

ISSN: 0213-2079 — ISSN electrónico: 2386-3889  
DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo2020421712>

## INTERCAMBIOS Y COMERCIO TRANSNACIONAL EN LAS CIUDADES ATLÁNTICAS DEL SUR DE ESPAÑA

### PRESENTACIÓN

#### *Introduction*

Juan José IGLESIAS RODRÍGUEZ

Universidad de Sevilla-Proyecto ANDATLAN  
jjiglesias@us.es

José Jaime GARCÍA BERNAL

Universidad de Sevilla-Proyecto ANDATLAN  
jaimebernal@us.es

Fecha de recepción: 03/04/2020

Fecha de aceptación: 08/05/2020

El presente informe monográfico constituye un primer resultado del proyecto de I+D+i «La construcción de un mundo nuevo: circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales en las ciudades atlánticas del sur de España, siglos XVI-XVIII» (HAR2017-85305-P), que desde la Universidad de Sevilla integra a un nutrido grupo de investigadores de diversas universidades tanto españolas como extranjeras. Este proyecto tiene como finalidad principal estudiar el papel de las ciudades atlánticas del sur de España en la construcción del mundo moderno. Entre sus principales fuerzas transformadoras, la modernidad contó con la apertura de un gran espacio atlántico interconectado que generó importantes flujos y tráficós de personas, mercancías, bienes, ideas e informaciones en torno a un universo crecientemente integrado. Dicha realidad es lo que ha venido siendo denominado en la historiografía como *sistema atlántico*. Tal sistema se articuló a través de una compleja red de relaciones, cuyos principales puntos nodales fueron las ciudades y

puertos establecidos en sus orillas. El papel de la Andalucía atlántica y, más concretamente, de sus ciudades portuarias, en el desarrollo de aquel mundo crecientemente globalizado fue esencial, primero como plataforma de lanzamiento de los viajes de descubrimiento, conquista y colonización del continente americano; más tarde, como encrucijada estratégica que acogió la organización del tráfico colonial español a través de aquel decisivo circuito de navegación y comercio que fue la Carrera de Indias.

Nuestro proyecto ha asumido justamente como objetivo primordial profundizar en el conocimiento del papel de Andalucía en la definición del sistema atlántico y colonial moderno, de los tráficos y redes que lo articularon y sostuvieron, así como del componente humano que le dio sentido y continuidad en el tiempo. Este objetivo general es abordado a partir de varias perspectivas complementarias de análisis: en primer lugar, el estudio del papel y de la evolución del sistema urbano-portuario atlántico andaluz en los siglos modernos; a continuación, el examen de su posición y funcionalidad dentro de las redes mercantiles atlánticas; la observación de las dinámicas y conflictos sociales que se generaron en su seno, prestando una especial atención a las nuevas élites mercantiles surgidas del comercio atlántico y americano; la investigación de los mecanismos políticos de la Carrera de Indias y del papel de los agentes del sistema colonial español y, finalmente, el examen de los complejos circuitos de circulación de productos y transferencias culturales dentro del sistema y el papel jugado por los mediadores culturales en la introducción de saberes, hábitos de consumo y formas estéticas nuevas.

En tal sentido, el proyecto que estamos desarrollando se propone examinar el tejido de relaciones personales, de conexiones económicas y de intercambios culturales que se desplegó en las ciudades del sur de España al albur de la oportunidad del negocio atlántico y contra el desafío de la distancia en un mundo nuevo sometido a continua mudanza durante los siglos modernos. Las coordenadas y balizas de este océano de experiencias surcado por miles de trayectorias individuales no estaban predeterminadas de antemano, sino que fueron el resultado de un proceso histórico abierto, de permanente negociación entre los actores sociales implicados en tal empresa, lo que exigió una continua adaptación de los intereses privados y de las fórmulas de gobernanza política a los ritmos y coyunturas propias de un tiempo de recambio y novedad. Un mundo en construcción cuyas premisas teóricas asumen necesariamente el concepto de sistema atlántico, pero al mismo tiempo invitan a superarlo, avanzando en los ámbitos de reflexión que se han demostrado más eficaces.

Redefinimos, de este modo, la escala de análisis empleada del espacio-marco regional (Andalucía), al concepto flexible propio de un mundo interconectado (ciudades atlánticas/*villes-ports atlantiques/Atlantics ports cities*), fronteras porosas de interacción y comunicación que definen identidades y formas de vida en el marco de la consolidación de las economías portuarias y de tensión entre movilidad y estabilidad propia de las comunidades mercantiles que las animan. Paralelamente, cualificamos

los tres vectores de investigación acotados en el proyecto (circuitos económicos, dinámicas sociales, mediadores culturales) primando la dimensión intersubjetiva, reticular y valorativa de su desarrollo secular que alcanzó a configurar un mundo de alternativas y un imaginario compartido. Los circuitos económicos y crediticios adquieren singular relevancia en este proyecto sobre la base de la combinación de las escalas de análisis, revisando las estrategias individuales que fueron integrando con su propio *cursus economicus* cada vez mayor número de espacios mercantiles, definiendo áreas de interconexión prioritarias (Lisboa, Azores, Canarias, Andalucía; Castilla y norte; Mediterráneo; América), precisando la jerarquía de rango-función dentro del engranaje del intercambio internacional y su modulación entre generaciones, sin olvidar las relaciones entre las redes privadas y la propia Corona.

Los circuitos económicos, las dinámicas sociales y los mediadores culturales constituyen, en consecuencia, las direcciones privilegiadas en un proyecto que reformula el análisis de redes y la dialéctica local/global desde la metodología de la descripción densa aplicada a los recorridos individuales y las dinámicas de grupo. Pone el acento en la dimensión pragmática de las operaciones económicas, de las decisiones familiares, de los argumentarios justificativos, que dieron sentido y eficacia (en términos de integración cultural) a las vidas de sus protagonistas. En cierto modo, la liberación de la categoría que fue punto de partida del proyecto (el sistema atlántico) obliga a una nueva reflexión sobre la base de la masa crítica de conocimientos disponible y de los resultados de investigación obtenidos hasta ahora, que conduzca a la formulación de modelos de explicación alternativos de un mundo atlántico de personas que organizaron sus haciendas, orientaron sus vidas y proyectaron sus ideales sobre patrones de cálculo y racionalidad eficientes, sometidos a constante ensayo y corrección, en contextos fluidos y cambiantes. En este sentido, la delimitación del espacio interconectado de las ciudades suratlánticas, fuertemente cohesionadas en virtud de las propias relaciones personales y la circulación de bienes materiales e intelectuales de alta significación para la configuración de un universo simbólico compartido, constituye a la vez un umbral metodológico y un horizonte de prospectiva para este proyecto.

Con estos presupuestos, en el presente informe Francis Brumont, de la Universidad de Toulouse-Jean Jaurès nos ofrece una visión de los intercambios entre Normandía y la Andalucía atlántica en el siglo XVI, para la que utiliza la documentación de los notarios de ciudades normandas como Ruán y Le Havre. La estructura de este comercio era ya básicamente conocida a través de estudios anteriores: se trataba de intercambiar productos agrícolas y materias primas españolas por manufacturas normandas, especialmente textiles, en buena parte destinada a su reexportación a América a través de la Carrera de Indias. Sin embargo, este estudio nos permite una más profunda penetración en las claves de dicho comercio, al reconstruir el sistema portuario que lo soportó, sus medios de transporte, sus rutas, los puertos

de escala, sus agentes y modalidades, las mercancías con las que trató. Es como si Francis Brumont hubiese levantado un enorme espejo que permite al sistema comercial andaluz de comienzos de la Edad Moderna contemplarse a sí mismo desde otras orillas y desde otras perspectivas. Hay que destacar también de este estudio que nos desvela con mayor detalle el papel del comercio de la sal entre los centros andaluces de producción y Normandía y el papel de aquellos centros productores en el circuito de abastecimiento de sal de las pesquerías de Terranova, un aspecto que profundiza en la imagen de los circuitos de circulación modernos como un sistema crecientemente integrado.

También en la óptica del comercio trasnacional se sitúa el trabajo de Germán Jiménez Montes, de la Universidad de Groningen. La producción de escrituras notariales, y en concreto las cartas de poder, sirve a este investigador para examinar las prácticas mercantiles de los comerciantes flamencos y alemanes de madera y pertrechos navales en la Sevilla de las últimas décadas del siglo XVI. El estudio multiplica sus proyecciones hacia tres ámbitos atlánticos diferentes: la Baja Andalucía, América y el Mar del Norte, ofreciendo una visión de los instrumentos que articularon la interconexión de estos espacios. Esta indagación en el rico y complejo mundo de las escribanías públicas sevillanas permite al autor del artículo conocer los mecanismos de confianza que posibilitaron a los comerciantes multiplicar la escala de sus operaciones y canalizar relaciones de reciprocidad en las diversas orillas del Atlántico.

El artículo que firma David González Cruz, de la Universidad de Huelva, se adentra también en el mundo de la producción y el comercio de la sal como producto de exportación. Este trabajo se centra en la red de salinas del estuario del río Tinto a lo largo de la Edad Moderna. Si las exportaciones de productos agrícolas andaluces, especialmente el vino y el aceite, son mejor conocidas, el papel de la sal en el comercio atlántico moderno presenta aún grandes zonas de sombra. Estudios recientes van desvelando cada vez más la importancia de este producto. El que trae a las páginas de este informe el profesor González Cruz tiene la virtualidad de poner en valor al litoral de Huelva como área de salinas y el papel de la sal onubense en el abastecimiento, no sólo del mercado comarcal, sino también en los circuitos comerciales que conectaban el Atlántico con el Mediterráneo. La sal aparece así como un producto estratégico en la conservación de los alimentos, la elaboración de suministros y el aprovisionamiento de embarcaciones, figurando como un elemento fundamental en el desarrollo de las actividades pesqueras y comerciales, lo que motivó el interés de las casas señoriales que dominaban el litoral de Huelva en el control de los beneficios que resultaban de su producción y comercialización.

El trabajo de Juan José Iglesias Rodríguez, de la Universidad de Sevilla, profundiza por su parte en el análisis del sistema portuario que dio soporte al tráfico atlántico y de las rivalidades entre las ciudades integradas en el complejo andaluz.

Las disfuncionalidades crecientes del eje fluvial Sevilla-Sanlúcar de Barrameda como base del monopolio americano y la basculación progresiva del centro de gravedad de este hacia la bahía de Cádiz abrieron expectativas y suscitaron antagonismos en torno a la participación en los beneficios derivados de la nueva coyuntura. En este escenario, el intento de Jerez de la Frontera de obtener una salida fluvial directa para su abundante producción agraria ocasionó un largo y agrio pleito con El Puerto de Santa María, en el que también participó Cádiz, motivado por la desviación del cauce del río Guadalete. Este artículo se enmarca en una línea de investigación tendente a poner de relieve el papel de las ciudades portuarias como conectores de las rutas comerciales y del tráfico mercantil.

Por su parte, Manuel Bustos Rodríguez, de la Universidad de Cádiz, nos presenta un proyecto para la creación de una compañía anónima privilegiada para el comercio con las Indias, al estilo de las que funcionaban en otros países europeos para la explotación de sus respectivas áreas coloniales. Este diseño, gestado en la cuarta década del siglo XVIII, traduce la voluntad de replantear sobre nuevas bases las relaciones mercantiles con América, en sustitución del entramado institucional que había regido desde comienzos del siglo XVI el monopolio del comercio de Indias. Un plan modernizador (uno más, en realidad, de los diversos de similar género que fueron concebidos en diferentes épocas) que vendría teóricamente a subsanar el déficit crónico de la balanza comercial española, que intentaba conjugarse con los nuevos diseños renovadores de la política atlántica borbónica, asegurando importantes beneficios para la Real Hacienda, y para el que se ideó un completo marco organizativo, de acuerdo con el modelo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Audaz y utópico dentro de su esforzado realismo, como lo califica el autor del artículo, el bosquejo no pasó del papel, al tropezar con intereses y dinámicas asentados desde largo tiempo atrás, pero representa una muestra interesante de los intentos de reorganización del monopolio comercial americano y de las políticas generadas a su alrededor.

La también profesora de la Universidad de Cádiz, Guadalupe Carrasco González, trae a estas páginas un trabajo que se corresponde con una línea novedosa que esta especialista en el comercio y las compañías mercantiles gaditanas viene desarrollando en los últimos años. Se trata del estudio del comercio marítimo estadounidense a fines del siglo XVIII. Utilizando fuentes documentales norteamericanas y españolas, esta investigadora está logrando reconstruir importantes parcelas de la realidad mercantil que ligó a la América del norte con los circuitos comerciales atlánticos y mediterráneos, así como de la red consular que facilitó su funcionamiento. Para esta ocasión, Guadalupe Carrasco traza el mapa consular estadounidense en España, adaptado a la realidad de dicho tráfico y organizado en torno a los tres espacios marítimos peninsulares: el cantábrico, el atlántico y el mediterráneo, con sedes en Bilbao, Cádiz y Alicante, respectivamente. A continuación, la autora del artículo

lleva a cabo un análisis de las fuentes de las que se sirve, fundamentalmente registros de navíos y manifiestos de carga, así como prensa mercantil, para, finalmente, recomponer el movimiento de embarcaciones estadounidenses hacia España, puertos de salida y destino, rutas y mercancías. Constata, de este modo, la estructura y evolución de este tráfico, que se basaba fundamentalmente en el envío de harina, pescado y duelas para toneles desde Estados Unidos hacia España, a cambio de productos, fundamentalmente procedentes de los puertos del sur peninsular, como el vino, la sal y la pasas.

El mundo del comercio atlántico estuvo atravesado por la multitud de trayectorias individuales y familiares de quienes fueron sus agentes protagonistas. El estudio de estas trayectorias resulta fundamental para conocer las pautas de comportamiento inversor y las estrategias sociales seguidas por los comerciantes. El análisis de casos confirma la repetición de un modelo conocido caracterizado por la transición de la actividad burguesa y mercantil al modo de vida noble y rentista, basado en la vinculación de bienes y títulos. Con frecuencia, las fallas en los mecanismos de sustitución de tales vínculos provocaron conflictos familiares en torno a la sucesión, dirimidos judicialmente. Isabel María Melero nos aporta el ejemplo de una notable familia flamenca de comerciantes establecida en Sevilla en el siglo XVI, los Neve, que se enriqueció mediante los negocios de Indias y que fundó un cuantioso mayorazgo, sobre cuyos derechos pleitearon los sucesores del vínculo, los Arias de Saavedra, marqueses de Moscoso, después de que la línea sucesoria fuese traspasada a las Indias. Se trata de un magnífico ejemplo que se desarrolla a una y otra orilla del Atlántico, testimoniando el funcionamiento de esa densa madeja de intercambios, transferencias y trayectorias cruzadas que caracterizó a aquel mundo crecientemente integrado e interconectado.

En definitiva, el presente informe reúne un conjunto de trabajos que permiten ensanchar las amplias perspectivas de estudio que ofrece la investigación del mundo atlántico moderno, utilizando diversos enfoques que van desde el análisis del comercio transnacional a la historia conectada o los conflictos urbanos y familiares en torno al comercio y los patrimonios mercantiles. Un esfuerzo en línea con el proyecto de investigación que está en su origen y que le da sentido, que esperamos continúe dando fruto en el futuro venidero.