

**A. García-Baquero González:  
*La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y  
Océano de Negocios.***  
**Sevilla, Sociedad Estatal Expo 92-Algaida, 1992,  
348 págs.**

Bajo este sugestivo título en el que se consigue reunir un término de gran arraigo historiográfico, "La Carrera de Indias", con el recuerdo a dos obras clásicas sobre el tema (la del dominico Tomás de Mercado, *Suma de Tratos y Contratos*, 1.<sup>a</sup> ed. Salamanca, 1569, y la de J. Veitia y Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, 1.<sup>a</sup> ed. Sevilla, 1671) publica A. García-Baquero su último trabajo hasta la fecha. Una obra que nace destinada a convertirse en un buen libro de divulgación y, paralelamente, en un instrumento de consulta obligada para los estudiantes y profesionales de la Historia, y ello porque en él se ha conseguido armonizar un doble objetivo. De un lado, ofrecer un estudio global del desarrollo de las relaciones comerciales entre España y América durante los tres siglos de vigencia del imperio colonial español, de otro, hacerlo seriamente. Es decir, desde un modelo metodológico ensayado con indudable acierto por el propio autor hace ya algunos años en *Cádiz y el Atlántico* (Sevilla, 1976, 1.<sup>a</sup> ed.) que tiende a profundizar, partiendo de un soporte cuantitativo, en todos los aspectos importantes del comercio entre España y Ultramar. Es la primera vez que se realiza un análisis de esa ecuación de cuatro variables (espacio, tiempo, beneficio y seguridad) en la que según A. García-Baquero se resuelve la Carrera de Indias, contemplada tanto en la sincronía como en la diacronía y siempre desde una perspectiva comercial o mercantil. El reto era indudablemente ambicioso pero conveniente y necesario, y se ha sorteado con maestría.

El trabajo se distribuye en dos partes. En una primera “El sistema comercial del Imperio español”, se realiza una descripción minuciosa de la estructura monopolística del tráfico colonial español, comenzando por las justificaciones teóricas de la elección del régimen del monopolio. Después de analizar los apoyos argumentales y las razones económicas, político-jurídicas y religiosas que inclinaron la balanza hacia una organización del tráfico colonial siguiendo el modelo mercantilista, y los cambios que en la política respecto a las colonias tienen lugar en el siglo XVIII (intentos de un mayor control del sistema monopolístico), se emprende el estudio de los organismos encargados del control del monopolio –Casa de la Contratación y Universidad de Cargadores a Indias–, el sistema de transporte y la política fiscal. En una segunda parte “El nervio de la Carrera: Recursos materiales, técnicos y humanos”, la Carrera de Indias aparece como algo vivo, al dedicarse cinco grandes capítulos a los barcos, las rutas, los peligros de la navegación y las tripulaciones, las mercancías, los hombres y las técnicas e instrumentos mercantiles, así como al ritmo comercial y sus ciclos, sin obviar la reflexión sobre los resultados de la Carrera y la liquidación del sistema.

Teniendo en cuenta que se recorren tres siglos largos de relaciones comerciales entre España y América el balance por capítulos es desigual como desigual es la información de la que hasta el momento se dispone. En cualquier caso, la perspectiva globalizadora del trabajo no impide, sino que al contrario proviene de un análisis detenido de cada uno de los temas que afectan al tráfico colonial. Tanto el lector curioso como el estudioso se encuentra con una obra que incorpora los resultados de los numerosos trabajos de investigación que sobre el comercio de Indias y sus protagonistas se han publicado, a través de un estado de la cuestión exhaustivo y minucioso que incluye, además, un planteamiento historiográfico del tema –lo que se ha hecho, lo que queda por hacer–, y una discusión metodológica sobre las posibilidades que el análisis de cada una de las variables ofrece, sobre la validez de ciertos indicadores elegidos, o sobre el problema de las fuentes. En este sentido, merece una mención especial el

magnífico capítulo dedicado a los agentes de la actividad mercantil, donde se pasa revista a aspectos básicos para la profundización en el grupo: número, composición (nacional/extranjera), estrategias de inversión, beneficios, sin desdeñar debates ya clásicos en la historiografía como la posible vinculación de la nobleza al comercio indiano, la presencia extranjera en él o el problema de la racionalidad o no de la actividad económica de los comerciantes de Indias.

Sin embargo, este libro no se agota en este balance global y pormenorizado de los tres siglos de relaciones comerciales coloniales entre España y América, como no podía ser de otra manera en un gran especialista en el tema, aspira también a valorar toda esta actividad, dimensionando su significado para la economía española. Sobre toda la obra planea una cuestión de fondo: ¿cuál fue el impacto real de la Carrera de Indias en la economía española?, ¿se aprovechó la potencialidad que la posesión de un inmenso imperio colonial tenía? aún más ¿podía aprovecharse realmente? Alrededor de este último punto recapitula el autor relativizando el poder dinamizador que la Carrera de Indias tenía por sí misma para cambiar el complejo engranaje político-económico de la monarquía española. Especialmente si consideramos que el proceso de autarquización de los dominios americanos y la disminución de su dependencia económica respecto a la metrópoli a partir del siglo XVII restó posibilidades a la economía española, una economía que, por otra parte, y a excepción de la región del noreste peninsular donde ya se habían dado los primeros pasos para un desarrollo de los sectores productivos, no estaba en condiciones tampoco de aprovechar las ventajas de ese mercado colonial.

Por todo ello esta obra es, sin duda, una excelente síntesis, cuya oportunidad y profundidad la convierten en referencia obligada para los interesados en el tema.

**M.ª JOSE DE LA PASCUA SANCHEZ**

**Bernal, Antonio Miguel:**

***La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824).  
Dinero y crédito en el comercio colonial español  
con América.***

**Madrid, 1992.**

Muy escasos han sido los intentos para continuar la línea de trabajos que como los de Haring o Sayous se caracterizaron por un afán interpretativo de cuáles fueron los mecanismos económicos que determinaron el comercio con América. Antonio Miguel Bernal hace una importante (y voluminosa!) aportación en este sentido, utilizando en su estudio los cambios y préstamos marítimos como posibles indicadores del valor de las exportaciones y costes de financiación que el comercio colonial pudo tener entre 1492 y 1824.

El objeto de su investigación son los préstamos o cambios marítimos, también llamados riesgos de mar o préstamos a la gruesa aventura que se hallan en los protocolos notariales sevillanos y en los registros de la Casa de Contratación del Archivo General de Indias. Se trata de un préstamo en el cual el embolso o pago de la suma prestada y el premio o interés por ella convenido están sujetos al feliz arribo a puerto del navío de las mercancías que se ofrecieron como garantía. Cuando la cuantía del préstamo se hacía en una moneda diferente a la inicialmente estipulada, entonces a los intereses procedentes del préstamo había que añadir el premio del cambio.

Por razones de sistemática expositiva y debido a lo dilatado del período considerado se contemplan cuatro tiempos:

Un primer período, preliminar, que comprende desde mediados del siglo XV hasta 1492 y en el que se intenta

establecer cuales fueron los puntos de partida y las aportaciones, innovadoras o no, de la plaza sevillana al desarrollo del crédito en el Descubrimiento.

Los años que van de 1492 a 1620 se caracterizarán por la pretensión de establecer mecanismos de supervisión y de control del crédito en la negociación india. Es el período en el que triunfa el préstamo marítimo como instrumento idóneo para articular el crédito exterior (léase europeo) con la Carrera.

Para el siglo XVII y a partir de 1620 el régimen de control se liberalizará al ser progresivamente eliminada la obligatoriedad de registrar las mercancías o remesas y desaparecer las cortapisas que constreñían y limitaban el acceso al crédito, lo que permitió una mayor presencia de capitales extranjeros. Esta situación permanecerá hasta mediados del siglo XVIII y provocará el desplazamiento de Sevilla como plaza principal de contratación en beneficio de Cádiz.

El siglo XVIII (dividido en dos subperíodos: 1700-1760 y 1760-1825) introduce ciertas innovaciones, sobre todo a partir de las reformas carolinas, que aportarán novedades en la regulación legislativa y en la praxis del comercio. Legislación y parxis se adaptaron a los criterios reguladores sobre instrumentos crediticios usuales en Europa en la misma época. Al mismo tiempo Cádiz se consagra como el principal punto de confluencia de los capitales internacionales que operaban en el tráfico colonial.

El trabajo de Antonio Miguel Bernal se revela así innovador al poner de manifiesto el interés secundario que ofrecen las variables de navíos y volumen de arqueo hasta ahora utilizadas como indicadores exclusivos del tráfico colonial, en favor del conocimiento de las operaciones de financiación de la Carrera; de la cuantía del número de contratos de cambio suscritos por unidad de tiempo, y de los importes monetarios. Al mismo tiempo la aproximación matemática que hace a los tipos de interés de estos contratos en cada momento, le permite acercarse al conocimiento del precio del dinero en el mercado monetario, con lo que obtiene una aproximación probable de lo que supusieron los costes de financiación del Comercio colonial.

Tampoco deja de lado el autor los elementos personales de los contratos de cambio. Así, la especial atención que presta a quienes aportaron directamente los capitales y a quienes financiaron a crédito las exportaciones al mercado americano, le permite acercarse a los posibles destinos finales de las remesas y al conocimiento de los sectores y centros de producción que estas exportaciones terminarían por vivificar.

**M. GUADALUPE CARRASCO GONZALEZ**

**Candau Chacón, M.L.:**

***Los delitos y las penas en el mundo eclesiástico  
sevillano del siglo XVIII.***

**Sevilla, Diputación, 1993, 388 págs.**

El estudio del estamento eclesiástico durante el Antiguo Régimen presenta numerosas vertientes: institucional (tradicionalmente, y hasta hace unos diez o quince años, la más cultivada en nuestro país), económica, sociológica... uno de los aspectos sin duda más llamativos, por cuanto contribuye a satisfacer una curiosidad y un interés rayano en ocasiones en lo morboso, es el de la moralidad clerical, punto éste en el cual la Reforma Católica realizó un impresionante esfuerzo por corregir los abusos, inmoralidades, lacras y desafueros existentes en el seno del clero de la Europa católica.

Los avances y triunfos, empero, aunque innegables, fueron bastante lentos. El análisis de las visitas pastorales, de la documentación inquisitorial y de los procesos contra clérigos nos descubren un mundo de pequeñas y grandes corruptelas que, aunque no siempre generalizadas ni mucho menos universales, sí pudieron contribuir en buena medida a deteriorar la imagen que presentaba el estamento clerical ante los fieles.

María Luisa Candau Chacón ha realizado en esta obra un análisis de esta problemática utilizando una fuente relativamente poco usada al efecto como son los procesos judiciales planteados contra clérigos, siendo el marco cronológico y geográfico la campiña sevillana durante el último tercio del siglo XVII y la centuria de las Luces. Buena y rigurosa metodología, un estilo claro y límpido, y el frecuente recurso, sabiamente utilizado, de acudir a las propias voces de los protagonistas, se encuentran entre las

muchas cualidades de esta obra por lo que se refiere a los aspectos más formales.

No menos interesantes son las conclusiones. Canda nos muestra cómo la mayor incidencia de la inmoralidad clerical se produce en las postrimerías del siglo XVII y los primeros años del setecientos, coincidiendo en buena medida con los continuos esfuerzos del arzobispo Palafox, uno de los principales exponentes de la Reforma Católica en la mitra hispalense, por erradicar en la medida de lo posible las lacras y corruptelas presentes en el interior de su clero. Ello no quiere decir, empero, que las mismas no contaran con cierta comprensión o condescendencia por parte de los tribunales eclesiásticos, como se revela del hecho de que la mayor parte de estas inmoralidades fueron castigadas muy levemente, reuniendo amonestaciones y multas casi las dos terceras partes de las condenas impuestas. Muy pocos, de hecho, fueron encarcelados, y menos aún privados del fisco.

El panorama delictivo que se nos descubre no difiere demasiado de lo que ya conocemos al respecto. Las seducciones del mundo, la rebelión contra lo instituido y los pecados de la carne, por aludir a las gráficas expresiones utilizadas por la autora, constituyen las faltas fundamentales, y, más concretamente, pendencias diversas, delitos sexuales, insubordinaciones y empleo de armas prohibidas supondrán las principales tentaciones que nuestros clérigos no supieron vencer, contrastando el liviano comportamiento de los eclesiásticos más jóvenes y los ordenados de menores, con la mayor seriedad de los presbíteros y los clérigos más maduros.

Nos encontramos pues con un libro interesante, de grata lectura y jugosas conclusiones, que viene a reforzar las numerosas aportaciones historiográficas que hasta el presente –y no nos cabe la menor duda que también en el futuro– ha realizado lo que con toda justicia podemos denominar “escuela sevillana” de historia de las mentalidades, pionera en el análisis de estas cuestiones en nuestro país.

**ARTURO MORGADO GARCIA**