

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.^a ed. Salamanca, 1569, y la de J. Veitia y Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, 1.^a 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 estudiosos 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.^a 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