

ANTONIA HEREDIA HERRERA

ASIENTO CON EL CONSULADO DE CADIZ, EN 1720, PARA
EL DESPACHO DE AVISOS



INSTITUTO DE ESTUDIOS GADITANOS
DIPUTACION PROVINCIAL

1975

ASIENTO CON EL CONSULADO DE CADIZ, EN 1720, PARA EL DESPACHO DE AVISOS

ANTONIA HEREDIA HERRERA

Los monarcas castellanos dispusieron, ya desde el siglo XVI, que en llegando la armada o flota a los puertos se remitiesen, con orden del Consejo de Indias, noticias o «avisos» por la Casa de la Contratación a las provincias de donde hubieren salido aquéllas (1). Por extensión recibieron el nombre de «avisos» los navíos que transportaban la correspondencia y pliegos para avisar de tal novedad, junto con cartas de particulares.

Los navíos así despachados, tanto yentes como vinientes, —verdaderos correos de mar—, podemos considerarlos como ordinarios, frente a los extraordinarios enviados con motivo de algún suceso o acontecimiento que hubiese necesidad de comunicar con rapidez. En éstos se incluyen tanto los remitidos desde la Península, como los despachados desde aquellos territorios. Los primeros eran costeados por la avería (2), mientras que la Real Hacienda corría con los gastos de los segundos. Al lado de estos navíos que atravesaban el Atlántico para comunicar sus dos orillas, existían los que podemos llamar avisos intercontinentales, enviados por las autoridades de una provincia ultramarina a otra.

Durante el siglo XVI y parte del XVII, la Casa de la Contratación era la encargada del despacho de avisos, para lo cual se valía de navíos de menor porte que alquilaba a particulares (3). La legislación determinaba que los navíos para tal efecto fueran hasta de 60 toneladas (4), prohibiendo tanto el llevar mercancías y pasajeros como el traer, a la vuelta, oro, perlas ni otras cosas (5). Con frecuencia dejaron de cumplirse tales normas y los «avisos» iban cargados clandestinamente con géneros, ropas, azogue. En el caso de avisos extraordinarios, despachados por autoridades ultramarinas, éstas arrendaban a los particulares, vecinos de aquellas

tierras, sus naos pequeñas. Llegados a la Península y cumplida su misión al transportar los pliegos y correspondencia, habían de regresar y el rey, además de pagarles la cantidad estipulada por su servicio (6), les concedía licencia para transportar en el tornaviaje cierta cantidad de toneladas con frutos y ropas (7).

Las fechas de salida, en el caso de los avisos ordinarios, estaba sujeta a la llegada y regreso de las flotas: en el plazo de un mes después de la una o del otro habían de enviarse con la noticia de la feliz arribada. La partida de los avisos extraordinarios no era previsible y dependía de los acontecimientos y sucesos cuya existencia había que dar a conocer.

Al llegar el siglo XVIII el sistema de avisos no es nuevo. Hemos querido hacer un breve esquema de su organización y de la legislación en torno a ellos, como antecedente de lo que va a disponerse en tiempo de los Borbones, para poder comprobar los cambios que entonces se originan. Las innovaciones no van a ser excesivas: lo que se trata ahora es de su regulación y reglamentación, de igual modo que se reorganizan y sistematizan las flotas y galeones, pretendiendo una eficacia de que antes carecían.

Si en los correos terrestres la ligereza de los caballos era indispensable, en los marítimos el logro de su finalidad habría de conseguirse también mediante la rapidez y ésta habría de lograrse con naos livianas, de porte pequeño y desembarazadas de carga.

Intencionadamente hemos dejado de hacer alusión a la participación del Consulado en el despacho de estos correos marítimos a lo largo del siglo XVII, porque los asientos concertados con él son los antecedentes inmediatos de la escritura hecha en 1720, que pretendemos glosar y analizar.

Ya en el XVI, ocasionalmente, la corona encomendó al Consulado de cargadores a Indias el despacho de avisos. Así, por Real Cédula de 9 de Febrero de 1556, se le encargaba el envío de dos carabelas con noticias de la salida de una armada francesa con intenciones de robar en aquellos mares y puertos (8).

Hasta 1628, no existió obligatoriedad por parte de la entidad mercantil de prestar navíos de aviso. Como hemos dicho, la Casa de la Contratación se encargaba de su despacho, bien con fondos de la avería o de la Real Hacienda, contratando los servicios de particulares.

No fue nunca del agrado del Consulado el envío de estos avisos, cuyo costo había de correr por su cuenta, pero hubo de aceptar tales asientos «allanándose» a la voluntad real, tratando de alcanzar a cambio mejoras o concesiones mercantiles que lo resarcieran de

dichos gastos. Así logró que parte del buque fuera cargado con mercancías e incluso se le permitió que llevara algún pasajero.

En 1628, el Consulado se comprometió, mediante asiento, al envío de cuatro correos anuales, dos para Nueva España y dos para Tierra Firme (9). Esta obligación se fue renovando periódicamente por el Consulado, comprometiéndose éste a despachar también los avisos extraordinarios que S. M. dispusiera, en caso de necesidad, aunque en la mayoría de estas ocasiones se hicieron con naos particulares.

Cuando en 1678 se firmó una nueva escritura entre la corona y el Consulado, el tonelaje de los avisos aumentó de 80 a 110 toneladas, permitiéndole que 40 fueran cargadas con frutos de la tierra. En esta ocasión los comerciantes propusieron al rey que sus diputados pudieran visitar los navíos de aviso. Sin embargo, S. M. se opuso a tal pretensión, permitiendo solamente que aquéllos pudieran concurrir con el juez de la Casa a la visita de los bajeles (11).

En 1693, al aprobarse la nueva obligación del Consulado, se aumentaron a ocho los avisos que necesariamente habían de despacharse anualmente a las Indias, bajo la condición de que las visitas de las naos se habían de celebrar sólo por las personas que destinase el Presidente del Consejo de Indias, dando facultad al Consulado para poder tomar a daño y a riesgo las cantidades necesarias para las compras de navíos y pertrechos (12).

La necesidad de mantener una comunicación cada vez más frecuente y regular, sin interferir el tráfico mercantil, llevó a S. M. a decretar en 29 de Julio de 1718 la conveniencia de despachar ocho avisos, cuatro a Tierra Firme y cuatro a Nueva España, saliendo los dos primeros a principios de Enero de cada año, los dos segundos a fines de Marzo o primeros de Abril; los dos terceros a 15 de Junio y los dos cuartos a primeros de Noviembre, aprovechando los tiempos «más regulares y a propósito para la navegación».

La novedad de la orden está en determinar y fijar con exactitud las fechas de salida de la Península.

D. Francisco de Varas, presidente de la Casa de la Contratación en Cádiz e Intendente de Marina, por orden del rey propuso al Consulado de la Universidad de cargadores a Indias —que también se había trasladado en 1717, fijando su establecimiento en el puerto gaditano—, se encargase del despacho de dichos avisos.

El comercio, reunido el 2 de Marzo de 1720, en Junta General, estudió las condiciones presentadas por el rey, antes de aceptar

la proposición. Aquéllas especificaban que el navío de aviso había de tener de 60 a 100 toneladas, llevando la tripulación y guarnición competente para su mejor navegación y defensa; no había de transportar más que frutos de la tierra y, desde luego, pasajero alguno ni a la ida ni a la vuelta; a su mando iría un teniente de navío o de fragata o alférez elegido por S. M. entre los oficiales de Marina de Cádiz, propuestos por el Consulado, cuyo sueldo pagaría el rey, así como los de la infantería de la guarnición; los bastimentos y raciones de ésta correrían a cargo del Consulado.

A estas condiciones se añadían otras normas:

- Que si se hiciera alguna presa, tocase al oficial y a los soldados de la guarnición la parte que les correspondiere.
- Los derroteros e instrucciones para el viaje había de señalarlos el Consulado.
- Los que fueren a Perú habían de ir derechos a Cartagena, y volver desde allí a Cádiz, haciendo escala en La Habana; los despachados a Nueva España, irían directos a Veracruz, regresando desde allí a Cádiz, con la única escala de La Habana.
- Los derechos de ida y vuelta, serían los establecidos para las flotas y galeones.
- El repartimiento de la carga de frutos se haría por el Consulado entre los individuos del comercio, permitiéndoles en el tornaviaje llevar el producto de esta carga, en oro y plata.

Siendo el transporte de la correspondencia la finalidad primordial de estos avisos, el rey regulaba e indicaba una serie de medidas a observar al respecto: la llegada de los pliegos de S. M. sería preceptiva antes de la salida de Cádiz y aquéllos irían a cargo de un «gentil hombre de pliegos». En Veracruz o Cartagena, 15 días antes de iniciar el regreso, se daría aviso a las autoridades para el envío de los despachos del real servicio, pero de no efectuarse, los avisos se harían a la vela. Llegada la correspondencia a Cádiz, los pliegos de S. M. se entregarían al Intendente de Marina y las cartas de particulares al Correo mayor de Cádiz.

Considerados todos estos puntos, el comercio acordó serle imposible aceptar la obligación de este asiento, ya que para ello había de contar con capital anticipado para elevados gastos como eran la compra de navíos y provisiones, y solicitó del monarca que los relevase de tal obligación. Apoyaban su negativa en la «gran deterioridad del comercio y falta total de fondos», argu-

mentos quizá exagerados pero conscientemente enarbolados para conseguir ayudas y ventajas, ante el presentimiento de una posterior orden real que les obligara a aceptar el concierto.

No se dejó esperar el mandato regio, acostumbrado también a estas negativas, con vistas a conseguir mejoras antes de la aceptación. La nueva Real Orden de 26 de Marzo fue comunicada al Consulado por D. Francisco de Varas, siendo precisa, a su vista, otra convocatoria de Junta General de comercio que tuvo lugar el 6 de Abril siguiente.

D. Antonio Pardo, que con D. Adrián Ignacio Delgado eran cónsules del comercio gaditano, hizo ver a los reunidos los inconvenientes que se les seguirían de no encargarse del despacho de estos avisos. La orden de S. M. no admitía negativas y *obedientes y resignados, acordaron servir al rey*, costeando el apresto de dichos avisos. Para ello se daba facultad al Consulado para repartir el costo total entre las mercancías que viniesen de Indias, corriendo tal contribución a partir de los primeros navíos que vinieran de Indias a Cádiz o a otro cualquier puerto de España con caudales y efectos de este comercio.

Muchas modificaciones y reformas propusieron los comerciantes a las reglas expuestas por el rey, siendo la principal, y por tanto la que con su aceptación habría de llevar el cambio de muchas de aquéllas, la de que los navíos irían totalmente libres de carga de ningún género, evitando incluso el llevar hierro como lastre. La aceptación de esta condición anulaba por tanto el cobro de derechos, el traer en el tornaviaje una carga en oro o plata por importe de los frutos transportados y cesaba con ella también el repartimiento previo que había de hacerse entre los comerciantes para cargar el aviso.

Otras medidas propuestas alteraban el sistema y número de tripulación y guarnición, los derroteros y escalas previstos y el reparto y entrega de la correspondencia. El Consulado acordó en la referida Junta General y expuso al rey que, para reducir gastos, bien podía ir por cabo el piloto de la embarcación, elegido y nombrado por el Consulado, con soldada de piloto y siguiendo el criterio de reducción de gastos apuntaba que la mejor guarnición eran los marineros, prácticos y diestros, escogidos por el Consulado, bien pagados y mantenidos. La disminución de gente iría en beneficio de la rapidez del aviso y de su cometido. La aceptación de estas medidas llevaría consigo que las presas que se hiciesen, llegado el caso, no serían pues susceptibles de reparto y corresponderían íntegramente a la gente de mar y piloto.

En cuanto a los derroteros e instrucciones, pensaba el Consulado que éstas correspondían al rey, que habría de dar estrictas órdenes a virreyes y ministros para que los avisos no se detuvieran en los puertos de Indias más de dos meses en Veracruz y más de cuatro en Cartagena y Portobelo. Para el envío y recepción de la correspondencia de los avisos con destino a Tierra Firme, apuntaba la conveniencia de llegar a Cartagena y seguir hasta Portobelo para recibir los pliegos de la Audiencia de Panamá y Perú; por lo que respecta a los avisos con destino a Nueva España, habían de ir en derechura a Veracruz, pero haciendo aguada en Puerto Rico, con la única escala de La Habana, a la vuelta.

Por último, una transformación en cuanto al reparto de la correspondencia de particulares y comerciantes, al llegar a Cádiz. Según la corona, aquélla había de entregarse al Correo mayor de Cádiz; según el Consulado, se entregaría directamente a él, que se encargaría de hacerla llegar a sus destinatarios, evitando costes de portes.

La novedad de la escritura que ahora se firma entre la corona y el Consulado, con las modificaciones propuestas por éste, está en que los avisos vayan libres de toda carga comerciable, condición exigida por los comerciantes gaditanos (13).

Durante el siglo XVII, los navíos despachados con avisos llevaban 40 de las 100 toneladas del buque, cargadas con frutos de la tierra. Ahora, cuando se trataba de establecer el comercio mediante un sistema de monopolio, con flotas anuales, con lugares únicos para la venta de los productos (14), había que rechazar toda interferencia mercantil que pudiera entorpecer el sistema preconizado.

Quizá convenga también señalar, como novedad, el impuesto del 1% sobre todas las mercancías y géneros venidos de América (15) que se empleará, entre otras cosas, para el pago de estos avisos.

Esta reglamentación no impedirá el envío de avisos, desde aquellos puertos o desde la Península, con ocasión de acontecimientos, sucesos o noticias cuya comunicación requería una urgencia especial.

Como complemento del estudio del asiento firmado con el Consulado para el despacho de avisos, hemos tratado de averiguar si aquél se llevó a la práctica en los términos preceptuados en la escritura. No hemos conseguido relacionar totalmente la lista de avisos enviados a lo largo del XVIII, ya que la documentación está muy dispersa (16), sí hemos podido comprobar que casi todos los años el Consulado despachaba los ocho avisos ordinarios com-

prometidos, a Nueva España y a Tierra Firme (17), siguiendo las normas establecidas en el concierto.

Los envíos de avisos extraordinarios sujetos a eventualidades diversas se ajustaron, generalmente, con particulares y éstos no estuvieron sometidos a la reglamentación prevista, pudiendo llevar carga de frutos de la tierra (18).

NOTAS

- (1) *Recopilación de las leyes de los Reynos de las Indias... Madrid, 1791*. Reedición de Cultura Hispánica, Madrid, 1943. Lib. IX, tit. XXXVII, ley I.
- (2) *Ibidem*, lib. IX, tit. XXXVII, ley VII.
- (3) *Ibidem*, lib. IX, tit. XXXVII, ley II.
- (4) Hay que pensar que tal tonelaje corresponde a una embarcación sumamente pequeña. Nos remitimos en esta consideración a Haring, que nos dice que durante los primeros 50 años después del descubrimiento «los navíos atlánticos eran asombrosamente pequeños que acaso rara vez excedían de 200 toneladas de carga». Durante el XVI, las naos más frecuentes en la navegación eran de 200 a 400 y 500 toneladas. A fines del XVII no eran desusados los galeones de 700 y aún de 1.000 toneladas. Cfr. Haring, Clarence Henry, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, París, 1939.
- (5) *Recopilación*, lib. IX, tit. XXXVII, ley V.
- (6) Vid. p. e. los avisos despachados, en 1586, por el gobernador de Puerto Rico y por el gobernador de La Habana, con noticias del suceso y encuentro con los corsarios. A.G.I. Indiferente, 1952, 1.º 3, fol. 112 v.-113; 146-146 v.
- (7) Cfr. Real Cédula a la Casa de la Contratación, San Lorenzo, 20 de agosto. A.G.I. Indiferente, 1952, 1.º 3, fol. 132 v.-133.
- (8) A.G.I. Consulados, «Avisos».
- (9) Haring, ob. cit., págs. 286-287.
- (10) A.G.I. Contratación, 5779.
- (11) Carta del Consejo a D. Juan Ximénez de Montalvo, aprobando el asiento con el Consulado, Madrid, 9 de agosto de 1678. A.G.I. Indiferente, 1960, 1.º, 14.
- (12) Real Cédula 21 de septiembre de 1693. A.G.I. Consulados, «Avisos».
- (13) *Aprobación de la escritura en que el Consulado y Comercio de Cádiz se encargu del despacho annual de ocho avisos para las provincias de Tierra Firme y Nueva España*. Año 1720, Madrid (impreso 19 págs.). (Real Cédula, Madrid, 31 de mayo de 1720).
- (14) Cfr. Real Díaz, José J., *Las Ferias de Jalapa*, Sevilla, 1959.
- (15) Cfr. Heredia Herrera, Antonia, *Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de cargadores a Indias*. «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, tomo XXVII, 1958, pág. 267.
- (16) Cfr. entre otros A.G.I. Contratación, 5779, Indiferente 2300.

- (17) Cuando en 1737 hubo necesidad de enviar un aviso a Buenos Aires, se planteo el problema de la obligatoriedad o no de hacerlo el Consulado. Por el asiento de 1720 los comerciantes sólo estaban comprometidos al envío de ocho avisos a Nueva España y Tierra Firme, sin embargo no todos los años se enviaba el número completo, de aquí que al proponérsele el despacho éste lo aceptó sin reclamación alguna, considerándolo dentro del número de los previstos. Cfr. carta de Varas y Valdés al marqués de Torrenueva, Cádiz, 6 de mayo de 1737 A.G.I. Indiferente 2300.
- (18) Vid., entre otros: navío de aviso «Nuestra Señora del Rosario», maestre Luis de Herrera, despachado por el jefe de escuadra D. Rodrigo de Torres, que vino con pliegos de correspondencia y carga de cacao y tabaco. A.G.I. Indiferente 2300.