

El régimen de los galeones.



España practicó en sus colonias un dogma que el liberalismo del siglo XIX ha estigmatizado pero que vuelve a tener actualidad en nuestro tiempo: la *autarquía*. Dáse hoy, en efecto, este nombre a la política de utilizar los recursos nacionales y vivir de ellos, sin acudir a lo extranjero. Junto con esta política, seguida naturalmente dentro de las limitaciones de la época, practicó España la *economía dirigida* y el comercio exterior monopolizado, al menos en principio.

Aplicados estas ideas a América, dieron lugar a dos principios fundamentales. Uno, el de que los territorios de las colonias debían estar abiertos sólo al comercio y a la industria de los vasallos de Castilla y debían mantenerse como coto cerrado para los súbditos de naciones extranjeras. El otro principio fué el de que las colonias no eran sino una fuente de materias primas o, un mercado que complementaba la economía de la Metrópoli. Vino así a aplicarse la teoría de los metales preciosos, es decir el proteccionismo para las actividades mineras, con el objeto de fomentar la remi-

sión a España de dichos metales, descuidando las actividades agrícolas e industriales. La producción de las colonias debía preocuparse únicamente de aquellas mercaderías de que se carecía en España y que, por lo tanto, no podían servir para la competencia con la producción de ese país.

Como la distancia entre la Metrópoli y las colonias era grande y como abundaban los peligros y las asechanzas para el cumplimiento de esta política económica cerrada, comenzó desde principios del siglo XVI y llegó a reglamentarse hacia 1561, el régimen de las flotas y galeones. Con este régimen, el Perú no se comunicó directamente con Europa, y no hubo (al menos, en teoría) relación directa o constante entre sus costas y las de ultramar. Lo que salía del Perú, iba a Panamá y de Panamá, por tierra, hasta un puerto situado en el Atlántico, llamado Porto Belo. A su vez, el tráfico de España a América del Sur quedó reducido al viaje hasta Porto-Belo, pasando por Cartagena de Indias.

El único puerto de partida y de regreso de las expediciones a Indias fue, en esa época, Sevilla. Muchas razones contribuyeron a hacer de ese modo, a Sevilla la capital comercial del imperio español. En primer lugar, Sevilla, tenía entonces mucha importancia y vida, por sus relaciones económicas con el resto de la Península, y aún con Italia y otras partes de Europa. El territorio de Andalucía había sido reconquistado por los reyes de Castilla, estaba unido a su corona y la prepotencia que alcanzara cualquiera de sus ciudades no podía suscitar los recelos y previsiones que hubieran sobrevenido en caso de tratarse de una ciudad de Aragón. Geográficamente, Andalucía era, además, la región más próxima a América, la proa de la vieja Europa enfilada hacia el Nuevo Mundo. Y, dentro de Andalucía, vino a consolidarse la supremacía de Sevilla, pese a diversos momentos en que resultó favorecida Cádiz, por varias razones entre las cuales hay que destacar una de carácter eco-

nómico y otra de carácter estratégico. Como ciudad más próspera, Sevilla tenía un número de comerciantes más ricos, y fueron ellos quienes, constituyendo una verdadera oligarquía, utilizaron toda su influencia para que allí estuviera la llave del tráfico con América. Además, siendo Sevilla un puerto fluvial, alejado de las costas, unido al mar tan sólo por las angostas riberas del Guadalquivir estaba mucho menos expuesta a servir de cebo, de tentación o de objetivo a los numerosos enemigos que España contaba entonces, es decir a todas las demás potencias europeas.

Veamos, ahora, cómo funcionaba este sistema de tráfico entre España y América.



II

El nombre de flota dábase a la que se dirigía anualmente a México, o sea a San Juan de Ulúa y Veracruz; y el de galeones a la escuadra que navegaba cada año a América Meridional, es decir a Cartagena y Porto Belo.

Los galeones eran generalmente cinco a ocho navíos de guerra con 40 a 50 cañones y estaban acompañados de barcos más pequeños y veloces llamados "pataches". Además, se agregaba siempre a ellos una flota de mercantes en número variable, que había llegado a cuarenta en la época de Felipe II y que bajó en épocas posteriores a diez, doce, o menos. A veces en los galeones se aposentaban también algunas mercaderías.

El número de barcos fué mayor durante el siglo XVI. Ello se debió no tanto a una baja del tráfico en sí en el siglo XVII, como a la diferencia entre las frágiles carabelas primero usadas y los galeones y urcas setecentistas, que llegaron a asumir proporciones peligrosas para las faenas del puerto y muelle, al extremo de haberse expedido en 1628, una cédula ordenando que no se construyeran barcos de gue-

rra o mercantes destinados a Indias, de más de 550 toneladas. El comercio entre España y América continuó, pues, en realidad, durante el siglo XVII en un nivel análogo al del siglo anterior; pero, en conjunto, tampoco aumentó en proporción al desarrollo obtenido por las colonias. Impidieron un crecimiento imaginable, los contrabandos, el comercio con Filipinas, el incipiente desarrollo de las industrias coloniales, la implantación de las “naos de registro” y otras causas. Tal hecho es menos notable en el caso del virreinato de México. En lo que respecta al volumen de los barcos y del tonelaje destinados a Nueva España y a Tierra Firme, este último fué mayor en el siglo XVI; pero en el siglo XVII fué, en cambio, más cuantioso el de Nueva España; sea por el efectivo incremento de población, por las dificultades que allí tenía el comercio de contrabando, o por diversas circunstancias más.

Hacíase el apresto de los galeones, nominalmente, por medio del dinero recaudado con el derecho de avería; pero no era raro que la avería no tuviese caudal alguno, y así ocurrió el año que se embarcó para el Perú el conde de Lemos. Había expirado entonces el asiento de la carena de los galeones y los cabos y capitanes lo tomaron a su cargo, y cada uno se dedicó por su cuenta al galeón respectivo, cobrando el tercio menos que el asentista. Se dispuso también que diesen ellos el dinero necesario para la compra de bastimentos y que no se recurriera, como en otras ocasiones, a empréstitos. Todo el dinero adeudado debía librarseles en Indias, o sea en Panamá, con interés del ocho por ciento; y si no se hacía este pago en Panamá, el maestre de plata del respectivo galeón quedaba encargado de ello. Las libranzas estaban firmadas por la misma Reina Gobernadora.

Iba siempre a bordo un personal numeroso de funcionarios y empleados. He aquí su lista: *el general de la armada* (ganaba 44 mil pesos al año); *el almirante de la armada*,

(con 22 mil pesos); *el veedor y contador*, (con 800 ducados); *el gobernador del tercio*, (con 600 reales); *los capitanes de infantería*; *el sargento mayor*; *los alfereses de las ocho compañías del tercio*; *ocho sargentos*; *el auditor*; *ocho caballeros y cuatro capitanes entretenidos, o sea aspirantes o meritorios*; *ocho gentiles hombres*; *el escribano y alguacil*; *el cirujano mayor*; *los capitanes de los galeones*; *los maestres de plata*; *los contramaestres de los galeones y pataches*; *los guardianes de los mismos*; *los maestros de raciones* (cuatro eran dadas de antemano); *el dispensero*; *el alguacil de agua*; *el piloto principal de la Almiranta*; *los pilotos*. Los sueldos de este personal, desde los capitanes de infantería para abajo, sumaban 130,24 reales. (1)

El general y el almirante de la armada y el gobernador del tercio, recibían directamente su nombramiento del rey. El general debía velar acerca de la experiencia y de las pruebas necesarias para el capitán de artillería; el registro de los pasajeros y su sujeción a las obligaciones del viaje; el avituallamiento de los navíos; la inspección y el sello de las cartas, astrolabios y demás aparatos técnicos; la estrictez para cumplir las ordenanzas relativas al manejo y seguridad de los galeones. En junta con el almirante y el piloto mayor de la armada, daba instrucciones de viaje a los capitanes y pilotos el día de la partida. Nombraba, además, el general algunos funcionarios: el capellán, indispensable en cada galeón, el carpintero, el calafate, el médico, el barbero-cirujano, los comandantes de los pataches y algunos oficiales inferiores de la nao capitana. Los oficiales inferiores de los demás galeones eran nombrados por los respectivos capitanes.

El veedor de cada galeón se ocupaba del cumplimiento de las leyes y ordenanzas relativas al gobierno y adminis-

(1) Archivo de Indias. Contratación, legajos Nos. 3155 a 3160. Compárese esta lista con la que da Veitia Linajé en su obra "*Norte de Contratación de las Indias*", Sevilla 1672, libro II, cap. 1.º, párrafo 8.

tración de la armada por parte de todos, desde el mismo capitán general hasta el último de los oficiales. Cada detalle de la vida diaria, en alta mar o en el puerto, debía caer bajo su atención; y en las inspecciones y registros acompañaba al general. Era nombrado por el rey a propuesta del Consulado de Sevilla, estaba exento de procesos judiciales o prisión; y, como el general, recibía instrucciones de la Casa de Contratación o del Consejo de Indias. Los maestros de plata se ocupaban del sello y cuidado del tesoro, tanto real como privado.

Después de 1605, todo lo relacionado con la preparación y el despacho del tráfico entre España y América, fué encomendado a la junta de Guerra y Armada de Indias, que era una comisión del Consejo de Indias.

El viaje era monótono y desagradable. Los pasajeros se entretenían en ceremonias religiosas y también en algunas profanas como peleas de gallos, pesca, torneos burlescos y otras. Al cabo de algunas semanas la comida empeoraba. El peligro de los corsarios era siempre constante.

Al salir de Cádiz la nao almiranta abría la marcha y los demás debían seguirle; por la noche se ponía en ella una gran linterna. Todos los barcos de la escuadra debían durante el viaje estar visibles unos en relación con los otros; y los capitanes o pilotos que permitieran deliberadamente a sus barcos salirse de la ruta, recibían severos castigos. A la altura del cabo San Vicente el general debía visitar cada uno de los barcos en vía de inspección, como tribunal y registro de mercaderías y personas de contrabando; y de tiempo en tiempo debía revistar o reconocer además a la tripulación y pasajeros. La blasfemia estaba prohibida bajo graves penas. Hacia la mitad del siglo XVII, competía a los generales de las armadas una autoridad judicial exclusiva sobre los marineros y soldados de los barcos de guerra; pe-

ro nó sobre los de la flota, que estaban bajo la jurisdicción de la Casa de Contratación.

El general tenía órdenes de no arribar a ningún puerto no designado en sus instrucciones; y en el caso de ser arras-trado a algunos temporales u otra causa de fuerza mayor, no debía quedarse más de veinticuatro horas.

Los galeones bajaban al Sur Oeste, hacia Canarias, donde, en los primeros tiempos, recibían provisiones; esta etapa era de ocho días. De Canarias, uno de los pataches seguía a veces hasta Cartagena y Porto Belo, con cartas y paquetes de la Corte y el anuncio de la llegada de la expedición. Desde la latitud de Deseada, 15'30", cogían los famosos vientos favorables del Este hasta avistar la isla de ese nombre, una de las hoy denominadas Indias Occidentales; este trayecto demoraba de veinticinco a treinta días después de haber salido de Canarias. Era fácil la navegación de Deseada al cabo de la Vela y de allí a Cartagena, puerto de Tierra Firme, al que arribaban seis o siete semanas después de la salida de España. En algunas ocasiones era distinta la ruta de los galeones, sobre todo cuando zarpaban solos de España, pues entraban al Mar Caribe por el canal entre Tobago y Trinidad que luego se llamó pasaje de galeones. Frente a Margarita, un patache dejaba el convoy para visitar la isla y recoger el caudal del rey, en la época de las perlas. Surcando ya parajes seguros, los mercantes que para ello estaban destinados, previa licencia firmada, se dirigían a Santa María o Maracaibo a recoger plata, cochinilla, cuero y cacao. Entre tanto, el patache de Margarita se había hecho a la vela para Cumaná y Caracas, con el objeto de recibir allí el tesoro real y en Cartagena se unía a los galeones.

Ningún barco debía entrar o salir de un puerto de Indias en la obscuridad, so pena de ser cañoneado por los castillos o fortalezas. Si un navío arribaba después del crepúsculo debía anclar, aguas afuera y enviar un aviso. Cuan-

do una armada avistaba una fortaleza a la entrada de una bahía, disparaba un tiro (dos cuando se trataba de una flota) como señal convenida. Los navíos sueltos debían disparar también dos cañonazos al aproximarse a un puerto. Cuando los galeones estaban en Indias, se procedía a clausurar todos los puertos, para que las noticias acerca de ellos no llegaran a los enemigos.

Los oficiales reales, a la llegada de la armada, visitaban e inspeccionaban los galeones y los barcos de guerra y ponían guardias para evitar desembarcos clandestinos.

El general, al llegar a Porto Belo, exhibía sus instrucciones y quedaba sujeto a las órdenes del virrey o de la Audiencia. Al arribar a puerto, podía requerir la dación de alojamiento para sus soldados en la población y mantener una guardia de veinticuatro hombres para sí; pero en Cartagena, como en La Habana, el gobernador le ponía una guardia de honor de la guarnición. Al llegar a Indias, enviaba el general despachos a España, dando datos del viaje, del estado de la región a donde había arribado, la cantidad del tesoro que se esperaba, los precios de las mercaderías, el día probable de su partida, etc.

La noticia de la llegada de los galeones debía transmitirse a toda América Meridional. Ya al tocar en Cartagena, el general la enviaba, con los paquetes para el Virrey o la Audiencia Gobernadora del Perú. De Porto Belo un "chasqui" o mensajero atravesaba el istmo llevando la misma noticia al Presidente de Panamá; y éste la ponía en conocimiento de los mercaderes allí reunidos y hacía que un barco de aviso navegase hasta Paita, puerto situado al norte del Perú. El general de los galeones, a su vez, despachaba un correo a Lima por tierra, que llegaba antes del aviso marítimo enviado desde Panamá; y hacía salir otro a Santa Fé, capital de Nueva Granada, desde donde la nueva se repartía a Popayán, Antioquía y otros lugares. No debían, según las ins-

trucciones, los galeones quedarse en Cartagena más de un mes, aunque para favorecer a los mercaderes solían quedarse más tiempo. A Cartagena llegaban el oro y las esmeraldas de Nueva Granada, las perlas de Margarita y Rancherías, y el índigo, tabaco, cacao y demás productos de Tierra Firme, así como igualmente los envíos de Guatemala, por la vía del lago Nicaragua y el río San Juan.

Al recibir las cartas antedichas, el virrey o la Audiencia gobernadora del Perú ordenaban a la armada del mar del Sur que se preparase a salir y ordenaban, asimismo, la reunión de los caudales destinados al envío a España desde Chile, Charcas, Quito y otros lugares. Reunido el tesoro, la armada partía del Callao, llevándolo y llevando también a los mercaderes; y se detenía en Paita, donde se le agregaba el "navío del oro" que traía ese metal de Quito y distritos vecinos. Al aproximarse los galeones a Porto Belo, la armada del mar del Sur debía estar ya en Panamá. Los mercaderes del Perú y Chile trasladaban las mercaderías en el istmo y empezaba la famosa feria de Porto Belo.

Biblioteca de Letras

«Jorge Pucelli Converso»

Cartagena de Indias había sido fundada en 1533 por Pedro de Heredia sobre una isla de arena de forma muy irregular, junto al continente y al norte de otras dos islas, en una de las cuales estaba el arrabal llamado *Xexemani*. Para la comunicación con Xexemani había un puente. Las calles de la ciudad eran derechas y anchas y todas estaban empedradas. Las casas, bien construídas, lucían balcones y rejas de madera. Los españoles allí avecindados dedicábanse al comercio y al disfrute de tierras; aunque no faltaban algunos en negocios de pulpería y otros análogos, y no faltaban tampoco familias en la miseria. Las mezclas de razas entre negros y blancos habíanse efectuado con abundancia y variedad de matices, al punto de ser la mayoría del vecinda-

rio; estas castas se dedicaban a los oficios mecánicos que por eso eran desdeñados por los blancos. Habían negros esclavos y libres: los esclavos en las haciendas y en las grandes familias, los libres en los trabajos recios de la ciudad.

La ciudad estaba fortificada. Residían en ella un gobernador, un obispo, el Cabildo secular, la Caja Real.

El clima de esa región es cálido, de acuerdo con la situación de la ciudad en la zona tórrida. De Mayo a Noviembre caen allí turbonadas de agua, con la cual se aprovisionaba antaño el vecindario para los usos domésticos y públicos. De Diciembre a Abril, llueve muy poco; pero el calor no cesa.

Cerca de una región fértil, abundante en plantas, frutos y animales típicos, Cartagena de Indias, primer puerto de arribada en el viaje desde España, ya dejaba ver algunas de las formas, modos o cosas netamente americanas. Era allí donde los recién llegados pagaban la "chapetonada", es decir, sufrían fiebres y vómitos. El pan que se comía no era de harina como en España, sino de "yuca" o moniato y se le llamaba "casabe". Entre las frutas, los europeos se encontraban con la piña, la guayaba, el "zapote". Extrañábanse por el uso immoderado que los criollos o los europeos ya aclimatados o "baqueanos" hacían del aguardiente, del cacao, de los muchísimos dulces, así como también del tabaco que era fumado hasta por las mujeres. Les llamaba la atención además, esa flojedad o descoyuntamiento que ya desde entonces, los naturales del país ponían en su modo de hablar y, también, algunos de sus bailes en los que apuntaba la influencia negra.

Muy corto tiempo quedaban en Cartagena los galeones en la primera arribada. Apresurábanse a partir en dirección al cercano Porto-Belo, mejor colocado geográficamente para el recibo de los tesoros y el tráfico de las mercaderías del Perú.

Porto-Belo era, en realidad, una ciudad de menos importancia que la presumible. Estaba erigida a orillas del mar y una montaña circundaba todo su puerto. Su tráfico se concentraba en una larga calle hecha en la dirección de la costa y atravesada por otras calles pequeñas que iban de las faldas de la montaña a la playa; y, cuando el terreno lo permitía, habíanse construído también algunas casas en la misma dirección de la calle principal. Tan cerca estaban las arboledas y montes, que los animales allí albergados solían entrar en la ciudad especialmente los jaguares, temidos ladrones de aves domésticas. Abundaban por el clima cálido y la humedad, las sabandijas y los sapos, el extremo de que la gente creía que estos últimos nacían de cada gota de agua de las lluvias.

El clima era tan perjudicial a los blancos, que su insalubridad hizose famosa. Los calores eran horribles, no sólo por la situación geográfica de la ciudad, sino también por rodear a ésta, cerros muy altos con espesas arboledas. No amainaba el calor cuando el cielo se cubría con gruesas nubes que descargaban repentinos, frecuentes y copiosos aguaceros, entre tempestades de truenos, relámpagos y rayos que resonaban con más estruendo allí por estar rodeada precisamente la ciudad por altas montañas, en cuyas quebradas y colinas se repartía el eco, coreado a su vez por la gritería de los monos de todas castas que poblaban los montes.

Era, en esta época, muy rara la mujer blanca que daba a luz en Porto Belo sin morir, por lo cual se acostumbraba llevar a las parturientas a Panamá. Se creía también que las gallinas no podían poner huevos en ese clima y el ganado vacuno que servía para la alimentación, era llevado de Panamá y si se quedaba mucho tiempo, enflaquecía y tornábase incomible, a pesar de que no faltaba hierba en las colinas y cañadas. Tampoco se veían crías de caballos ni de asnos. El agua era abundante y cuantiosa; pero propensa a susci-

tar enfermedades. Muy escasos y por lo tanto caros resultaban los víveres. Recibía Porto Belo de Cartagena y su costa, maíz, arroz, mazabe, puercos, gallinas y raíces; y de Panamá, ganado mayor. Abundante era, en cambio, el pescado, así como la fruta propia del clima y también la caña dulce.

No vivían entonces permanentemente más de veinte españoles en Porto Belo. Los que podían, se instalaban en Panamá. Quedaban solamente en Porto Belo el gobernador o teniente general, los castellanos, los oficiales reales, el personal de la guarnición, los alcaldes ordinarios y de la hermandad y el escribano de registros. Aún los criollos que no eran mulatos, consideraban desdoloroso vivir allí, aunque ese fuera el lugar de su nacimiento. Casi todas las casas quedaban vacías cuando era "*tiempo muerto*" o sea, cuando no era tiempo de galeones. Al llegar esta época se alquilaban a altos precios; y el barrio del Este, en el camino de Panamá, llamado "Guinea" porque vivían allí negros y negras esclavos y libres, crecía con la desocupación de sus casas, que verificaban los mulatos y otras familias pobres para arrendarlas. Se hacía entonces además, en el terreno entre la ciudad y el castillo, la llamada población de *bujíos* o chozas, en su mayor parte ocupada por la gente de mar llegada en los navíos, y se ponían tiendas de "pulpería" con toda especie de comestibles; cuando terminaba la feria, quedaban deshechos los *bujíos* y despoblado aquel paraje.

A pesar, pues, del calor, de la lluvia, de las alimañas, de la escasez de víveres, Porto Belo obtuvo y conservó su famosa feria. Su situación estratégica en el mar Atlántico pero cerca del Pacífico, la amplitud de su puerto, la corta distancia que le separaba de Panamá, pudieron más que los factores desfavorables.

Apenas se recibía en Cartagena la noticia de estar ya descargada en Panamá la armada del Perú, pasaba la de galeones a Porto Belo. Una muchedumbre de mercaderes, funcionarios, soldados y marinos llenaba esta ciudad. Los

precios de viviendas y alimentos subían fantástica y automáticamente. Por una habitación mediana con una pequeña recámara o gabinete cobrábase mil o más pesos para el tiempo de la feria, que era cuarenta días más o menos; y el alquiler de algunas casas subía a cuatro, cinco o seis mil pesos más.

Al entrar al puerto los navíos, los maestros formaban en la plaza principal inmediata a la Contaduría cada uno una barraca grande con velas de mar para recibir ahí la carga; y a la llegada de ésta asistían los dueños para reconocer por las marcas la que les correspondía. Entre tanto, mientras en esto se ocupaban la gente de mar y los comerciantes locales, iban entrando por tierra las recuas de Panamá de ciento y más mulas cada una, cargada con el oro y la plata traídos por los comerciantes del Perú. En 1655, el viajero Inglés Gage, contó 200 mulas en un día, con barras de plata. Algunas eran descargadas en la Contaduría, otras en la plaza y ahí quedaban como montones de piedras. El puerto, a su vez, se llenaba de embarcaciones pequeñas: unos habían bajado por el río de Chagre los frutos del Perú como cacao, cascarilla de Loja, lana de vicuña y piedra bezoar; otras venían de Cartagena con víveres para la manutención de aquella muchedumbre.

Cuando concluía la descarga, y después de haber llegado todo el comercio del Perú, empezaba la feria. Se juntaban a bordo de la nao capitana de galeones los diputados del comercio, en presencia del comandante de la armada y del Presidente de Panamá o su delegado, a tratar de los precios para las mercaderías. Hecho esto, al cabo de tres o cuatro juntas, se firmaban los contratos y se hacía la publicación de ellos para que empezaran las ventas de acuerdo con lo estipulado. Venía el trueque de mercancías y dinero y la compra-venta de "memorias"; y, al fin, empezaban los tratantes de España a disponer la plata en cajones bien acondiciona-

dos que eran llevados a los navíos, y los del Perú a remitir las mercaderías en fardos, conducidos en "chatas y "bongos" por el río de Chagre, hacia Panamá.

Concluía entonces la feria. El bullicio y la aglomeración de gente y de fardos y cajones, la abundancia de navíos y embarcaciones pequeñas en el puerto, desaparecían. Porto Belo quedaba solitario, silencioso y despoblado. Empezaba otra vez el *tiempo muerto*. Apenas quedaba el tráfico de los víveres llegados de Cartagena y de cacao y cascarilla. (1)

IV

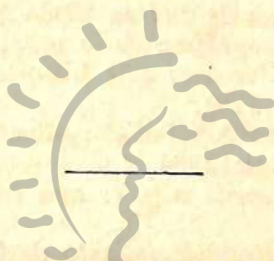
Este régimen duró hasta el siglo XVIII. Su reforma fué iniciada en 1713, con el tratado de Utrecht y aplicada sustancialmente entre 1738 y 1740.,

Economistas y juristas como Jerónimo Ustáriz, Bernardo de Ulloa, Bernardo Ward, Campomanes, Jovellanos y otros escribieron acerca de las conveniencias de la libertad de comercio e industria.

El régimen de las flotas y galeones había traído, entre otros, dos grandes males: el encarecimiento de la vida en España con desastrosas consecuencias, y el desarrollo de un formidable comercio de contrabando con América. Ajena al desarrollo creciente del industrialismo y del capitalismo, Castilla no había podido surtir las necesidades del comercio colonial; y, al acudir a otros centros fabriles y manufactureros, los mercaderes españoles resultaron meros intermediarios, quedando así deshecho el principio de la autarquía. Por ahí se escapó gran parte del oro de Indias, pasando a nutrir al capitalismo en formación y sirviéndole España como simple canal. Los únicos beneficiados resultaron, pues, quienes pertenecían a la oligarquía comercial de Sevilla.

La escasez de artículos por el envío de ellos a las colonias, trajo el encarecimiento de la vida en España, llegándose a limitar o a prohibir ciertas exportaciones ultramarinas. En cuanto al contrabando, en él intervinieron a veces las autoridades y los comerciantes de Sevilla y Cádiz y, a veces, fué practicado fuera de los puertos de salida, especialmente en las costas de las Antillas y en Buenos Aires, favorecidas por la vecindad de centros ingleses, franceses o portugueses. Otros focos de contrabando fueron los asientos de negros.

Así fracasó este intento de autarquía y de economía dirigida en los siglos XVI, XVII.



JORGE BASADRE



BIBLIOGRAFIA

Biblioteca de Letras

- Alcalá Zamora, Niceto.—“*Reflexiones sobre las Leyes de Indias*”. Madrid, 1935.
- Antuñez y Acevedo, Rafael.—“*Memorias históricas sobre la legislación y el gobierno de los españoles con sus colonias*”. Madrid, 1797.
- Artiñano Galdácero, Gervasio de.—“*Historia del comercio con las Indias durante el gobierno de los Austria*”. Barcelona, 1917.
- Burke, Edmundo.—“*An Account of the European Settlements in America*”. Londres, 1760.
- Dahlgren, E. W.—“*Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’Océan Pacifique*”. París, 1909.
- Dampier, William.—“*A new voyage round the world describing particularly the Isthmus of America*”. Londres, 1699.
- Descripción corográfica de Porto Belo en 1607*.—(Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista, colonización y población españolas en América y Oceanía). Madrid, 1864-84, tomo IX, pág. 112, 116.

(1) Ver Archivo de Indias la “*Descripción del Porto Belo y planta de la ciudad y sus castillos hecha en 15 de Julio de 1626*” por Cristóbal de Roda, Patronato, legajo 87.

- Game Thomas.—“*The English American, a new survey of the West Indies*”. Londres, 4a. edición, 1699.
- Gutiérrez de Rubalcava, José.—“*Tratado histórico, político, y legal del comercio de las Indias Occidentales*” Cádiz, 1720.
- Haring, C. H.—“*Trade and Navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs*”. Cambridge, Mass, 1918.
- Magnier.—“*Les flotes espagnoles des Indes aux XVI et XVII siècles*”. París, 1905.
- Mémoire de M. M. Duhalle et Rochefort*, 1680.—(Relations et mémoires inédites pour servir a l'histoire de la France dans le pays d'outremer”. (París, 1867, vol. II, pág. 192).
- Ots, José María.—“*Las instituciones económicas hispanoamericanas del período colonial*”. (Madrid, 1934).
- Piernas Hurtado, J. M.—“*La Casa de Contratación de las Indias*”. Madrid, 1907.
- Recopilación de las Leyes de Indias*, título XXX, libro IX.
- “*Relación histórica y geográfica de la provincia de Panamá*”. (Colección de libros referentes a la historia de América. Madrid, 1908, vol. VIII, p. 178).
- Roscher, W.—“*The Spanish colonial system*” (Traducción de E. G. Bourne). Nueva York, 1904.
- Scelle, Georges.—“*Le traite négrier aux Indes de Castille*”. París, 1906.
- Ulloa, Bernardo de.—“*Restablecimiento de las fábricas y comercio español*”. Madrid, 1740.
- Veitia Linaje.—“*Norte de la Contratación de Indias*”, citado.

«Jorge Puccinelli Converso»

