

e-Spania

Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes

25 | octubre 2016 :

Crónica de 1344 / Les ports de la monarchie espagnole – Amérique /
Semblanzas de los conquistadores

Les ports de la monarchie espagnole (II) : variété des modèles (XVIe-XVIIIe siècle)

El complejo portuario gaditano en el siglo XVIII

JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ

Resúmenes

Español Français

El traslado a Cádiz de la capitalidad y las instituciones rectoras de la Carrera de Indias, la intensidad del comercio europeo registrado por la ciudad y la elección de su Bahía como sede de uno de los tres departamentos marítimos creados por el gobierno de Felipe V representaron la necesidad de contar con instalaciones portuarias suficientes para acoger el notable incremento de la navegación en la zona. La Bahía de Cádiz actuó como un complejo portuario integrado, que desarrolló una estructura funcional relativamente eficaz. En este trabajo se analiza la realidad de ese complejo portuario en el siglo XVIII, prestando especial atención al arsenal naval de la Carrera de Indias puesto en marcha por el Consulado de Mercaderes y que estuvo alojado el caño del Trocadero.

Le transfert à Cadix de la capitale et des institutions centrales de la *Carrera de Indias*, l'intensité du commerce européen enregistré par cette ville et la désignation de la Baie comme le chef-lieu de l'un des trois départements maritimes créés par le gouvernement de Philippe V expliquent la nécessité de disposer d'installations portuaires suffisantes pour accueillir l'ample développement de la navigation dans la zone. La Baie de Cadix a constitué un complexe portuaire intégré, qui a développé une structure fonctionnelle relativement efficace. Notre travail se propose d'analyser la réalité de ce site portuaire au XVIII^e siècle ; nous nous attacherons plus particulièrement à l'arsenal maritime de la *Carrera de Indias* mis en place par le Consulat des Marchands, dont les installations occupèrent le Canal du Trocadéro.

Entradas del índice

Palabras claves : port de Cadix, Carrera de Indias, Canal du Trocadéro, industrie navale, XVIIIe siècle

Palabras claves : puerto de Cádiz, Carrera de Indias, caño del Trocadero, industria naval, siglo XVIII

Notas del autor

Este trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto de I+D “Andalucía en el mundo atlántico: actividades económicas, realidades sociales y representaciones culturales (siglos XVI-XVIII)”, referencia HAR2013-41342-P, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.

Texto completo

Cádiz y el litoral gaditano en las rutas marítimas modernas

- 1 Desde la Baja Edad Media, Cádiz y su Bahía representaron un punto de referencia obligado en las rutas marítimas que unían el Mediterráneo con el Atlántico, y a Europa con el norte de África. Cádiz jugó un papel destacado en el comercio norteafricano¹, mientras que El Puerto de Santa María era el centro de importantes pesquerías atlánticas y la base de abastecimiento de los presidios portugueses en África², y Sanlúcar de Barrameda desempeñaba un papel de cierta relevancia en el comercio europeo. La presencia de colonias mercantiles extranjeras en estos lugares habla a las claras de la función que asumieron como puntos de referencia de las rutas comerciales de su tiempo. Así, la inquieta colonia genovesa de Cádiz, los factores portugueses en El Puerto o los comerciantes ingleses y bretones en Sanlúcar representan una clara muestra de la efervescencia de estas ciudades y villas atlánticas andaluzas³.
- 2 El peso específico de estos activos centros urbanos litorales no puede reducirse a la función de simples antepuertos de Sevilla, como han apuntado algunos autores⁴. Es cierto que la capital hispalense, uno de los más importantes puertos fluviales de la Europa de época, concentró gran parte de los negocios y que sus mercaderes, llegados de todas procedencias, organizaron en gran medida desde ella las redes del comercio practicado en esta importante área. Pero los puertos litorales del litoral gaditano y onubense tuvieron indudablemente una razón de ser por sí mismos y una historia que les es propia y no meramente vicaria de la metrópoli sevillana.
- 3 El descubrimiento y la colonización de América, sin embargo, vinieron a realzar el protagonismo de Sevilla. El monopolio legal castellano del comercio americano se basó por razones de eficiencia fiscal y administrativa en un sistema de puerto único, y la ciudad del Guadalquivir resultó elegida como capital de la Carrera de Indias y como sede de las instituciones encargadas de la organización del tráfico colonial. Este hecho sí comportó una subordinación activa de los puertos litorales a Sevilla y a su Casa de la Contratación, fundada en 1503. La Bahía de Cádiz y, sobre todo, Sanlúcar de Barrameda y su puerto de Bonanza, situado en la desembocadura del Guadalquivir, jugaron no obstante un papel de importancia en el esquema funcional de la Carrera como lugares de carga y descarga de mercancías⁵. Un papel que se vio progresivamente incrementado en el caso de Cádiz a lo largo del siglo XVII, cuando el aumento del tonelaje de los buques, las dificultades técnicas para la navegación del río y las mayores posibilidades para el contrabando que

ofrecía la bahía gaditana se aliaron como factores que activaron un proceso de desplazamiento del tráfico desde Sevilla hacia Cádiz, consagrado mediante el traslado oficial a esta última ciudad de la cabecera de flotas a Indias, primero, y de la Casa de la Contratación, algo más tarde⁶.

4 El comercio colonial supuso para Cádiz una era de esplendor⁷. De ella fueron testigos excepcionales muchos de nuestros viajeros⁸. Un francés anónimo, escribía de Cádiz a fines del siglo XVII que era “un famosísimo y rico puerto marítimo”, donde el dinero corría más que en ningún sitio de Europa⁹. La misma opinión mantuvo Étienne Silhouette, quien escribió sobre Cádiz que era una ciudad “muy mercantil”, y afirmó categóricamente: “no hay sitio en Europa donde el dinero sea más abundante y corra más”. El autor anónimo de un *Estado político, histórico y moral de España*, escrito hacia 1765, sostenía que Cádiz era la ciudad más considerable de Andalucía después de Sevilla, incluso más rica que esta capital, cuyo comercio y esplendor había absorbido. “La ciudad de Cádiz –apostillaba– respira los placeres, el lujo y la riqueza”¹⁰. Cádiz, finalmente, era comparada por su comercio al mismo Londres: “Londres y Cádiz son los países donde el comercio tiene más actividad y extensión”, escribió Étienne-François Lantier¹¹.

5 Cádiz y su bahía se convirtieron así en un área de atracción de población foránea y sus activas colonias mercantiles incrementaron el número de integrantes y diversificaron sus procedencias. La abundante presencia de comerciantes extranjeros en Cádiz queda reflejada en las obras de diversos autores, que trazan una imagen cosmopolita de esta ciudad directamente vinculada a los efectos de la Carrera de Indias. El saboyano Raimundo de Lantery comprobó en un momento temprano, el año 1673, que en Cádiz residían numerosos hombres de negocios italianos, franceses, ingleses, hamburgueses, holandeses y flamencos. Cada una de estas naciones contaba con su correspondiente cónsul¹².

6 El anónimo francés que publicó la relación de su viaje en 1700 constataba que toda clase de naciones abordaban en este puerto. Labat se refería a Cádiz como el sitio donde todos los comerciantes franceses, ingleses, holandeses e italianos enviaban sus efectos para hacerlos transportar a América. En el citado *Estado político, histórico y moral del Reino de España* puede leerse acerca de los habitantes de Cádiz que “son amables, alegres y casi todos extranjeros, la mayor parte franceses”, a causa de lo cual no dominaban las costumbres propias del país y la lengua francesa se hablaba tanto como la española. Aunque exagerada, se trata, sin duda, de una magnífica imagen del Cádiz del XVIII. Por su parte, el mayor inglés W. Dalrymple observó en 1774 que Cádiz “está llena de franceses, que en ella están muy protegidos y se enriquecen fácilmente por el comercio”. A lo que añadió:

Hay también muchos irlandeses católicos y viajeros de todos los países; el comercio inglés no sostiene más que un cónsul y tres factores, que son muy atentos con los extranjeros¹³.

7 Los comerciantes extranjeros no sólo hacían patente su fuerte presencia en Cádiz, sino también en otras ciudades de su bahía también ligadas al tráfico colonial americano. Así, El Puerto de Santa María era visto en 1700 como un “puerto considerable por la proximidad de Cádiz, lo que hace que sea habitado por multitud de mercaderes extranjeros”¹⁴. En términos casi idénticos se refirió a este lugar Étienne de Silhouette, cuando escribió: “Esta ciudad está frente por frente de Cádiz y la proximidad de ese puerto hace que esté habitada por un gran número de mercaderes extranjeros”¹⁵.

Las infraestructuras portuarias gaditanas ante el reto atlántico

- 8 La nueva realidad de Cádiz como capital del comercio colonial español confrontó a la ciudad con la necesidad de disponer de instalaciones portuarias suficientes para asumir el notable incremento del tráfico que experimentó. No se trataba sólo de disponer de muelles para el atraque, carga y descarga de los navíos del comercio, sino también de almacenes para las mercancías y efectos navales, de astilleros y de careneros para el mantenimiento y reparación de los navíos. En suma, era necesaria toda una logística portuaria y unas infraestructuras que dieran soporte al intenso tráfico naval que la Bahía acogió.
- 9 Se trata de aspectos, sin embargo, en general poco conocidos. La historiografía, como por otra parte resulta lógico, se ha ocupado prioritariamente de la organización del comercio colonial, sus protagonistas, el volumen de mercancías traficadas, su evolución coyuntural y las consecuencias que esta vital actividad tuvo para la economía española. Pero el sistema portuario que lo soportó ha sido muy escasamente abordado¹⁶.
- 10 A la hora de tratar esta cuestión, sorprende, en primer lugar, la debilidad de las infraestructuras portuarias que acogieron el tráfico de la Carrera de Indias. En Sevilla, la proyección comercial bajomedieval de la ciudad ya se había sustentado sobre unas débiles instalaciones portuarias que se localizaban entre el Arenal y la Torre del Oro, el conocido en la documentación como “puerto de las Muelas”. Allí apenas había un muelle de madera construido en el segundo cuarto del siglo XV, perteneciente al cabildo catedralicio, y una grúa o *ingenio* de propiedad municipal¹⁷. En 1508 este viejo muelle fue sustituido por otro nuevo, aunque los barcos también amarraban en el lugar llamado “de los pilares” y junto al puente de barcas de Triana¹⁸. La insignificancia de las infraestructuras portuarias de Sevilla de cara al fuerte incremento del tráfico que la ciudad experimentó a partir de comienzos del siglo XVI es matizada, sin embargo, por Pierre Chaunu en relación al contexto técnico de la época y por comparación con la mediocridad de los puertos reputados como los más grandes de aquel momento.
- 11 No mucho mayores eran las instalaciones portuarias de las que en origen disponía Cádiz. El viejo puerto de la ciudad se conectaba con la urbe a través de la Plaza de la Corredera, centro vital de la ciudad. Las necesidades defensivas de ésta, puestas en evidencia con ocasión del asalto anglo-holandés de 1596, forzaron su fortificación, por lo que una gruesa muralla separó el puerto de la ciudad, que quedaron comunicados a través de la llamada Puerta del Mar. Las flotas de Indias se aprestaban en la bahía interior, también llamada bahía de Puntales, cuyos caños, como el caño del Trocadero o el Arillo sirvieron como surgideros de navíos y como careneros de buques. La playa de Puntales acogió también labores de construcción naval.
- 12 El Puerto de Santa María, al otro lado de la bahía gaditana, complementó a Cádiz, integrándose en el complejo portuario de la Bahía. Enclavado a orillas del Guadalquivir, este río presentaba un lugar abrigado para la estancia de buques, y de hecho ofició durante décadas como internadero de las galeras reales encargadas de la vigilancia del litoral en la zona del Estrecho de Gibraltar, pero la actividad del río en la formación en desembocadura de una peligrosa barra limitó las amplias posibilidades que de otro modo hubiera ofrecido El Puerto para el tráfico comercial¹⁹.
- 13 Los buques de guerra del rey también requirieron de instalaciones. Ya en el siglo XVII, el caño de Santi Petri había acogido un carenero para los buques de

la Armada real, erigido en las inmediaciones del Puente Suazo. La organización de los departamentos marítimos durante el reinado de Felipe V, uno de los cuales tuvo a Cádiz como sede, y la política de rearme naval de la monarquía hicieron que este carenero quedara insuficiente para las necesidades de una flota de guerra en rápida expansión. Fue por ello por lo que, junto a los de El Ferrol y Cartagena, se puso en marcha el arsenal de La Carraca, que funcionó como astillero para la construcción de navíos de guerra, pero también y sobre todo como carenero de los buques de la Armada²⁰.

14 Muy pronto, el papel asumido por Cádiz en el sistema atlántico español planteó la necesidad de que las infraestructuras comerciales y portuarias mejoraran sustancialmente. La ciudad multiplicó el número de almacenes y erigió un magnífico edificio para la Aduana. Se proyectó que este edificio se complementara con otros dos de semejante factura destinados a ser las sedes respectivas de la Casa de la Contratación y del Consulado de Mercaderes, pero ninguna de estas dos últimas obras se llevó finalmente a efecto. Al mismo tiempo, se realizaron obras de mejora en el amurallamiento defensivo de la ciudad y en el puerto, que acogía cada año a centenares de navíos de muy diversas procedencias²¹. Así, en 1719, poco después del traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz, se realizaron obras de reparación en el muelle de la ciudad, que presentaba un estado de deterioro. El Consulado de Mercaderes ofreció contribuir con dos mil pesos para la realización de estas obras²². En 1731 se trabajaba en la construcción de un espigón desde el baluarte de San Felipe a la punta de la Cruz. A mediados de siglo se abordó la prolongación del muelle de la ciudad, obra concluida en 1753 y rematada con nuevas obras en 1771 y 1772²³. En 1763 se llevó a cabo también el empedrado del muelle²⁴.

15 Más allá de las infraestructuras portuarias, también fue motivo de preocupación de las autoridades gaditanas el estado del fondo de la Bahía. En 1702, durante la Guerra de Sucesión, se echaron a pique ocho barcos en el canal de la Bahía para tratar de impedir el paso de la flota anglo-holandesa que amenazaba a Cádiz y a las poblaciones de su entorno. La ciudad tuvo que emplearse a fondo para lograr, una vez que la escuadra enemiga se retiró, que se sacaran los buques hundidos y se dejara nuevamente expedita la navegación por el canal²⁵.

16 En 1721, por mediación de José Patiño, se recibió la orden de aprontar las cantidades necesarias para realizar un proyecto hidráulico de envergadura, como era desviar el cauce del río San Pedro por el Guadalete. Con ello se intentaba evitar el “considerable daño” que el primero de estos ríos causaba en la Bahía, la cual podía llegar a volverse “del todo impracticable”. El temor de los gobernantes a que los aportes aluviales del sistema hídrico de la Bahía la colmatasen, dificultando la navegación, se unía probablemente a los intereses de los cosecheros jerezanos, que debían ser los principales beneficiarios de esta medida al obtener una vía fluvial para la exportación de sus productos agrícolas, toda vez que en el reparto de los costos de la operación a Jerez le tocaba contribuir con la mitad, mientras que la otra mitad se repartiría a partes iguales entre Cádiz, El Puerto de Santa María y la Real Hacienda²⁶.

17 En 1737 se constató que la Bahía disminuía de fondo y que en muchas partes había una braza menos que en 1726, fecha en la que se había realizado el último sondeo²⁷. A raíz de esta constatación, se adoptaron medidas para evitar que los navíos echaran lastre en la Bahía²⁸, pero años después persistía el problema y se pedían pontones para la limpieza de su fondo²⁹. En 1786, el capitán del puerto denunciaba el mal estado en que se hallaba el fondo de la Bahía y todos sus caños, pero especialmente el de toda la ensenada que formaban los muelles de la ciudad desde el puerto de San Carlos hasta el de la

batería situada bajo Santo Domingo, y desde allí hasta la canal que se dirigía a El Puerto de Santa María. En esa zona se acumulaba la basura que salía por los desagües de la ciudad:

de una fetidez tan hedionda que no hay racional que pueda aguantar, siendo puro excremento, y tan perjudicial para los cables que en breve los pudre, como me ha hecho ver la experiencia³⁰.

18 A pesar de todas estas dificultades, el tráfico naval del puerto gaditano no hizo más que crecer a lo largo del siglo XVIII, sin que las medidas liberalizadoras del comercio colonial español, materializadas en los sucesivos decretos de libre comercio, le afectaran en apariencia. En este sentido, Townsend ofrece algunos elocuentes datos estadísticos sobre la actividad marítima de Cádiz: En 1776 entraron en su puerto 949 barcos de todas las naciones, 265 de los cuales franceses; en 1791 fueron 1 000 los navíos que recalaron en el puerto de la ciudad: 180 ingleses, 176 españoles de América, 162 españoles de Europa, 116 franceses, 104 portugueses, 90 estadounidenses, 80 holandeses, 41 daneses, 25 suecos, 22 raguseos, 6 genoveses, 2 venecianos, 1 hamburgués, 1 ruso, 1 alemán y 1 español de Manila. Asimismo, anotó que los 177 barcos procedentes de las colonias habían traído cerca de 26 millones de pesos en metales preciosos y se refirió a las naciones extranjeras establecidas en Cádiz: irlandeses, flamencos, genoveses, alemanes, ingleses y holandeses³¹. El *Diario Marítimo de la Vigía*, exponente de la prensa comercial periódica gaditana de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, permite constatar esta realidad y hacer un seguimiento pormenorizado de su evolución³².

19 Además de en Cádiz, en otras ciudades de la Bahía también se emprendieron mejoras en las infraestructuras portuarias. Así, en El Puerto de Santa María, antiguo invernadero de las galeras de España y ciudad ligada al comercio colonial, se reordenó la ribera del Guadalete, se construyeron nuevos muelles fluviales y se levantó una soberbia fuente, la llamada fuente de las Galeras, que disponía de varios caños orientados hacia el río para facilitar la aguada de los buques³³. En 1734 se inició la construcción del nuevo muelle de Galeras. En 1753 se llevó a cabo la obra del muelle de la Pescadería, que un año después quedó conectado con el de Galeras a través de una muralla de cantería que corría por la banda derecha del río³⁴. En Puerto Real se levantaron numerosos almacenes en la ribera y se construyó el nuevo muelle de la villa³⁵.

Un arsenal naval para la Carrera de Indias

20 El Consulado de Cargadores a Indias de Cádiz asumió desde 1720 el asiento de los navíos de aviso que se enviaban a las colonias americanas para llevar y traer órdenes y la correspondencia oficial y particular. Ello representó para el Consulado la necesidad de contar con una flota propia y con un lugar adecuado para carenar los buques empleados en este servicio y custodiar sus pertrechos. Fue así como la institución puso sus ojos en el caño del Trocadero, situado en la parte interior de la Bahía, en una zona abrigada y bien protegida que ya venía siendo utilizada desde mediados del siglo XVII como surgidero de navíos de las flotas de Indias. Allí, los castillos de Puntales y Santa Cruz de Matagorda defendían con fuego cruzado de cañones el paso de naves enemigas en la parte más estrecha de la Bahía y, además, durante la Guerra

de Sucesión se había construido una nueva defensa en la boca del caño, conocida como Fort Luis, que lo hacía prácticamente inexpugnable.

21 El Consulado adquirió terrenos en la llamada Isleta del Trocadero y construyó a orillas del caño almacenes y muelles, que utilizaba para la habilitación de sus embarcaciones. Pronto numerosos comerciantes y propietarios de buques de la Carrera de Indias, a imitación del Consulado, se instalaron también en el Trocadero.

22 La estancia de los barcos de la Carrera y la frecuente necesidad de repararlos y aprestarlos con vistas a nuevas singladuras oceánicas impulsó, en efecto, la existencia de almacenes para el resguardo de los efectos navales y de instalaciones para la carena de los cascos de los buques³⁶. Hasta entonces, la arboladura y las jarcias de las naves se habían conservado y custodiado en almacenes construidos en la Isla de León y Puerto Real, lo que conllevaba para los navieros asumir elevados costos de transporte y el pago de subidos arrendamientos³⁷. La propiedad de almacenes en el Trocadero podía aminorar tales costos y proporcionarles mucho mayores comodidades para la estancia de sus buques. Por otro lado, el caño proporcionaba condiciones inmejorables para las carenas de los barcos de la Carrera de Indias, que anteriormente se realizaban en Puntales o en el río Arillo³⁸.

23 A partir de los años treinta del siglo XVIII comenzaron las concesiones de terrenos en el caño para la construcción de almacenes, diques y otras instalaciones industriales, lo que constituye un síntoma inequívoco del interés por asentarse en sus inmediaciones. Una de las primeras datas se constata en 1739, cuando el Ayuntamiento de Puerto Real cedió un terreno a Nicolás Moya para que construyera un molino³⁹, seguramente de los llamados mareales, que aprovechaban como fuerza motriz las corrientes generadas en los caños de la Bahía por los flujos de entrada y salida de agua durante las crecidas y bajadas de las mareas. Esta tendencia inicial se afianzó más adelante, con sucesivas concesiones de terrenos a particulares y compañías.

24 Un momento clave, como queda dicho, fue la instalación en el Trocadero del Consulado de Cargadores a Indias, institución que agrupaba a los comerciantes que se empleaban en la Carrera. Por contrata suscrita el 31 de mayo de 1720, el Consulado adquirió la obligación de correr a cargo de los navíos de aviso que se despachaban a América o que venían de allá llevando y trayendo consigo el correo entre la metrópoli y las colonias. Este hecho enfrentó al Consulado a la necesidad de disponer de almacenes para los pertrechos de los avisos y de un dique para su carena y reparación, así como de amarraderos seguros para la estancia de los buques durante su período de estancia. El caño del Trocadero ofrecía las condiciones necesarias para cumplir estas funciones, por lo que el Consulado solicitó y obtuvo del Ayuntamiento puertorrealeño los terrenos necesarios, sobre los que construyó sus instalaciones⁴⁰.

25 A continuación del Consulado, se instalaron en el Trocadero varias compañías comerciales privilegiadas, como la Real Compañía de Caracas, la de La Habana y la de San Fernando, además de numerosos particulares que comerciaban con las colonias y que obtuvieron en el caño un lugar cómodo para el servicio de sus buques y embarcaciones. El ejemplo del Consulado estimuló el interés de los comerciantes y navieros gaditanos por asentarse en sus orillas. Según un informe de los propietarios de navíos establecidos en el Trocadero, el inicio de la construcción de almacenes y obradores en el caño tuvo lugar en el año 1743, habiendo permanecido hasta entonces su ribera “desierta de edificios y gente”⁴¹.

La compleja logística de la conservación del caño carenero

26 Pronto, sin embargo, se manifestaría la necesidad de realizar trabajos de dragado y limpieza en el caño, en cuyo fondo se acumulaba gran cantidad de fango, lo que dificultaba la navegación en su interior y limitaba de forma creciente el calado de los buques que podían fondear en él. El Consulado de Cargadores a Indias tomó cartas en el asunto, ya que sus miembros estaban directamente afectados por el problema. En 1738, la limpieza del caño fue encomendada mediante asiento suscrito por doce años al hombre de negocios Agustín Ramírez Ortuño, pero el contrato se anuló seis años después debido a los incumplimientos en que dicho asentista incurrió⁴². Ramírez Ortuño se obligó a mantener un pontón y dos lanchones (o el doble si fuese necesario) para que trabajaran de continuo en dar profundidad al caño desde Fort Luis hasta el llamado pozo del Arillo, a fin de que pudieran entrar en el Trocadero los mayores navíos del comercio⁴³.

27 Este fallido intento inicial dio paso a un compás de espera en el que los trabajos de limpieza del caño quedaron detenidos, hasta que el Consulado reemprendió la iniciativa, necesitado como estaba de mantener el caño expedito de lodos y en buenas condiciones de navegación para el servicio de los navíos de aviso, que gestionaba por acuerdo con la Real Hacienda. El Consulado construyó a su costa pontones y bateas para el dragado del lecho del caño, al tiempo que conseguía la real aprobación a un plan destinado a recaudar fondos para sostener los gastos originados por esta necesaria labor. Fue así como se aprobó un primer reglamento que preveía el cobro de una contribución a los propietarios de todos los navíos de la Carrera de Indias, arreglada al tonelaje de las mercancías que transportaran, así como a los de cualquier navío que entrara en el Trocadero y a los dueños de almacenes, casas y otras instalaciones construidas a orillas del caño⁴⁴.

28 Según el citado reglamento, los barcos de la Carrera pagarían dos pesos por cada tonelada de ropa (manufacturas textiles) que transportaran, y un peso por cada tonelada de frutos (productos de transformación agraria, especialmente aceite y vino, pero también aguardiente y vinagre)⁴⁵. Por esta vía, se esperaba recaudar unos 9 000 pesos anuales, ya que se estimó que, por término medio, se despachaban anualmente para América unas 5 500 toneladas de mercancías, de las cuales 3 500 de ropa y 2 000 de frutos. Por su parte, el Seminario de San Telmo de Sevilla pagaría 1,5 pesos por cada tonelada que cargara en las flotas; 1 000 el propio Consulado de Cargadores a Indias por los almacenes, dique y amarradero de navíos de aviso que mantenía en el caño; y otros 1 000 la Real Compañía de La Habana, por el mismo concepto. Los particulares establecidos en el Trocadero también contribuirían por sus propiedades e instalaciones, a proporción de la entidad que éstas tuvieran. Así, el comerciante portuense Francisco Fernández de Haedo pagaría 80 pesos anuales por los almacenes de madera, casas de cantería y diques de carenas que tenía en el caño; Andrés Terraz, 50 pesos por el mismo concepto; y Nicolás de Moya 100 pesos anuales por su molino de trigo de seis piedras, construido en la banda norte del Trocadero, en los terrenos que le había cedido el Ayuntamiento de Puerto Real. Mediante este sistema, el Consulado esperaba recaudar algo más de 12 000 pesos anuales⁴⁶, que dedicarían a costear los gastos de la limpieza del caño.

29 Esta regulación quedó rápidamente desfasada. Durante los años cincuenta y sesenta del siglo XVIII, animados por la vitalidad del tráfico mercantil americano y por las mejoras que comportaron las labores de dragado y

limpieza del caño, numerosos particulares se instalaron en el Trocadero, provocando un notable aumento de los almacenes, talleres y población existentes en aquel paraje. Comerciantes y navieros de la Carrera de Indias invirtieron sumas considerables en levantar almacenes, obradores y oficinas destinados a las carenas y al resguardo y custodia de arboladuras, jarcias, velamen y demás pertrechos utilizados por sus navíos⁴⁷. Ello provocó que en 1769 el Consejo de Indias, a instancias del presidente de la Casa de Contratación, aprobara un nuevo reglamento, ampliación del anterior, por el que se regulaba la contribución que habían de satisfacer los dueños de almacenes.

Cuadro nº 1

Propietarios de almacenes del Trocadero incluidos en el reglamento de 1769

Nombre	Pesos
D. Francisco Tabernilla Escajadillo	100
D ^a María Eusebia de Eliza	25
El maestro francés Juan Auque	12
D. Miguel de Soto	80
D. Jacinto de Barros	80
El conde de Reparaz	80
D. Salvador Cordero, por los cimientos de un almacén	-
D. Tomás Miconi	25
El maestro Manuel Ortega	15
El maestro Gaspar Niño	10
El maestro Sebastián Acosta	-
El maestro José García	12
La madre y hermana del difunto herrero Pedro Gómez, alias la tienda de Pedro Portilla	20
Herederos del difunto don Alonso José García	20
D. Diego Valverde	30
D. Manuel Rivero	100
Hijos y herederos del difunto don Félix Almería	80
El maestro carpintero Manuel Otermin	40
Antonio Tazón	60
D. Francisco Montes, por los cimientos de un almacén	-
TOTAL	609

FUENTE : Archivo General de Indias, Consulados, 1367.

³⁰ A fines de siglo, el número de almacenes existentes en el caño del Trocadero se había ampliado notablemente, hasta alcanzar la cifra de 91. Un solo hacendado, don Francisco Guerra de la Vega, llegó a concentrar 15 de ellos, mientras que otros 14 aparecen a nombre de la Compañía de Filipinas y 10 más al de don José Rivero⁴⁸.

³¹ El decreto de libre comercio de 1778 significó un cambio profundo en la organización del tráfico con las colonias. La desaparición del sistema de puerto único hizo que perdiera sentido la percepción de una contribución general sobre los navíos mercantes que frecuentaban la Carrera de Indias, ya que éstos podían ahora emprender viaje o arribar, indistintamente, en una amplia nómina de puertos peninsulares. La necesidad de dragar el caño del Trocadero subsistía, pues buena parte de aquellos barcos seguían utilizando sus instalaciones, pero un nuevo reglamento, basado en distintos presupuestos, se imponía. El caño, además, no era frecuentado sólo por navíos españoles de la Carrera de Indias sino que, con una intensidad creciente, era utilizado también por embarcaciones extranjeras que llegaban a cargar y descargar, a amarrar o a carenarse. Todas estas circunstancias determinaron la aprobación, en 1779, de una nueva regulación que tomaba como referencia la envergadura del buque y gravaba su entrada en el caño más el tiempo de estadía en el mismo.

Cuadro nº 2

Reglamento de las contribuciones que han de pagar las embarcaciones naturales y extranjeras por entrar en el Caño del Trocadero a descargar, cargar, carenar o repararse (1779)

	<u>Reales de vellón</u>
A las embarcaciones de quinientas toneladas arriba se les han de exigir por su entrada y primero mes de estada	300
Por cada día de los que se demoren más	10
A las de cuatrocientas a quinientas por su entrada y primero mes de estada	240
Por cada día de demora	8
A las de trescientas a cuatrocientas por la entrada y primero mes de estada	180
Por cada día de demora	6
A las de doscientas a trescientas por su entrada y primer mes de estada	120
Por cada día de demora	4
A las de cien a doscientas por su entrada y primer mes de estada	60
Por cada día de demora	2
A las que no lleguen a cien toneladas, por su entrada y primer mes de estada	30
Por cada día de demora	1

FUENTE : Archivo General de Indias, Consulados, 1367.

32 Mientras tanto, se produjeron novedades trascendentes para la vida del caño. En 1764 se dio por finalizada la contrata que el Consulado mantenía con la Real Hacienda para el mantenimiento de los navíos de aviso despachados a Indias. El gobierno trasladó entonces la base operativa de los avisos a La Coruña, de donde partía uno al mes para llevar y traer la correspondencia con los reinos de Indias. Los almacenes del Consulado, que hasta entonces habían custodiado los pertrechos de los avisos, quedaron momentáneamente sin uso, hasta que fueron cedidos a la Real Hacienda para almacenar las partidas de azogue remitidas a las colonias y para guardar la artillería que la Armada mantenía hasta entonces dispersa en diversos lugares de la Bahía. Para embarcar y desembarcar las piezas, se instaló una máquina (a la que la documentación se refiere como *machina grande*) en el Trocadero⁴⁹. El interés que el gobierno de Carlos III tenía en el mantenimiento de almacenes para la conservación del azogue era extraordinario, debido a que el metal de mercurio se utilizaba con éxito en la minería colonial de la plata, contribuyendo decididamente a incrementar su producción. A ello se debe que en 1788 se encargara a Torcuato José Benjumeda un costoso proyecto de reedificación de los almacenes de azogues del Trocadero, cuyo monto ascendía, según el presupuesto presentado por el arquitecto gaditano a 532 000 reales de vellón⁵⁰.

33 Por otra parte, surgieron diferencias entre los comerciantes del Consulado y los navieros, a causa de que las contribuciones pagadas para subvenir a la limpieza del caño no bastaban para cubrir los crecidos gastos que esta labor generaba. El Consulado seguía sufriendo de sus fondos el déficit resultante, que se recrecía año tras año, y sus miembros pensaban que eran los navieros quienes debían sostener en exclusiva este importante esfuerzo económico, por ser ellos los principales beneficiarios. Sin embargo, los propietarios de buques opinaban que los comerciantes eran también directos interesados y, por tanto, debían también contribuir a la conservación del caño.

34 En 1765, los navieros presentaron al presidente de la Contratación, marqués del Real Tesoro, un ambicioso proyecto para dar una solución definitiva al problema del dragado del caño. La limpieza realizada regularmente hasta entonces, además de cara, representaba una solución poco efectiva, puesto que el fango extraído del caño se depositaba en sus orillas, y las mareas se encargaban de devolver al fondo la mayor parte del mismo. El nuevo proyecto, que en teoría solventaría este inconveniente,

consistía en amurallar ambas orillas del caño, formando sólidos diques, con sus correspondientes surtidas para el servicio de buques y almacenes⁵¹. Este proyecto, aunque con dificultades y dilaciones, fue finalmente emprendido, contribuyendo decisivamente a modificar la fisonomía del caño. Sin embargo, la escasez de los fondos destinados a financiarlo supuso un condicionante para su eficaz y rápida conclusión. De hecho, las obras no se iniciaron hasta 1778, a expensas el fondo común procedente de los derechos del Consulado.

35 La puesta en marcha del proyecto de amurallamiento y la evidencia de los fraudes que cometían los asentistas provocaron el cese del dragado y limpieza del caño que venían desarrollándose regularmente desde años atrás⁵². A ello hay que unir que el Reglamento de Libre Comercio dejó sin efecto las contribuciones que pagaban los navíos por este concepto, provocando la falta de fondos para proseguir los trabajos. Hasta ese momento se habían recaudado 282 903 pesos y se habían gastado 378 298⁵³. El déficit fue suplido por el Consulado del fondo del 1% impuesto en el Reglamento de 1720 sobre la plata y frutos traídos de América.

36 A ojos vista, la empresa de mantener expedito de lodos, barcos hundidos, lastres, escombros y restos de las faenas de carena el Caño del Trocadero resultaba completamente ruinoso, pero eran muchos los intereses – particulares como gubernativos– en mantener en buenas condiciones de navegación este estratégico carenero, amarradero y arsenal de la Carrera de Indias. De hecho, la experiencia demostró que la construcción de diques de piedra en ambas orillas del caño no resultó la solución definitiva al problema de la acumulación de fango en su fondo, y en 1790 se planteaba de nuevo la reanudación de las faenas de dragado. El déficit acumulado desde la puesta en marcha efectiva de la contribución de navieros y almacenistas a comienzos de 1756 no había hecho más que aumentar. Según la contaduría del Consulado, se habían gastado ya en acondicionar el caño 564 297 pesos, de los cuales 153 343 en la obra de amurallado y 410 954 en la limpia, mientras que se habían recaudado sólo 327 731, ascendiendo el déficit suplido por la caja del Consulado a 236 566 pesos⁵⁴. La dinámica natural del Trocadero impedía arbitrar una solución definitiva, pues el fango extraído terminaba por volver al fondo del caño. Las mareas devolvían lo que con tanto esfuerzo y dinero se extraía de su seno. Como en el mito de Penélope, el comercio a Indias gaditano se enfrentaba a un continuo trabajo de tejer y destejer, a una labor hercúlea que la naturaleza deshacía en poco tiempo.

Conclusiones

37 La Bahía de Cádiz, gracias al tráfico colonial americano, a la posición que disfrutó en los flujos mercantiles europeos y a la política atlántica de la monarquía española, se fue configurando a lo largo de los siglos XVII y XVIII como un todo integrado, organizado según un esquema funcional reconocible formado por elementos diversos ensamblados entre sí. La ciudad de Cádiz y su puerto jugaron un papel protagonista indiscutible como capital del sistema comercial que hizo de ella una de las principales urbes mercantiles de la Europa de su tiempo. Allí tuvieron su sede los organismos rectores del tráfico, las compañías mercantiles, la actividad comercial y financiera y las principales comunidades mercantiles sobre las que se fundamentó todo el sistema y que lo gestionaron activamente. El puerto de la ciudad registró una intensa y creciente actividad que precisó de adaptaciones estructurales para acoger una expansión del tráfico naval como la que experimentó a lo largo del siglo XVIII.

38 Pero una completa visión de este fenómeno no debe limitarse exclusivamente a Cádiz. La Bahía interior desempeñó un papel complementario fundamental. En sus aguas anclaban las flotas y navíos de la Carrera de Indias, que se carenaban y aprestaban en el Caño del Trocadero y en la playa de Puntales. El Puerto de Santa María aportó las posibilidades de su puerto fluvial, a orillas del río Guadalete y el agua dulce de la que se aprovisionaban los buques que hacían la travesía atlántica, además de un activo grupo de cargadores y comerciantes, algunos de los cuales se cuentan entre los más importantes agentes del comercio gaditano del XVIII. Las tareas de mantenimiento y habilitación de los buques de la Carrera indujeron también el desarrollo de numerosos almacenes e instalaciones de carena en el Trocadero, que aparece así definitivo casi como una nueva población en la segunda mitad de aquella centuria⁵⁵.

39 Por otra parte, la política de rearme naval de la Corona y la organización del departamento marítimo gaditano provocaron la construcción y puesta en marcha del arsenal naval de la Carraca, próximo al antiguo carenero real situado en el caño de Santi Petri, así como el crecimiento de la población de la Isla de León y la aparición de la nueva población militar de San Carlos. Numerosas industrias y actividades surgieron y se desarrollaron al calor de esta extraordinaria coyuntura atlántica: Construcción de buques, carenas, fabricación de lonas y jarcias, en primer lugar⁵⁶. Pero también otras iniciativas que pusieron sus miras en el comercio colonial y que han pasado durante mucho tiempo desapercibidas, alimentando el mito de una ausencia generalizada de inversiones productivas en el seno de la burguesía gaditana dieciochesca⁵⁷.

40 La tarea de reconstrucción de toda esta realidad está proporcionando en los últimos tiempos frutos de consideración, aunque aún es mucho lo que queda por hacer, tanto desde el punto de vista del desarrollo de las partes individuales integradas en el sistema socio-económico-portuario de la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII como desde el de la articulación de todas ellas en un conjunto coherente y funcional. El presente trabajo pretende ser una aportación a dicha tarea, que asumimos también como propia de cara al inmediato futuro.

Notas

1 Eloy MARTÍN CORRALES, "El comercio de la bahía de Cádiz con el norte de África (1492-1767)", en Isabel LOBATO y José María OLIVA (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva: Universidad de Huelva, 2013, p. 257-281.

2 Juan José IGLESIAS, "Las entradas de cristianos en Berbería (siglos XV y XVI). Relaciones pacíficas y violentas", *Revista de Historia de El Puerto*, 50, 2013, p. 9-34.

3 Loïc MÉNANTEAU, "Sanlúcar y Bretaña", en *El río Guadalquivir. Del mar a la marisma*, vol. 2, *Sanlúcar de Barrameda*, Madrid: Junta de Andalucía, 2011, p. 186-189; José Ignacio MARTÍNEZ RUIZ, "La Casa Ducal y los mercaderes ingleses en los siglos XVI-XVII", en *ibid.*, p. 177-185.

4 Así, por ejemplo, Enrique OTTE, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, edición de A.-M. Bernal y A. Collantes de Terán, Sevilla: Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, 1996.

5 Pierre CHAUNU, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983.

6 Sobre el comercio gaditano con América, véase la obra clásica de Antonio GARCÍA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico. El comercio colonial americano bajo el monopolio gaditano, 1717-1778*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976, 2 vols.

7 Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus*

comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830), Madrid: Sílex, 2005.

8 “Las relaciones económicas Cádiz-América –escribe A. García-Baquero– no son sino la propia capacidad de existir de Cádiz a lo largo de la modernidad. Desde el siglo XVI hasta comienzos del XIX, Cádiz es lo que es su posición en el comercio americano. Esto quiere decir que existe un modelo de ciudad (que es siempre un modelo de habitantes de ciudad) y que para la nuestra se concentra, redondea, promueve y casi agota en el Cádiz del siglo XVIII, el siglo americano por excelencia, en el que la ciudad alcanzó, por segunda vez en su casi trimilenaria historia, la categoría de ciudad-mito gracias, fundamental y decididamente, al hecho de haber ostentado a lo largo de ese período la capitalidad del monopolio de la Carrera. Todo lo demás será el proceso de llegar a ser y la decadencia de haber sido”. Antonio GARCÍA-BAQUERO, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz: Diputación Provincial, 1991, p. 15.

9 El relato de sus viajes por España, Portugal, Alemania y Francia fue publicado en Ámsterdam por el editor J. Gallet en 1700. José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, t. 3, Madrid: Aguilar, 1962, p. 98.

10 *Ibid.*, p. 527. El *Estado político, histórico y moral del Reino de España* fue publicado por primera vez por J. Thernard en *Revue Hispanique*, n° 78, abril de 1914.

11 *Viaje a España del caballero San Gervasio, oficial francés*, París, 1809. José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros*, op. cit., p. 1178.

12 *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las memorias de Raimundo de Lantery)*, estudio preliminar y edición de M. Bustos Rodríguez, Cádiz: Caja de Ahorros Provincial, 1983, p. 88.

13 J. GARCÍA MERCADAL, op. cit., p. 716. Ha dedicado algunos estudios a la presencia extranjera en el Cádiz del XVIII. Pedro COLLADO VILLALTA, “El impacto americano en la Bahía: La inmigración extranjera en Cádiz, 1709-1819”, en *Primeras Jornadas de Andalucía y América*, Huelva: Caja de Ahorros de Huelva, 1981, t. 1, p. 49-73; *Idem*, “En torno a los orígenes del monopolio comercial gaditano: Mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la Bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII”, en *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, t. 1, Córdoba: Caja de Ahorros de Córdoba, 1983, p. 603-616. Véase, también, Juan José IGLESIAS, “La burguesía de negocios en la baja Andalucía barroca”, en *Andalucía Barroca*, Sevilla: Junta de Andalucía, 2008, vol. 2, p. 117-127; *Idem*, “Extranjeros en la Bahía de Cádiz en el entorno del comercio colonial americano”, en David GONZÁLEZ CRUZ (ed.), *Extranjeros y enemigos en Iberoamérica: La visión del otro. Del imperio español a la Guerra de la Independencia*, Madrid: Sílex, 2010, p. 35-56; *Idem*, “Mecanismos de integración y promoción social de los extranjeros en las ciudades de la Andalucía atlántica”, en David GONZÁLEZ CRUZ (ed.), *Represión, tolerancia e integración en España y América. Extranjeros, esclavos, indígenas y mestizos durante el siglo XVIII*, Madrid: Doce Calles, 2014, p. 171-197.

14 Anónimo, *Viajes hechos en diversos tiempos en España, en Portugal, en Alemania, en Francia y en otras partes*, Ámsterdam: Jorge Gallet, 1700. J. GARCÍA MERCADAL, op. cit., p. 98.

15 *Ibid.*, p. 247. Sobre extranjeros en El Puerto de Santa María, ver Juan José IGLESIAS, *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*, Sevilla: Muñoz Moya y Montraveta, 1991, p. 493-529; *Idem*, “Las colonias extranjeras en El Puerto de Santa María durante el reinado de Carlos IV”, en Pere MOLAS RIBALTA (ed.), *La España de Carlos IV*, Madrid: Tabapress, 1991, p. 91-102.

16 Excepciones en este parco panorama historiográfico son los trabajos de Juan TORREJÓN CHAVES, “El área portuaria de la Bahía de Cádiz: Tres mil años de puerto”, en *Puertos españoles en la Historia*, Madrid: CEHOPU-Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1994, p. 117-145; Lourdes MÁRQUEZ CARMONA, “El sistema portuario de la Bahía de Cádiz durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia de El Puerto*, 36, 2006, p. 11-47.

17 M. A. LADERO, *Andalucía en torno a 1492: Estructuras, valores, sucesos*, Madrid: Mapfre, 1992, p. 70.

18 E. OTTE, op. cit., p. 105.

19 Juan José IGLESIAS, *Una ciudad mercantil...*, op. cit., p. 273-277.

20 José QUINTERO GONZÁLEZ, *El arsenal de la Carraca (1717-1736)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000; *Idem*, *La Carraca: El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2005.

- 21 M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico*, op. cit., p. 80-89.
- 22 Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Actas Capitulares, año 1719. Cabildo de 24 de mayo, fol. 183.
- 23 Juan TORREJÓN CHAVES, art. cit., p. 117-145.
- 24 AHMC, Actas Capitulares, año 1763. Cabildo de 23 de septiembre, fol. 313v°.
- 25 Se conservan numerosas cartas dirigidas por el Ayuntamiento a personajes influyentes (el marqués de Francavila, el conde de Montijo, el conde de Herill, el conde de Puñonrostro, el marqués de Jovenazo, los condes de Monterrey, Aguilar y Peñaranda...) solicitando su mediación para conseguir este fin, que tanto importaba a los intereses de la ciudad. AHMC, caja 23, n° 610-624.
- 26 AHMC, Actas Capitulares, año 1721. Cabildo de 1 de septiembre, fol. 316r°-321v°. El citado reparto quedó fijado como sigue: Jerez aportaría 15 000 pesos; Cádiz, 5 000; El Puerto de Santa María, 5 000 y la Real Hacienda otros 5 000. Carta de Patiño al gobernador don Tomás de Idiáquez. *Ibid.*, Cabildo de 3 de octubre, fol. 352r°-353v°. La ciudad de Cádiz tuvo dificultades para reunir la cantidad exigida por el gobierno, viéndose precisada a recurrir a un empréstito del cabildo catedral de la ciudad. *Ibid.*, año 1722, cabildo de 9 de enero.
- 27 AHMC, Actas Capitulares, año 1737. Cabildo de 19 de enero, fol. 32v°.
- 28 AHMC, Actas Capitulares, año 1738. Cabildo de 25 de mayo, fol. 279v°.
- 29 AHMC, Actas Capitulares, año 1749. Cabildos de 9 de abril, fol. 64, y 26 de mayo, fol. 78.
- 30 Archivo General de Indias (AGI), Consulados, 1367, n° 6. "Recuerdos del capitán del puerto".
- 31 J. GARCÍA MERCADAL, op. cit., p. 1040-1041.
- 32 Marina ALFONSO MOLA, "El *Diario Marítimo de la Vigía* como fuente para la historia del comercio atlántico", en I. LOBATO y J. M. OLIVA, op. cit., p. 413-466.
- 33 Juan José IGLESIAS, "Ciudad y cultura manuscrita: Historia, memoria y correspondencia ilustrada", en Manuel F. FERNÁNDEZ, Carlos A. GONZÁLEZ y Natalia MAILLARD (comps.), *Testigo del tiempo, memoria del universo. Cultura escrita y sociedad en el mundo ibérico (siglos XV-XVIII)*, Barcelona: Ediciones Rubeo, 2009, p. 271-291.
- 34 Juan José IGLESIAS, *Memorias de un mercader a Indias. Imágenes de España y América en el siglo XVIII*, El Puerto de Santa María: Ayuntamiento, 2004, p. 120.
- 35 Antonio MURO OREJÓN, *Puerto Real en el siglo XVIII. Noticias documentales para una historia de la Real Villa*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1961.
- 36 Juan José IGLESIAS, "El Trocadero en la política atlántica durante los siglos modernos", en León Carlos ÁLVAREZ SANTALÓ (coord.), *Estudios de Historia Moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2009, p. 141-158.
- 37 El padre Labat, de viaje por España entre los años 1705 y 1706, observó, en efecto, la existencia en Puerto Real de almacenes de víveres, aparejos y municiones. También vio arsenales, aunque con pocos obreros. Jean-Baptiste LABAT, *Voyages du P. Labat en Espagne et en Italie*, París, 1730. Vid. José GARCÍA MERCADAL, op. cit.
- 38 AGI, Consulados, L. 764. Copia del informe de José de Sentmanat, gobernador de Cádiz, al rey sobre el Caño del Trocadero (Cádiz, 7 de septiembre de 1764).
- 39 Archivo Municipal de Puerto Real (AMPR), Actas Capitulares, cabildo de 17 de febrero de 1739. El 14 de agosto, la Junta de Baldíos y Arbitrios confirmó la data hecha por el cabildo puertorrealeño. El terreno se concedió formalmente a Manuel Herrera, quien posteriormente lo cedió a Nicolás Moya. Su superficie abarcaba seis cahíces de tierra de doce aranzadas cada uno, "cuya tierra está lindando por levante con el caño que llaman de la María, y tira al norte hasta unas albinas que están cerca del camino que viene de Puerto Real a Matagorda, y desde aquí en derechura al poniente por la vera de dicho camino hasta dar en el caño último que llaman de la Esperanza, desde el cual sigue por el lindero hasta dar en la playa de Matagorda mirando al sur, y desde la boca de este caño al levante hasta dar en el del Trocadero". *Archivo General de Indias*, Consulados, 1367, n° 6. Según otra descripción realizada con motivo de la toma de posesión del terreno, sus límites eran los siguientes: "desde el caño nombrado de Juan de Abril, mirando a la parte de levante, toda la tierra que hay hasta dar en el caño que llaman de la María, el cual caño de la María quedó por lindero de esta data por esta parte; por la del norte quedó por lindero el camino el camino que de dicha villa va al castillo de Santa Cruz de la

Matagorda; y por el poniente la playa de dicho castillo". *Ibid.*

40 *Ibid.* La contrata concluyó el 1 de noviembre de 1764, fecha en la que se mandó establecer en La Coruña doce avisos para que mensualmente saliesen cada uno de ellos a llevar y traer la correspondencia con los reinos de Indias, en lugar de los que despachaba el Consulado. Este tribunal, mediante representación dirigida al rey en 11 de enero de 1765 solicitó permiso, que le fue concedido por Real Orden de 25 del mismo mes y año, para vender los avisos de su propiedad, así como sus pertrechos y repuestos. Sobre los navíos de aviso en la Carrera de Indias, *vid.*, entre otros, José María VALLEJO GARCÍA-HEVIA, "Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)", *Ius fugit. Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos*, 7, 1998, p. 197-268.

41 AGI, Consulados, 1367, n° 1.

42 "El 13 de junio de 1738, Agustín Ramírez Ortuño obtiene el asiento de la limpieza del Caño del Trocadero por un plazo de doce años. La gestión no debió ser muy diligente, si damos crédito a las frases vertidas contra la misma en un memorial dirigido contra el comerciante gaditano por la Junta de Cosecheros de Jerez de la Frontera, donde se invita al monarca a 'pedir informe del estado actual del predicho canal y caños y de lo que ha consumido en su limpieza para comprobar que todos sus asientos tienen por único objeto sus intereses [...]'. El hecho cierto es que en diciembre de 1744, cuando el asiento había cubierto sólo la mitad del plazo de su vigencia, el contrato fue rescindido por el marqués de la Ensenada a instancias de los funcionarios de la Casa de la Contratación. Agustín Ramírez de Ortuño entregaba a la Hacienda el pontón y las lanchas empleadas en la limpieza del caño, renunciando a toda gratificación por el trabajo realizado, salvo el permiso de trescientas toneladas de que había disfrutado en la flota de 1739, quedando excluido de nuevos permisos en el futuro". Carlos MARTÍNEZ SHAW, "Un mercader gaditano del siglo XVIII: Agustín Ramírez Ortuño", *Archivo Hispalense*, 196, 1981, p. 32-33.

43 AHMC, Actas Capitulares, año 1739, fol. 72r°-75r°. Real Despacho de 1738 sobre limpieza del caño del Trocadero.

44 AGI, Consulados, 1367, n° 1. "Copia de informe dado por la Contaduría de este Consulado en 12 de Noviembre de 1790 a instancia presentada por D. Francisco Guerra de la Vega y consortes solicitando ser relevados de las contribuciones impuestas a las posesiones que tienen en dicho Caño".

45 Esta fue la regla que se aprobó para los navíos que iban a Veracruz y Cartagena. También se aplicó a los destinados a Mar del Sur y Buenos Aires, pues, aunque sus beneficios eran mayores, también lo eran sus gastos. Sin embargo, a los registros considerados de poca utilidad, como eran los despachados a Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, Cumaná, Santa Marta, Campeche y Tabasco, se les reguló una contribución menor, de un peso por tonelada, con independencia de que fuese de ropa o de frutos.

46 Se trata, en todos los casos, de pesos de a 128 cuartos, equivalente cada uno de ellos a 15 reales de plata.

47 AGI, Consulados, 1369. Representación de los propietarios de almacenes del Trocadero al Consulado de Cargadores a Indias, 13 de octubre de 1790.

48 AMPR, Padrón de 1798, caja 122, 7.

49 AGI, Consulados, 1367, n° 6.

50 *Ibid.*, 1369.

51 AGI, Consulados, 1367, n° 1.

52 De hecho, ese mismo año de 1778, el Consulado instruyó un expediente para averiguar los fraudes cometidos por los asentistas, que demostró que éstos eran cuantiosos. AGI, Consulados, 1368, n° 2. "Expediente hecho de oficio en virtud de Decreto del Sr. Presidente de la Real Audiencia de la Contratación a Indias sobre averiguar con exactitud el uso de los pontones que están en el caño del Trocadero en la limpia de su fango".

53 AGI, Consulados, 1369. Informe de la Contaduría del Tribunal del Consulado de 12 de noviembre de 1790, firmado por José de Ansa.

54 *Ibid.*

55 El padrón de 1795 le atribuye un total de 46 vecinos residentes, entre guardalmacenes, calafates, carpinteros de ribera, herreros, tenderos, marineros y otro tipo de empleados. AHMP, Padrón de 1795, caja 122, 6, fol. 249-253. El de 1798, más completo, asigna al caño 88 habitantes. AHMPR, Padrón de 1798, caja 122, 7. No obstante, durante las épocas en las que las carenas de navíos

registraban una mayor actividad, en el Trocadero se concentraban varios centenares de obreros. Las correspondientes maestranzas se alojaban entonces en los almacenes o en tinglados y barracones anejos.

56 José QUINTERO GONZÁLEZ, *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz, 1717-1777*, Cádiz: Publicaciones del Sur Editores, 2003; Juan José IGLESIAS, “Actividades industriales en la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII: Puerto Real, 1719-1798”, en Isidro DUBERT y Hortensio SOBRADO (eds.), *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, t. 1, p. 409-423.

57 Juan José IGLESIAS, “La inversión industrial burguesa en el Cádiz del siglo XVIII: Las oportunidades perdidas”, en *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cádiz: Diputación Provincial, 1991, t. 2, p. 87-98.

Índice de ilustraciones

	URL	http://e-spania.revues.org/docannexe/image/25989/img-1.jpg
	Ficheros	image/jpeg, 256k
	URL	http://e-spania.revues.org/docannexe/image/25989/img-2.jpg
	Ficheros	image/jpeg, 213k

Para citar este artículo

Referencia electrónica

Juan José Iglesias Rodríguez, « El complejo portuario gaditano en el siglo XVIII », *e-Spania* [En línea], 25 | octubre 2016, Publicado el 01 octubre 2016, consultado el 26 octubre 2016. URL : <http://e-spania.revues.org/25989> ; DOI : 10.4000/e-spania.25989

Autor

Juan José Iglesias Rodríguez
Universidad de Sevilla

Derechos de autor



Les contenus de la revue *e-Spania* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.