maracaibo, 1574-1676*. Sevilla, Departamento de Historia de América, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Sevilla, 1984, pág. 239. [Mimeo]. Se desconoce si el contador Montoya llegó a cumplir su cometido fiscal, lo cierto es que en 1610 Juan de Aguilar, Corregidor de Mérida, ante la desorganización hacendística que reinaba en el puerto lacustre ordenó que "[...] se tenga libro para que se sienten las mercaderías que de esta tierra salgan con día, mes y año y para donde se despahan [sic] [...]". *Ibid.*, pág. 240. Es probable que la caja del embarcadero merideño se estableciera en 1621, pues consta en una carta de los oficiales reales de Santa Fe que: "En la laguna de Maracaybo, Gobernación de Mérida, entran y salen muchas fregatas con frutos que se traen de España y de la Nueva España y de otros puertos destas partes a trocar por caçao y tabacos, que son los mejores que se cojen en todo lo descubierta; y por disponer que los almorarifasgos de entrada de todo lo que se trae, y los de salida de lo que lleban, y asegurar con registros lo que deuen pagar en Sevilla y los puertos destas partes a donde navegan, se crió la dicha Real Caja de la gobernación de Mérida, el año de seisientos y veynete y uno [...]". AGI, Santa Fe, 69. "Carta de los oficiales reales de Maracaibo sobre los almojarifazgos de la laguna de Maracaibo". Santa Fe, 14 de julio de 1640. En 1627, una información levantada por Baltasar Alonso, Procurador General de Gibraltar, con el fin de demostrar que la ciudad de Maracaibo, so pretexto de ser la destinataria de los registros, pretendía impedir el libre tráfico de los navíos a su puerto para percibir los derechos que derivaran de la contratación, confirma la existencia de oficiales reales en la plaza merideña, "[...] como los ay dende que esta ciudad está sigura de enemigos por la gracia de Dios [...]". *Ibid.*, 51, R. 2, N° 70.

<sup>32</sup> *Ibid.*, 69. Doc. cit. nota anterior.

<sup>33</sup> Ileana PARRA GRAZZINA: *Op. cit.*, pág. 243.

<sup>34</sup> *Ibid.*, pág. 238.

<sup>35</sup> Sobre las rivalidades entre Maracaibo y Gibraltar. *Ibid.*, págs. 260-276.

<sup>36</sup> *Ibid.*, pág. 238.

<sup>37</sup> El Guadalquivir ha sido descrito así: "Río de Andalucía; n. en la sierra de Cazorla y des. en el Atlántico, por Sanlúcar de Barrameda, después de 680 km. de curso. El lecho del río, después de salir del intrincado laberinto de la serranía de Segura, se cñe a la vertiente meridional de la Loma de Ubeda, continuando después por varias poblaciones importantes. Recorre cinco provs: Jaén, Córdoba, Sevilla, Huelva y Cádiz. Pasa por Andújar, Montoro, Córdoba y Sevilla. Este río es navegable desde Sevilla hasta Sanlúcar de Barrameda [...]". **Diccionario Enciclopédico Abreviado**. Madrid, Espasa-Calpe S.A., 1978, 7 Ts, artículo **Guadalquivir**. Según Morales Padrón el río "[...] determina la existencia de una Andalucía distinta a la que se conoce con las denominaciones de mediterránea y esteparia. Es la Andalucía del Guadalquivir. La geografía de esta Andalucía del río la representa el valle fluvial que enmarca la Sierra Morena y la Cordillera Subética. Queda, de este modo, delimitada una región con propias características desde el punto de vista geográfico, hidrográfico y climático. Con todo lo que ello implica de modos de vida [...].

El río que nace en el SE. de Jaén va a discurrir casi siempre por una Andalucía llana, de agradable clima, de húmedo subsuelo, llena de fuentes.

Una primera parte de su curso discurre por la España olivarera por excelencia [...]. En Baeza el río se hace más sereno, se va aproximando a las tierras bajas. Sus aguas apenas se mueven. El Guadalquivir algo castellano se convierte en el Guadalquivir andaluz por antonomasia: el que baña a Córdoba, el que vive sin prisas y tarda en llegar a Sevilla y en irse de Sevilla, donde, sin embargo, en épocas pasadas lo dionisíaco de su ser se mostraba devastador. Continúa luego lentísimo, reticente, dubitativo, formando meandros, islas y marismas, hasta sepultarse en el Atlántico.

Desde los encinares y pinares de su cuna altiva hasta los arrozales, algodonales y marismas de su desembocadura, el río absorbe más de cuarenta afluentes y sirve de espejo a pueblos, trigales y olivares. **Tartasio** le llamaron los fenicios, **Betis** fue para los romanos, y **Guad-al-Kabir** o Río Grande le denominaron los árabes.

Hispalis-Sevilla,alzada en su bajo cauce, será el puerto de esta cuenca hidrológica que, como otras de nuestro planeta, ha sido singular escenario para singulares civilizaciones sin ofrecer esas notas de hostilidad que cual reto o desafío exigen las culturas para desarrollarse al decir de grandes maestros de la Historia. Al igual que el Tiber, Indo, Tigris, Amarillo, Nilo o Eufrates, el Guadalquivir ha sido un río hacedor de Historia y albergador de culturas. Una de las manifestaciones más notables surgida en su cuenca es la ciudad de Sevilla. Río y ciudad, ciudad y río, van estrechamente hermanados en su razón de ser y existir. Quien Sevilla dice Triana, más identificada con el río". Francisco MORALES PADRON: **Sevilla y el río**. Sevilla, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Sevilla, 1980 (Biblioteca de Temas Sevillanos, 4) págs. 9-11.

El mismo autor señala "El río, con sus fondeaderos y puerto, se erigió en la columna vertebral de la ciudad y su cordón umbilical con el resto del mundo que la nutría. Fue el río auténtica vía nutricia por donde subieron y bajaron los barcos que a veces no encontraron suficiente espacio para reposar tras sus largas andaduras [...]". Francisco MORALES PADRON: **La ciudad del quinientos**, págs. 29-30.

<sup>38</sup> Según Navarro García, "El puerto antiguo sólo abarcaba de la Torre del Oro a la Puerta de Triana. La fortísima Torre se había construido precisamente para cerrar el paso al puerto a cualquier enemigo, y quizá se dio la mano en un tiempo con otra torre o castillo situado en la ribera opuesta [...]. La Puerta de Triana es el otro límite del puerto, toda vez que en aquel lugar se encuentra el puente de barcas que une a Sevilla con Triana y con el Aljarafe e impide que las naves llegadas de río abajo puedan continuar navegando más allá". Luis NAVARRO GARCIA: **El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI**. Sevilla, Imprenta Provincial, 1966, pág. 7.

Ese espacio portuario, llamado el Arenal ha sido descrito por Morales Padrón: "Era una amplia explanada con las naturales casetas y cobertizos para refugio de guardianes y mercancías. Las Atarazanas servían también de almacenes, además de unos que en 1590 construyó el Ayuntamiento junto a la Puerta de Triana. Frente a ellas estaba el muelle de la Aduana y al otro lado el muelle Camaroneros. Los testimonios gráficos que conservamos de esta zona, nos permiten recrear la estampa cotidiana de aquella zona. Carpinteros de ribera desbrozando troncos, cordoneros en su tarea, barcos varados que se calafatean, barberos que afeitan, jugadores, señoras y dueñas que pasean a pie o en carrozas, frailes, recuas cargadas, soldados con sus arcabuces al hombro, artesanos, mercaderes, marinos, la 'machina' o grúa de dos ruedas alzada junto a la Torre del Oro desde tiempos inmemoriales, los barqueros que llevan y traen gentes a Triana, los carretones de aceite y vino, las balsas con madera y chamizo, etc., integran un cuadro que mereció la atención de más de un pintor [...].

El o la puente era pieza clave de este paisaje urbano; según Pedro de Medina, se apoyaba en 17 barcas y tenía 300 pasos [...]. El puente permitía el ingreso a Triana 'guarda y collación de Sevilla'. El acceso al mismo, desde la ciudad, se realizaba a través de una calzada empinada que nacía en la Puerta de Triana [...]. Esta calzada o semipiente conectaba con el puente de madera armado sobre grandes barcas que terminaba en el Altozano, junto al Castillo de la Inquisición [...]". Francisco MORALES PADRON: *Op. cit.*, págs. 30-31. De la Puerta de Triana hacia arriba, el espacio operacional del puerto se extendía hasta la Puerta Real o de Goles (Casa de Hernando Colón) e inclusive, hasta la Puerta de la Almenilla (Barqueta). Francisco MORALES PADRON: **Sevilla y el río**, pág. 26. De acuerdo a lo expuesto podría decirse, siguiendo a este autor que "El Arenal era, fundamentalmente, el espacio terrizo limitado por la Torre del Oro, la coracha que le unía a la Torre de la Plata y muralla de la ciudad hasta la Puerta de Triana o, si se quiere, hasta la Puerta Almenilla. El límite sur, pues, lo fijaba el lienzo de muralla que enlazaba a la Torre del Oro con la de la Plata, junto al Postigo del Carbón [...]. A partir de este punto, la muralla corría de este a oeste, separando a la ciudad de la explanada del Arenal, que se comunicaba con aquella mediante el citado Postigo del Carbón, la Puerta del Arenal, el Postigo del Aceite y la Puerta de Triana. Aquí, a la altura de esta entrada, terminaba el Arenal por excelencia. No obstante, la llanura terriza y con juncos se prolongaba hasta la Barqueta, comunicándose con el urbanismo sevillano a través de la Puerta de Goles o Real, San Juan y Almenilla". *Ibid.*, págs. 27-28. Para completar la visión del antiguo puerto es preciso hablar de la orilla trianera que se extendía "[...] desde la Punta de los Remedios al Castillo de San Jorge o puente citado.

Este era el espacio acuático clave, ya que los barcos no podían subir más arriba del puente de barcas. Se le conocía por el Compás de las Naos". *Ibid.*, págs. 25-26.

<sup>39</sup> Miguel Angel LADERO QUESADA: **La ciudad medieval (1228-1492)**. Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1980 (Colección de Bolsillo, 58), pág. 47.

<sup>40</sup> Pierre CHAUNU: *Op. cit.*, pág. 31.

<sup>41</sup> En torno a este tema dice Domínguez Ortiz: "El monopolio comercial de Sevilla para el tráfico de Indias tropezó desde el principio con un grave inconveniente: las escasas condiciones del Guadalquivir como vía navegable; su caudal es irregular, tan pronto acrecido por lluvias torrenciales que producen desastrosas avenidas, como reducido a cantidades mínimas durante los prolongados estiajes. En su curso divagante por una llanura sin pendiente, el río ha trazado numerosos meandros y tornos que entorpecen la navegación y dificultan el rápido desagüe en caso de crecida. Finalmente, los aluviones que en grandes cantidades arrastra, han formado en su desembocadura depósitos de léngamos, enormes bancos arenosos que constituyen la temible 'barra' de Sanlúcar [...]. Pero entonces el río estaba abandonado a sus caprichos; continuamente modificaba sus riberas, formaba islotes arenosos, y su cauce perdía profundidad en ciertos sitios. Al mismo tiempo, el tonelaje de los navíos mercantes aumentaba, si bien con notoria lentitud; en el siglo XVI, la mayoría no pasaban de 100 toneladas, mientras que en el XVII predominaron los de 200 a 500. Parece extraño que el cauce del Guadalquivir resultara insuficiente para tonelajes tan pequeños cuando hoy lo remontan buques de más de 5.000; la diferencia de capacidad se debe a que [sic] aquellos [sic] eran casi redondos, y los de hoy son muy alargados.

Las consecuencias de esta situación se traducen en pérdidas desastrosas para el comercio; el regreso de las flotas solía coincidir con la estación de las lluvias, y con frecuencia tenían que esperar a que cesase la crecida. La travesía de la barra era tan peligrosa que llegó a convertirse en un cementerio de barcos, y desde comienzos del XVII menudean las quejas contra este estado de cosas [...].

Efectivamente, se producían desgracias en la barra [...]. Tres soluciones fueron ensayadas: mejorar el cauce del río, evitar su desembocadura, uniéndolo al Guadalete, y cambiar el punto de partida de las flotas. Esta última fue la que prevaleció, por desgracia para Sevilla [...].

Fracasados los intentos de mejorar o cambiar el cauce del Guadalquivir, y siendo cada día más evidente su insuficiencia, tenía que llegar el momento en que se impusiera el abandono de Sevilla como punto de partida de la navegación a Indias; ese momento llegó el 12 de mayo de 1717, fecha funesta para nuestra ciudad, en que se dictó el Real Decreto que trasladaba a Cádiz los Tribunales de la Casa de Contratación y del Consulado marítimo". Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ: *Op. cit.*, págs. 136-137, 139 y 141-142.

<sup>42</sup> Georg FRIEDERICI: *Op. cit.*, pág. 317.

<sup>43</sup> AGI, *Contratación*, 2.676, N° 5. "Registro de la fragata San Francisco y las Animas del Purgatorio. Maestre: Gregorio del Pino". 1639.

<sup>44</sup> Una arroba son 25 libras equivalentes en el sistema métrico decimal a 11,50 Kg.

<sup>45</sup> El tabaco de la gobernación de Venezuela procedía de Carora, Trujillo, Guanare, Barquisimeto y El Tocuyo. AGI, *Contratación*, 5.116. "Carta-cuenta del tabaco del estanco expedida por Diego de Pinelo, Factor y Administrador de la Renta del Tabaco". Cartagena, 3 de agosto de 1622. El de Barinas se cultivaba, en una reducida franja de la zona piedemontina en la que se ubicaban las mesas de Moromoy, El Curay y Parángula. La determinación del lugar de origen era muy importante por cuanto existía una diferencia substancial entre la calidad de la hoja barinesa y la producida en el término venezolano, diferencia que se materializaba en sus distintas cotizaciones en el mercado y se reflejaba en la aplicación de las tasas impositivas. Para ilustrar citaré el ejemplo siguiente: en 1647 la arroba de tabaco de Barinas fue evaluada por los oficiales de Real Hacienda en 48 reales, mientras que la de la gobernación de Venezuela fue aforada en 24 reales; por concepto del impuesto de Real Armada del Seno Mexicano el

producto barinés pagó 3 reales por arroba, y el venezolano sufragó la mitad de esa cifra. *Ibid.*, 2.677, N° 2, R. 1. "Registro de la fragata Nuestra Señora de la Limpia Concepción. Maestre: Pedro Sopranis de la Guerra". 1647.

<sup>46</sup> Las petacas debían ser "enjutas y bien acondicionadas", estar protegidas con forros de cuero o lienzo de algodón y marcadas con las señales elegidas por los propietarios o cargadores (trozos de bayeta negra cocida en las cabezas de la petaca, con cabuyas colocadas en la cruz que se formaba en medio de las lías, con signos hechos con fuego y brea de la tierra, con indicaciones inscritas, tinta sobre un pedazo de cañamazo, etc. Como nota curiosa apunto que se localizan en los registros llamativas inscripciones que aluden a las iniciales de los cargadores y propietarios. *Ibid.*, 2.676, N° 1. "Registro de la fragata Nuestra Señora del Rosario. Maestre: Alonso de Cario Valdés". 1613. Según he documentado, las petacas solían confeccionarse con caña, labor a la que se dedicaban los indios de Pueblo Llano, uno de los puntos de enlace entre los sistemas de transporte que cubrían la ruta Barinas-Gibraltar, localidad que se convirtió, junto a Santo Domingo, en lugar de almacenamiento del tabaco que había de remitirse a los puertos lacustres. Así, "[...] los indios de Pueblo Llano solían pagar sus demoras [...] en petacas de caña blanca [...] y termos de petaquitas [...]". Mercedes RUIZ TIRADO: *Op. cit.*, pág. 350.

<sup>47</sup> Las pipas se empleaban por lo general para transportar caldos. Se definían como "El tonel ò candiotta, que sirve para transportar ò guardar el vino ò otros líquóres". *Diccionario de Autoridades*, artículo *pipa*, 1ª acepción. En la fragata Nuestra Señora del Rosario que partió de Maracaibo a Sevilla, Jorge Núñez utilizó una pipa para cargar doce arrobas de tabaco. *Doc. cit. supra* nota 46.

<sup>48</sup> Ocurría así por razones excepcionales como la de "[...] no haberse podido arumar empetacado [...]". AGI, *Contratación*, 2.676, N° 2. "Registro de la fragata Nuestra Señora de la Candelaria. Maestre: Pedro de Asuaje Saavedra". 1614.

<sup>49</sup> Son frecuentes los testimonios documentales que aluden a la longaniza como forma de presentación del tabaco barinés. Véase este ejemplo: "[...] 'yo, Gerónimo Yzarra, vecino desta ciudad de Mérida [...] en nombre del capitán Andrés Marín, vecino de Barinas [...] bendo al Rey Nuestro Señor un mil cien arrobas de tabaco longaniza, poco más o menos, enrollado en longaniza con tal que cada rollo no pase de media arroba de peso' [...]". *Apud*. Mercedes RUIZ TIRADO: *Op. cit.*, pág. 308.

<sup>50</sup> En forma muy esporádica se hace referencia a cargas de tabaco barinés preparado en manojo; así ocurrió en 1613, año en el que Andrés López registró una partida de cuatro arrobas presentado de esta manera. *Doc. cit.* nota 46.

<sup>51</sup> Determinada la capacidad del buque se establecía el monto global del flete que habría de cobrar el dueño o maestre, monto que debía prorratearse entre los cargadores de acuerdo a la cantidad de producto transportado. Por ejemplo, el maestre de la fragata Nuestra Señora del Rosario percibió mil pesos por concepto de fletes, los cuales fueron distribuidos a razón de 18 reales y medio por arroba bruta de tabaco. *Idem*. Sobre la naturaleza de los convenios de fletamento, una ley expedida por Felipe III en 1615 reza: "Ordenamos, Que en las Naos de ida á las Indias, se haga la tassa de fletes, segun la sobra, ó falta de buques, y á este respeto los conciertos: y que la misma libertad tengan los dueños de Naos en las Indias, concertandose con las partes como mejor puedan, porque segun ha constado por los registros, vnos se obligan á mas, y otros á menos precio, y nunca ha excedido de vno por ciento de la plata, y reales: y peso y medio de cada arroba de lana. Y es nuestra voluntad, que lo tocante á esto corra, como

se haze en lo que se fleta de ida, atento á ser beneficio de los dueños de Naos, que tanto importa conservar, y se tiene por moderado, y justo el precio que hasta aora han llevado, y lo contenido en la L. 1. de este tit. sirva para proporcionar los casos dudosos, y excessivos". **Recopilación de le leyes de Indias**, Ley VI, Tít. XXXI, Lib. IX.

<sup>52</sup> Al respecto afirma García-Baquero: "Varios fueron los derechos con que en el transcurso de los siglos XVI y XVII se gravaron los intercambios comerciales entre España y sus posesiones americanas, aunque de entre ellos, por su temprana aparición así como por su mayor significación económica, hay dos que destacan sobremanera: la **avería** y el **almojarifazgo**. La **avería** consistía en un impuesto **ad valorem** destinado a sufragar los gastos que ocasionaba la organización y defensa de las flotas y que se cobraba sobre todas las mercancías que se llevaban o traían de América. Su instauración responde por tanto a la necesidad sentida desde fecha temprana [...] de proporcionar seguridad y protección a los navíos españoles que cruzaban el Atlántico contra los ataques cada vez más reiterados y frecuentes de piratas y corsarios. Así pues, desde un principio, apareció 'indisolublemente ligada a la defensa de la Carrera' [...]. Junto a la avería, el segundo de los impuestos **ad valorem** con que se gravó el comercio hispanoamericano fue el almojarifazgo, que consistía en un derecho de aduana destinado a contribuir al mantenimiento de los organismos administrativos del tráfico y se cobraba, tanto en Sevilla como en los puertos americanos, sobre la totalidad de las mercancías intercambiadas entre España y sus colonias". Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ: **Cádiz y el Atlántico (1717-1778). (El comercio colonial bajo el monopolio gaditano)**. Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, 2 vols, I, págs. 184-185 y 188.

Licenciada en Historia (Universidad de Los Andes). Doctora en Geografía e Historia (Universidad de Sevilla). Su línea de investigación ha estado orientada fundamentalmente en la historia regional, con trabajos sobre la economía y las élites en el período colonial. Coordinadora del Grupo de Investigación Sobre la Elite Política Merideña en la Epoca Colonial.

#### RESUMEN.

Es un artículo de carácter metodológico, en el que se pretende valorar a los Registros de Navíos como fuente para el estudio de muy variados aspectos de la historia colonial hispanoamericana, para este caso en especial el del comercio del tabaco de Barinas (Venezuela).

Palabras Claves: registros de navíos, comercio, tabaco, Barinas.

#### ABSTRACT

This is a methodological essay. It attempts to evaluate the ships' cargoes registers as a source of information about different aspects of colonial Spanish America history. In this case, the study of the Barina's tobacco trade.

Key Words: ships' cargoes registers, tobacco trade, Barinas.