

Necesitas la mar, te enseña... Hoy vamos a hablar de...

LA IMPORTANCIA DE SANLÚCAR EN LA CARRERA DE INDIAS

(Extraído y adaptado del artículo “El emporio señorial de Sanlúcar de Barrameda (1576-1641)”, autor Luis Salas Almela, Anuario de Estudios Americanos, 64, 2, Jul-Dic 2007. Sevilla. Pp. 13-59)

En este artículo tratamos de destacar la influencia que un emporio señorial de la magnitud de Sanlúcar de Barrameda —sede de la Casa de los duques de Medina Sidonia— tuvo en la configuración y desarrollo de las instituciones comerciales de la Carrera de Indias.

A finales del siglo XVI, la versatilidad del puerto de Sanlúcar de Barrameda quedaba patente al funcionar como punto de partida y llegada de las Flotas de Indias y como lugar de abastecimiento de los barcos de guerra que iban en ella. Aprovechaba su situación geográfica y el tráfico comercial de Sevilla para enlazar los dos focos comerciales más importantes, el norte de Europa —Inglaterra, Francia y Flandes— con Italia.

Sanlúcar era mucho más que el antepuerto de Sevilla, su aduana operaba de forma independiente del almojarifazgo mayor de Sevilla, ya que era lugar de señorío. El almojarifazgo era un impuesto aduanero que se pagaba por el traslado de mercancías que ingresaban o salían del Reino de España o que transitaban entre los diversos puertos peninsulares o americanos. Era equivalente al actual arancel.

La contaduría ducal registraba todas las mercancías que entraban y salían de la ciudad, los comerciantes que las compraban o vendían, lo que pagaban y debían. Además, administraba todos los productos que llegaban de Huelva, del condado de Niebla y de los estados ducales de Medina Sidonia, principalmente vino y atún, para distribuirlos por todo el reino y exportarlos al extranjero.

Los galeones y flotas en su regreso a Europa, en condiciones normales, “daban fondo” (*es decir, echaban el ancla*) en Sanlúcar. Aunque buena parte de los trabajos que han abordado el comercio oceánico en la Edad Moderna aluden a Sanlúcar como -repito- un antepuerto de Sevilla, más allá de esa evidencia geográfica, se ha tendido a olvidar que Sanlúcar era la sede del mayor poder señorial de la Corona de Castilla.

Con respecto a la población de Sanlúcar, sabemos que hacia 1640 rondaba los 3.000 vecinos, a los que hay que añadir un alto número de otros individuos presentes, muchos de ellos en tránsito hacia las Indias. Esto último se debía a que en este puerto se reunían los diversos cuerpos de los convoyes de la Carrera de Indias para zarpar en conserva.

Un factor que siempre influyó en contra del puerto sevillano fue la barra de Sanlúcar, causante de una gran cantidad de naufragios. La barra es un gran banco de arena formado por la sedimentación que el río deposita en la desembocadura. Para entrar en el canal era necesario que un práctico de puerto guiara a los barcos entre los bancos de arena durante el día, con viento favorable y marea alta, condicionando el acceso al puerto sevillano, por lo que era menos arriesgado para marinos y comerciantes hacer escala en Sanlúcar y trasladar la mercancía a embarcaciones más pequeñas para que la transportaran hasta Sevilla. Por otro lado, dado que el uso de navíos con mucho calado hacía también más difícil que pudiesen

remontar el Guadalquivir la mayor parte de las flotas que se debían organizar en Sevilla partieron desde Sanlúcar de Barrameda.

El peligro que representaba era tal que los reyes castellanos legislaron sobre el volumen máximo de los barcos que hacían la ruta a Indias. Esto, no obstante, no impidió el florecimiento comercial en la Baja Edad Media de la propia Sanlúcar ni de Sevilla. Ya en 1492 ambas ciudades eran florecientes escalas en la gran ruta comercial marítima que unía la Europa nórdica con la cuenca mediterránea.

Un aspecto esencial del desarrollo de las instituciones fiscales de la Carrera de Indias, obliga a resaltar en su justa medida la dimensión política y fiscal de la participación de los Medina Sidonia, por tanto, Sanlúcar, en dicho proceso. Por ello se ha hecho necesario cubrir el notable olvido historiográfico que ha pesado sobre un emporio señorial clave.

A mayor abundamiento sobre la importancia de esta ciudad, recordemos que el 20 de septiembre de 1519, Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda al mando de su escuadra de cinco naos y unos 239 hombres, para iniciar su viaje a la búsqueda de las islas de las Especies navegando hacia occidente. Tres años más tarde, el 6 de septiembre de 1522 desde la nao *Victoria* en el fondeadero de Sanlúcar, Juan Sebastián de Elcano enviaba una carta al emperador Carlos I anunciándole que estaban de regreso. Habían descubierto el Paso interoceánico y llegado a las islas de las Especies, y navegada toda de la redondez de la Tierra al volver por el océano Índico y el Atlántico.

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Onda Pesquera de Radio España.

Resumen.

En este artículo tratamos de destacar la influencia que un emporio señorial de la magnitud de Sanlúcar de Barrameda —sede de la Casa de los duques de Medina Sidonia— tuvo en la configuración y desarrollo de las instituciones comerciales de la Carrera de Indias.



Vista panorámica de Sanlúcar de Barrameda en el siglo XVI