García-Baquero González, Antonio. *Andalucía y la Carrera de Indias. 1492-1824* (Estudio Preliminar de Carlos Martínez Shaw). Edición facsímil. Colección Archivum, N°. 87; Granada: Universidad de Granada, MMII (2002), 224 páginas.

Por: Miguel Ángel Rodríguez Lorenzo
Grupo de Investigación sobre
Historia de las Ideas en América Latina.
Departamento de Historia Universal.
Escuela de Historia. Fac. de Humanidades y Educ.
Universidad de Los Andes.
Mérida - Venezuela.

El autor es Licenciado en Historia, diploma al que optó con la Tesis de Licenciatura *Comercio Colonial y Guerras Revolucionarias* (editada en 1972 por la Escuela de Estudios Hispano - Americanos de Sevilla, España). El Doctorado en Historia lo mereció al aprobar la defensa de su Tesis Doctoral *Cádiz y el Atlántico. 1717-1778* (editada en 1976, también por la Escuela de Estudios Hispano - Americanos). Actualmente es profesor de la Universidad de Sevilla en la Facultad de Geografía e Historia, en la que es Director del Departamento de Historia Moderna y forma parte del Grupo de Investigación *Andalucía y América Latina: el Impacto de la Carrera de Indias sobre las Redes Sociales y las Actividades Económicas Regionales*.

Los trabajos que componen *Andalucía y la Carrera de Indias. 1492-1824*, aparecieron, inicialmente, en la edición hecha por Istmo en Madrid (1980), bajo el título *Andalucía Occidental y la Aventura Americana*. Posteriormente, ese mismo año y el siguiente, fueron incluidos en los tomos IV, VI y VII de la *Historia de Andalucía* dirigida por Antonio Domínguez Ortiz y editada en la capital española por Editorial Capsa. Ya como libro ha conocido dos ediciones en castellano: la de 1986 por Editoriales Andaluzas Unidas (colección Biblioteca de la Cultura, serie Historia, N°. 52), en Sevilla y la de 2002 por la Universidad de Granada (colección Archivum, N°. 87), a cargo de la Imprenta Santa Rita de la ciudad de Granada, la cual reproduce facsimilamente la anterior; pero a la que antecede un Estudio Preliminar realizado por Carlos Martínez Shaw.

En el tránsito de 1980-1981 a 1986, el autor procuró actualizar y contrastar los datos, las investigaciones y los criterios de interpretación y análisis que se habían dado a conocer a los especialistas en ese lustro, a fin de poner en cuestión, negar o confirmar sus argumentos y conclusiones. No hizo lo mismo para la edición de 2002, tal vez por considerar que, en tres lustros más, a diferencia del anterior, no se habían producido investigaciones que obligaran a desmontarlas. Aquí nos ocupamos de esta última edición.

Una de las consecuencias del arribo a América, en 1492, de la empresa dirigida por el Almirante Cristóbal Colón, fue el paso del comercio de una dimensión inter-marítima a otra inter-oceánica. En ese proceso, en virtud de que la corona de Castilla estableció un estricto control monopólico sobre el comercio con América e hizo de Sevilla y Cádiz el centro administrativo y portuario del mismo, Andalucía se vio arrastrada a asumir un rol protagónico o, en palabras del propio autor: ..."la tierra andaluza se fue convirtiendo en tierra para América"... (Pág. 19).

Ahora bien, es criterio del autor que la valoración del impacto de esa situación en la sociedad, la economía, la cultura, la demografía, la política, la psicología, la geografía y tal vez hasta la propia autoestima de Andalucía y los andaluces, cuando ..."el verdadero Eldorado estaba en la Carrera de Indias y en el mercado americano y no escondido en las selvas amazónica"... (Pág. 20), ha sido sobre-estimado o -al menos- desfigurado en su significación, por lo que la dinámica socio-histórico-cultural andaluza ha terminado quedando desdibujada.

En torno a tal sobrevaloración y/o desdibujamiento, García-Baquero González, afronta la investigación contenida en esta obra para responder a tres interrogantes que estimamos básicas: 1) ¿Por qué fue ubicado en Andalucía y en el eje Sevilla-Cádiz el centro del monopolio comercial americano?, 2) ¿Por qué, a pesar de esa relación privilegiada, no germinó en Andalucía el capitalismo? y 3) ¿Qué fue del esplendor del *Siglo de Oro* que tuvo a Sevilla y la Carrera de Indias como uno de sus motivos centrales?

Las respuestas a tales preguntas no son fáciles ni vienen solas, para hallarlas el historiador andaluz hubo de hurgar con rigurosidad metodológica en las tres centurias del proceso, el cual desestructuró en cinco etapas, a fin de precisar con mayor nitidez sus matices y tonalidades socio-histórico-culturales: 1) Radicación en Andalucía del control monopólico del comercio americano: 1493 (instrucciones dadas a Colón para su Segundo Viaje) - 1503 (creación de la Casa de Contratación de Sevilla), 2) Fase ascendente del monopolio (1504-1610), 3) Crisis en la Carrera de Indias (1610-1720), 4) La "nueva" coyuntura en la que, en el siglo XVIII con las *reformas borbónicas*, se desarrolló la Carrera de Indias y 5) Declive y extinción de la vinculación comercial de Andalucía con América a través de la Carrera de Indias (1778-1824).

Esta actividad fue acompañada del examen crítico, tanto de las fuentes regularmente utilizadas en torno al tema, como también de la fiabilidad y representatividad de las muestras que sus datos pueden contener. Así, por ejemplo, encontró que cuatro grupos de cifras compiladas por igual número de autores (Hamilton, Domínguez Ortiz, García Fuentes y Morineau) sobre las importaciones de metales preciosos americanos, difieren significativamente unas de otras en forma ..."brutal"... (Pág. 96) y reprocha el uso de los

“registros oficiales”, pues éstos ...“sólo consignan para la mayoría de los productos industriales unidades de carga genérica tales como fardos, cajones, frangotes, bultos, etc. sin especificar su contenido”... (Pág. 97), siendo lo usual la existencia de ...“lagunas estadísticas”... (Pág. 209).

En atención a esas observaciones, el autor considera que es necesario matizar la valoración del proceso, puesto que ...“ni el complejo portuario andaluz fue esa especie de cuello de embudo por el que forzosamente tenía que pasar todo cuanto fuera o viniera de América ni tampoco los españoles fueron los únicos en lucrarse con los beneficios procedentes de este comercio. Por el contrario, hubo otros puertos, otras regiones y, lo que es más grave [sic], otros países que jugaron también un importante y decisivo papel en este tráfico”... (Pág. 47).

La primera pregunta señalada con la que el autor le trazó rumbo a su investigación, recibe adecuada respuesta: Andalucía fue la región escogida como centro administrativo del monopolio americano porque era la de mayores condiciones para asumir los exigentes requerimientos de una tarea de tan monumental envergadura (transportes, reclutamiento de mano de obra, burocracia, experiencia comercial, capacidad financiera y de vida urbana, conocimientos prácticos de navegación y existencia suficiente de puertos) desde, en caso del eje Sevilla-Cádiz, el siglo XIII.

En torno a la segunda interrogante, a la que mayor atención y dedicación se le presta en el libro, García-Baquero toma los datos que, en *Sevilla y el Atlántico*, presentó Pierre Chaunú, y cuyas cifras recogían que, entre 1504 y 1610 se produjo un incremento del 500% en el movimiento de navíos y de un 1.500% en el volumen general de toneladas, lo que podría hacer suponer que, consecuentemente, los beneficios para Andalucía debieron ser muchos. La sola idea del monopolio, además, fácilmente haría pensar que hacia Sevilla -como *capital del monopolio*- debían afluir ...“todas las ambiciones y todas las fortunas”... (Pág. 51) e igualmente que América como mercado inmenso a ser abastecido, habría incitado al desarrollo de la agricultura (con lo que se convertiría la tenencia de la tierra en una empresa capitalista) y la industria andaluzas...

Pero el autor de *Andalucía y la Carrera de Indias*... se distancia de esos supuestos apuntando que, si bien, en términos generales, pueden encontrarse movimientos ascendentes en la producción cerealera y vinícola en algunas comunidades andaluzas (tendencia que se quiebra en 1570), tal auge provenía de un impulso bajomedieval, aún cuando habría sido aupado por el *descubrimiento* de América y en cuanto a la industria regional, hace la observación de que la escasez de materias primas, la falta de mano de obra especializada, el desajuste de precios y salarios y la huída de capital lograron que ella no sólo no experimentara ninguna transformación estructural; sino que tampoco se renovara de forma auténtica ni pudiera responder a la demanda americana.

Por otra parte, agrega el autor, pese a que Sevilla concentraba el tráfico de y hacia América y que en su Casa de la Moneda se acuñaba la mayor parte de la plata que circulaba por el mundo, ...“Andalucía recibe un quinto del oro y un tercio de la plata ...[y] los granos importados de Extremadura, Palencia y Valladolid; las maderas y pescados de Galicia; las manufacturas de Toledo y Segovia; los hierros del país Vasco, etc. pronto engullen estos dineros que apenas daba tiempo a retener”. (Pág. 85)

Además, remata su explicación García-Baquero, si bien el volumen del ventajoso monopolio comercial, difícil de cuantificar con precisión, podía hacer inevitable el aprovechamiento de una riqueza tan excepcional, la inversión de ella, según se pudo comprobar en los inventarios post mortem del siglo XVIII en Cádiz y Sevilla, fue destinada a la comodidad, la seguridad, los inmuebles, los bienes suntuarios ...“e incluso cuando encontramos apreciables partidas de capital introducidas en campos estrictamente financieros no se trata de alta finanza sino de juegos de créditos que lindan cuando no constituyen descaradamente, la pequeña usura”... (Pág. 85)

Eso durante la época de crecimiento en la Carrera de Indias, advierte García-Baquero González; pues la centuria siguiente (1610-1720) fue de crisis a causa del frágil sistema comercial español, la costosa y lenta infraestructura del sistema de convoyes, la constante falta de capitales y la tendencia a mantener baja oferta para presionar los precios a la alza. Con ello las fuerzas capitalistas cayeron aún más en mengua y se dieron varias crisis de subsistencia y motines de hambre en Andalucía (Págs. 87-124).

Con los Borbones al mando en la política española, en el siglo XVIII, expone García-Baquero que los autores que se han ocupado del tema señalan que se intentó rescatar el beneficio de la Carrera de Indias y suprimir el sistema mercantilista de las dos centurias anteriores, produciéndose un crecimiento sostenido en dos etapas: 1717-1747 (lento) y 1748-1778 (más rápido), con el incremento en el número de navíos y de su tonelaje y un aumento demográfico en Andalucía, en el cual se habría destacado ostensiblemente el de Cádiz; pero él matiza esas afirmaciones advirtiendo que las series demográficas sobre las que ellas pretenden ser sostenidas, son dispersas y que en Cádiz la inmigración, más que una *reactivación económica general*, explicaría mejor el crecimiento de su población y, asimismo, que las *curvas de producción* del trigo, la cebada y el maíz presentan resultados antagónicos que contribuyen a suponer más una tendencia a la pérdida que al crecimiento y además: ...“cuando los beneficios del comercio colonial van a parar a un área desindustrializada y a un grupo social sin tradición en este campo, se produce una desviación de los beneficios hacia formas de inversión conservadoras tendentes a la obtención de rentas y a la consecución de un status socio-vital suntuario”. (Págs. 169-170)

La respuesta a la segunda pregunta, en consecuencia, es altamente plural, Andalucía, pese a haber sido un escenario, teóricamente, propicio y propiciatorio para el despliegue de una economía capitalista, no lo fue por muchas causas: 1) Escasez de materias primas, 2) Falta de mano de obra especializada, 3) Desajuste en los precios y salarios, 4) Huída del capital y los metales preciosos, 5) Débil institucionalización bancario-financiera, 6) Deficiente inversión de los beneficios, 7) Desvío de las ganancias hacia el boato, el prestigio y la suntuosidad, 8) Inmovilización del dinero en bienes inmuebles urbanos, 9) Ineficiencia y lentitud del *sistema* de la Carrera de Indias, 10) Ausencia de *mentalidad industrial y capitalista* en la tradición de la sociedad andaluza, 11) Estructura obstaculizadora del modelo monopolista de la Casa de Contratación, 12) Dos siglos de política económica mercantilista que castró la potencialidad de aquel modelo económico sustentado en el monopolio, 13) Precaria acumulación originaria de capital y 14) Insuficiencia reformista de los Borbones en el siglo XVIII.

La tercera interrogación, aunque el autor no la trata expresamente, no puede dejar de tocarla, pues en el sur (que ... “es un desierto que cuando canta llora”... como lo expresó, ya en el siglo XX, el poeta sevillano Luis Cernuda) de la Península Ibérica, en virtud de su relación con América a través de la Carrera de Indias y el Monopolio de la Casa de Contratación: ..."Sevilla fue elevada a la categoría de ciudad-mito por su carácter de capital del monopolio ... [en] las quince o veinte obras fundamentales de la picaresca española ... no existe prácticamente ninguna que no haya necesitado situar una parte de su acción en Sevilla"... (Pág. 51) Y le agrega, para señalar, la *otra cara*, del *Siglo de Oro*, en nota a pie de página, los resultados alcanzados en una investigación por León Carlos Álvarez Santaló ("Marginación social y mentalidad en Andalucía Occidental. Expósitos de Sevilla. 1613-1910"), según los cuales hubo un alto volumen de niños expósitos ...“vinculado a éste carácter de ciudad-monstruo ... [y] a la responsabilidad de la Carrera de Indias”... (Ídem).

Un último aspecto deriva el autor de su investigación, tal vez el que constituye la más fuerte trascendencia del proceso histórico estudiado por él. Es el que tiene que ver, según su percepción de historiador y andaluz, con la psicología andaluza, la cual habría quedado atada a América como *espejismo* y al que vincula su prosperidad pasada y la posibilidad de restaurarla, tal y como habría quedado patentizado con la Exposición Iberoamericana de 1929 y la Exposición Universal de 1992, en Sevilla.