

**La forja de un emporio comercial:
Cádiz en su siglo de oro
(1675-1796)**

MANUEL BUSTOS RODRÍGUEZ

**La forja de un emporio comercial:
Cádiz en su siglo de oro
(1675-1796)**

Editorial  UCA
Universidad de Cádiz

Primera edición: 2026

Edita: Editorial UCA

Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz

C/ Doctor Marañón, 3 - 11002 Cádiz (España)

publicaciones@uca.es

<https://publicaciones.uca.es>

© Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2026

© Manuel Bustos Rodríguez

Maquetación: Alfredo Candela

Impresión: iVERSO Impresion

Impreso en España/*Printed in Spain*

ISBN 979-13-88112-50-8

e-ISBN 979-13-88112-51-5

Depósito legal: CA 490-2026

«Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra»



Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.

Índice

PRÓLOGO.....	11
--------------	----

I PARTE

El comercio ultramarino, lícito e ilícito, fundamento del Emporio	17
Una población creciente para un espacio precario	96
Protección y equipamiento para la población.	122
La transformación de la sociedad gaditana. Adaptación, promoción social y conflicto	166
Los instrumentos mercantiles y financieros del Emporio	204

II PARTE

El difícil camino hacia el monopolio comercial pleno	241
Las respuestas a la nueva situación	270
El panorama administrativo, profesional y social en la segunda mitad del siglo XVIII	340
Cádiz en su momento cenital (1760-1796)	379
Vientos de liberalización	444
La crisis fin de siglo	482
La sociedad burguesa y los instrumentos del sistema comercial tardío	486
Conclusión: el comienzo de una nueva época	640

A la memoria de Eusebio Espinosa de Godos

Prólogo

La asimilación de las épocas históricas a diferentes metales ha pervivido desde la Antigüedad clásica. Descargada ya la serie resultante de su carácter escatológico, de caída y de recesión con respecto al pasado, donde se habría hallado la edad de oro de la humanidad (recordemos el famoso discurso de Don Quijote a los cabreiros), a día de hoy se siguen utilizando las expresiones «metalíferas» para significar un determinado período histórico como de esplendor, crisis o decadencia, coincidiendo generalmente con las ya conocidas, como se demuestra por los títulos de algunos libros publicados en las últimas décadas.

Así, los términos alusivos a los tres metales clásicos (hierro y, sobre todo, el oro y la plata) se siguen utilizando para denominar a determinadas épocas. Suelen aplicarse, aunque no en exclusividad, a países y ciudades, pues en casi todos ellos se dieron tiempos difíciles (de siglo de hierro tilda el historiador Henry Kamen la Europa del siglo xvii) y edades doradas o de oro (La edad de oro española de los siglos xvi y xvii, la *Golden Age* holandesa del xvii o el *Siècle des Lumières* francés del xvii); pero también a los tiempos algo menos dorados—las denominadas edades de plata— como los finales del xix y primeras décadas del xx españoles. Este mismo esquema se suele también aplicar, como se ha dicho, a las ciudades. Hablamos así de las edades de oro de Amberes en el xvi, de Ámsterdam en el xvii, de París en el xviii, de Londres en el xix, etc. Y el mismo esquema también entendemos como válido para esa antigua ciudad del sur de Europa que es Cádiz, cuya época dorada o de oro podemos situar aproximadamente entre los años 1670 y 1796.

Un fraile carmelita descalzo, el gaditano fray Gerónimo de la Concepción, publicó en 1690 un grueso volumen sobre la historia de su ciudad, que por su extensión y los conocimientos aportados superó a otras obras escritas con anterioridad dedicadas a la misma, como la de Agustín de Horozco (1598, publicada en 1845) y Suárez de Salazar (1610), e, incluso, la de Gaspar Ibáñez de Segovia, marqués de Mondejar (segunda mitad del siglo xvii, publicada en 1805).

La historia de fray Gerónimo, la que hace el número cuatro (si dejamos de lado algunos relatos parciales, como el dedicado al asalto de Cádiz de 1596 por el padre Abreu, impreso en 1866), lleva un título que se ha convertido ya casi en referente obligado: *Emporio del Orbe*¹. En efecto, con un sentido plenamente panegirista, fray Gerónimo había aplicado a Cádiz un concepto, muy similar al de edad de oro, con marcado acento comercial, cuyo acierto pondría de manifiesto

¹ El título completo de la obra es: *Emporio de el orbe, Cadiz ilustrada: investigacion de sus antiguas grandezas. Discurrida en concurso de el general Imperio de España por el R.P.F....* Fue publicada en Ámsterdam en 1690 (Imp. Joan Bus).

la historiografía posterior, hasta llegar incluso a nuestro tiempo, aunque haya sido preciso ampliar el concepto, no solo a la época a la que el *carmelita* se refería expresamente, coincidiendo con el tiempo de publicación de su obra, sino también, prácticamente, al siglo XVIII en su conjunto, período que, obviamente, nuestro escritor no pudo conocer, por haber fallecido a finales de 1697.

En cualquier caso, el título se refería, sobre todo, al último tercio del siglo XVII, señalando con él una época, donde eran ya observables algunos signos fundamentales de un auténtico emporio. Por ellos mismos y, como aquí veremos, por su continuidad y desarrollo en la siguiente centuria, se puede decir que estamos ante una verdadera época dorada, un siglo de oro de la ciudad, coincidente solo en parte con la publicación del libro de fray Gerónimo en Ámsterdam, que no se extinguiría sino lentamente, a pesar de algunas iniciativas encomiables, a partir de finales de los años noventa del siglo XVIII.

Desde el comienzo de mis estudios, allá por los años ochenta del pasado siglo, acerca de los protagonistas del comercio con América desde Cádiz y su bahía, de la principal institución que les agrupaba (el Consulado) y de los instrumentos mercantiles y financieros de que se valieron los comerciantes, sin olvidarme, lógicamente, del escenario urbano donde se desarrolló la vida cotidiana de sus habitantes, ni del modelo de social que configuraron y sus repercusiones sobre la ciudad; me han ido surgiendo preguntas de todo tipo a partir de mis lecturas, investigaciones y conferencias, que he tratado de contestar en diversas publicaciones. Ahora, tirando como quien dice hacia lo alto, y con el intento de responder a la pregunta del millón, escribo este libro, pensando al inicio, erróneamente, que bastaría con un número de páginas mucho más corto del que, una vez concluido, ha salido. Que me perdonen el lector y el estudioso de la historia por este exceso.

Las preguntas de carácter general a que me acabo de referir no son otras que cómo pudo formarse, en esta zona meridional extrema de la Península que llamamos Cádiz, una de las ciudades más antiguas de Occidente, recreando de nuevo la expresión de fray Gerónimo de la Concepción, un verdadero emporio del orbe coincidente, como no podía ser de otra forma, con su siglo de oro. Paralela de esa pregunta, otra: ¿cuáles fueron los mecanismos que se pusieron en juego para lograrlo?

Evidentemente, dar respuesta a una pregunta de estas características tan solo era posible a partir de un análisis concienzudo de todos y cada uno de los elementos que lo hicieron posible, o al menos los más importantes, sin dejar de reconocer los vínculos que se establecen entre todos ellos, pues solo a través de ese concurso parecía posible comprender tan feliz resultado alcanzado. Como hemos

indicado más arriba: entender la forja de un período dorado, el más importante por su envergadura que conocería la ciudad, probablemente, desde el período fenicio. De esta forma, comenzamos abordando las últimas décadas del siglo xvii, en las cuales se sentarán las bases del «milagro», el crecimiento experimentado por Cádiz en el Setecientos, manifestación a la par de las fecundas interrelaciones entre el comercio ultramarino y el resto de elementos (demográfico, urbano, económico, cultural, etc.), que, sumados, hacen posible el referirnos a una época dorada de la ciudad.

PRIMERA PARTE

El comercio ultramarino, lícito e ilícito, fundamento del Emporio

La conversión de Cádiz en lo que fray Gerónimo de la Concepción, con frase exitosa y certera, llama *Emporio del Orbe*, referida, como se ha dicho, al momento en que publica su obra del mismo título en 1690, aunque más ajustada para el siglo XVIII, fue el resultado de varios factores conocidos, pero que conviene de nuevo recordar. El primero: Cádiz estaba en el lugar (puente ente el Mediterráneo y el Atlántico y Europa y Asia, formando parte de una bahía amplia y con algunos favorables puntos de abrigo) y en el momento oportuno (incorporación de América a la Corona española desde 1492). No todas las ciudades que poseían una posición privilegiada habían podido seguir una evolución parecida a la de Cádiz. La ciudad andaluza, sin embargo, era una especie de punta de lanza hacia el Atlántico, el Océano de las oportunidades desde los años finales de la Baja Edad Media (siglos XIV y XV), y, particularmente, del descubrimiento de América.

Si la Corona española no hubiese acordado con Portugal por el Tratado de Tordesillas de 1494 el reparto del mundo, reservando para sus empresas marítimas el Occidente en lugar del Oriente, que quedó asignado a los lusitanos, sus lazos comerciales y marítimos en general se hubieran dirigido hacia esta última zona, a través del Cabo de Buena Esperanza, convirtiéndose Cádiz probablemente en lo que significó Lisboa para los portugueses en sus rutas oceánicas. De ahí que dicha punta de lanza orientada en dirección al Atlántico, se proyectara hacia las Indias Occidentales, es decir, hacia América, atrayendo a su vez a la bahía de Cádiz a los países del Occidente europeo. Pero no sabemos si el resultado que aquella obtuvo con su vínculo americano, fue del mismo calibre o similar al que logró Lisboa en su expansión afroasiática.

Otro factor importante se vincula a la Corona española y a su decisión de establecer un régimen de monopolio en Sevilla para las relaciones comerciales de sus súbditos con el Nuevo Mundo. Dicha decisión, paralela de la exclusividad otorgada a Cádiz en el comercio con el norte de África (la Berbería) en 1493, luego sostenida en el tiempo para beneficio de la ciudad y su bahía, le atrajo comerciantes e inversiones de casi todo el continente europeo con extensión hacia América, facilitando de esta forma la ampliación de los vínculos mercantiles de la ciudad andaluza allende las fronteras europeas.

Desde los tiempos inmediatamente posteriores al descubrimiento de América, en el que la Bahía tuvo un protagonismo evidente tras la salida de Colón de ella en su segundo y cuarto viaje, años 1493 y 1502 respectivamente, el monopolio fue, según se ha dicho, el sistema elegido por la Corona para las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo que los españoles estaban explorando, conquistando

y habitando. Dentro de las corrientes mercantilistas entonces dominantes era el recurso más conveniente para el control y usufructo de las riquezas americanas en beneficio de la Monarquía y de sus súbditos, aunque el monopolio en sí fuese desde el principio más favorable para unos que para otros.

La Corona se aseguraba su funcionamiento a través de tres instituciones que crearía gradualmente: la Casa de la Contratación, organismo regulador del tráfico entre la Península y el continente americano, constituida en 1503, la primera de todas; el Consejo de Indias, con sede en Madrid, en 1524, y el Consulado de Cargadores a Indias, la agrupación de los comerciantes españoles que estaban oficialmente autorizados a participar en el comercio, en 1543. De la Corona, auxiliada por dicho Consejo, dimanaba la mayor parte de la legislación concerniente a la América Hispana.

Sin embargo, la empresa comercial americana, la llamada Carrera de Indias, no podía ser obra exclusiva del Estado. Tras unos primeros intentos de cargarla a su costa, pronto debió aceptar e incorporar las iniciativas de los particulares, al igual que haría más tarde con respecto a la extracción de los minerales, pues sin aquellos el funcionamiento del monopolio sería poco eficaz dada la inmensidad del territorio americano y la complejidad del sistema.

Como sabemos, dicho privilegio en realidad contenía cuatro caracteres: la de puerto único, la exclusividad de los beneficiarios, la regulación de los viajes y el establecimiento de ferias para la venta de las mercancías. Ninguno de los cuatro pudo cumplirse según lo previsto, aunque sí condicionara y mucho el desarrollo del comercio hispanoamericano, al menos hasta bien avanzada la segunda mitad del siglo XVIII.

De Sevilla, primera ciudad sede del monopolio, este pasó a Cádiz y su bahía en 1679-1680, tras imponerse después de una larga y enrevesada pugna entre las dos ciudades. En cuanto a los beneficiarios, si bien inicialmente, por ser empresa fundamental de la Corona de Castilla, recayó sobre los súbditos castellanos, más tarde fue incorporando a los de los restantes territorios peninsulares, si bien con paso obligado de unos y otros por la capital del monopolio. Mas como la empresa comercial necesitaba de la convergencia de varios agentes, especialmente de los extranjeros, las instituciones indianas no pudieron extralimitarse, aunque el acceso al comercio siguiera por mucho tiempo reservado a los hispanos.

Por último recordemos otros dos aspectos importantes del monopolio. La regulación del tráfico se hizo a través de un sistema de flotas, desde que esta se fijara con carácter oficial en tiempos del rey Felipe II mediante dos disposiciones de los años 1561 y 1564. Ya en pleno siglo XVIII se intentó mejorar dicho sistema

con la publicación en 1720 de un proyecto de reorganización y control de las flotas y reforma de las cargas impositivas sobre los productos². Pero, en 1739, se optará por sustituir los convoyes por navíos de registro, hasta que, en 1754, se restablezcan el sistema antiguo, aunque admitiendo solamente dos flotas anuales con destino a Nueva España, si bien la primera de este nuevo período no acertase a salir hasta febrero de 1757. En 1765, con la promulgación del primer decreto de libre comercio, se propiciaría otra vez la salida de navíos sueltos hacia los puertos que habían sido autorizados. No obstante, flotas continuaron zarpando desde Cádiz con rumbo a la Nueva España hasta el año 1776, asumiendo después los navíos de registro, entre 1779 y 1783, los contactos comerciales con el Virreinato. De todo ello nos ocuparemos más tarde.

En dichas leyes se establecía la salida anual de dos convoyes: uno en abril con destino a Nueva España (flotas)³ y otro en agosto hacia Tierra Firme (galeones)⁴, comandadas cada una por un capitán general, el cargo de mayor rango (en la nao capitana), y un almirante (en la nao almiranta), situadas en vanguardia y retaguardia respectivamente. Al mando del tercio de Infantería acompañaba al convoy a veces un gobernador. Era preceptiva la autorización del Consejo de Indias, que también debía autorizar el cargamento de la flota propuesto por el Consulado, a través de la Casa de Contratación. Acompañando la flota iban varios galeones de guerra. Sin embargo, las normas, por unas circunstancias u otras, como luego veremos, rara vez se cumplieron según lo estipulado.

A varias ciudades americanas, dentro del sistema establecido, les correspondió convertirse en ferias oficiales del comercio llegado de la Península (Acapulco en 1565, Portobelo en 1597 y Veracruz-Jalapa de 1720), acogiendo a sus barcos y vendiendo sus propios productos procedentes de su *hinterland* comercial (e, incluso, de más lejos como en el caso de Acapulco) en contrapartida. En las épocas de arribada de las flotas, estas ciudades acrecentaban su población y constituían un verdadero bullir de mercancías y de gentes recorriendo su puerto y sus calles. Al término de las estadias las ferias solían sumirse en el «silencio».

² Tras varios años de preparación, en 1720 se publica *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos*, conocido simplificadoamente como *Real Proyecto de 1720*. En los tres años de 1720 a 1723 fue apareciendo la legislación complementaria. A partir de 1754, hasta 1765, solo se restablece el sistema de flotas para Nueva España. Para mayor detalle, vid al respecto Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Ariel Historia, 1979.

³ Tocaba también las grandes Antillas, Honduras, y llegaba hasta el puerto de Veracruz con conexión a Ciudad de Méjico.

⁴ Conectaba la Península con los puertos de Nombre de Dios, Cartagena de Indias y Portobelo.

A pesar de estas regulaciones, el comercio de Indias no hubiera tenido las dimensiones que alcanzó, a no ser por la ampliación geográfica de las redes comerciales y financieras y por la sobredimensión que, en Cádiz y la Bahía, cobró la movilización del ahorro y de los capitales, además del flujo de los metales preciosos americanos, en parte gracias al fraude, convertido a la sazón en crónico y, probablemente, creciente durante los años que aquí nos ocupan. Todo ello facilitaría la presencia de hombres y capitales procedentes de otros países, atraídos por las posibilidades, directas o inducidas, de un comercio reforzado gracias a las irregularidades que se cometían. Los progresos del comercio gaditano discurrieron paralelos a los de la participación de los extranjeros en la Carrera de Indias⁵.

En resumidas cuentas, Cádiz pudo ser lo que fue, el Emporio del Orbe, y entrar así en un siglo dorado, gracias a la combinación simultánea de los factores referidos: el geográfico-histórico y, sobre todo, el comercio monopolístico (fraude incluido). Evidentemente, fueron, como siempre, iniciativas humanas las que supieron aprovechar las posibilidades que se presentaron, pues sin ellas los resultados hubieran sido muy distintos.

* * *

Puestos a acotar el terreno, como suelen mandar los cánones historiográficos, hay dos fechas muy próximas entre sí, 1679 (23 de septiembre) y 1680 (4 de julio)⁶, que pueden tomarse como inicio oficial del que denominamos Cádiz dorado

⁵ Albert Girard, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII siècle*, París, E. de Boccard, 1922, pp.111-112.

⁶ Vid Recopilación de leyes de los Reynos, L.8, tit.4, p.58. En la última fecha referida en el texto se disponía que la carga y descarga de las flotas se hiciese dentro de la Bahía, en la zona de Puntales. Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, Diputación Provincial, 1982, p.63, cita una Real Cédula de 29 de septiembre de 1679 (debe referirse al 23 de septiembre) como la que fija definitivamente en Cádiz la cabecera de las flotas y le devuelve el Juzgado y Tabla de Indias que, anteriormente, le había suspendido. Pero, para Francisco Manuel de Herrera (1726) no será hasta 1680 cuando Cádiz tenga asegurado el comercio (sic) (*Representacion que la muy Noble, y muy Leal Ciudad de Cadiz haze al Rey nuestro Señor sobre las pretensiones deducidas por la muy Noble, y muy Leal Ciudad de Sevilla, para la translación del Comercio, y Carrera de Indias, Juzgado, y Tabla de ella; Tribunales de Contratacion, y Consulado; Comercio Universal de Naciones Estrangeras; Aduanas; Tercio de Buque en Flotas, y Galeones, con otros varios assumptos. Escrita por D.----, Diputado de Cadiz en la Corte, año de 1726...*, en Manuel Ravina Martín (estudio preliminar), *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación. Memorial de Frco. M. de Herrera, 1726*, Cádiz, Diputación Provincial, 1984, p.12). En adelante, Herrera-Ravina. El Memorial de Francisco Manuel de Herrera fue publicado en plena época de disputa entre Cádiz y Sevilla. Va precedido de un magnífico estudio a cargo de Manuel Ravina Martín (pp.9 a 159). Aunque en las notas, unas veces nos referimos

o siglo de oro de Cádiz. A partir de ellas, hasta aproximadamente el final de la guerra de Sucesión española de principios del Setecientos (1715), se establecerán las bases de lo que será luego un tiempo único, de gran esplendor para la ciudad y su bahía, como es el grueso del siglo XVIII. ¿Cuáles son las circunstancias que permitieron en Sevilla el fin de su época más dorada, la del siglo XVI y primera mitad aproximadamente del XVII, y el trasvase del monopolio desde esta ciudad a la Bahía?

Aunque Cádiz no había renunciado a su comercio con el norte de África —como demuestra su petición a la Corona en una fecha (1697) alejada de la de concesión del monopolio con dicha zona para que se le autorizara a seguir poseyendo el privilegio—, en realidad este tráfico mercantil había quedado fuertemente ensombrecido por el llevado a cabo por la ciudad andaluza con las Indias. Así, a pesar del escaso ruido que hizo el cambio⁷, es en 1679-1680 cuando la Corona decide trasladar oficialmente la cabecera del monopolio comercial con América desde Sevilla a la Bahía, después de más de 170 años de su inicial establecimiento en el puerto hispalense. Esto significaba que Cádiz dejaba de ser un simple antepuerto de Sevilla en la llamada Carrera de Indias, no obstante haber sacado provecho de esta situación, para convertirse en cabeza de la misma.

La competencia Sevilla-Cádiz se impuso a la que, siguiendo el modelo de comportamiento de otras ciudades próximas entre sí con puertos costeros con respecto a las de puertos fluviales, se podía haber dado entre Sevilla y su antepuerto de Sanlúcar de Barrameda. Pero este poseía un considerable obstáculo en contra para la circulación de los grandes barcos: la barra arenosa y rocosa en la desembocadura misma del Guadalquivir. De ahí que ambas ciudades, lejos de competir entre sí, permanecieran asociadas en la Carrera, complementándose mutuamente, siendo Sanlúcar el punto de entrada y salida de las flotas, galeones y navíos sueltos de Sevilla, que se benefició durante muchos años de su ventajosa posición geográfica.

Sin embargo, las excepciones a la regla que terminaban por favorecer a Cádiz a costa de Sevilla se fueron sucediendo a lo largo del siglo XVI y primera mitad del XVII: 1535, creación del Juzgado de Indias, es decir, el derecho de Cádiz a tener un juez fijo que, de acuerdo con los tres de Sevilla, poseyera todos los atributos

al Memorial y otras al Estudio introductorio, que forman parte del mismo volumen, citaremos uno y otro sin distinción con la expresión Herrera-Ravina.

⁷ Raimundo de Lantery, tan minucioso con otros eventos, no registra en su diario, que abarca el período de 1673 a 1706, este hecho. Vid Manuel Bustos Rodríguez (estudio preliminar y edición), *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II (Las Memorias de Raimundo de Lantery, 1673-1700)*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, 1983.

administrativos –no jurídicos– de la Casa de Contratación sevillana; 1633, autorización para que los negociantes sevillanos pudiesen cargar telas en Cádiz sin necesidad de pasar por Sevilla, etc.⁸. Por eso, en 1663, con ratificación de 27 de mayo de 1664, hubo que recordar expresamente que los convoyes y los barcos en solitario del comercio con Indias salieran o entraran al regreso obligatoriamente, pena de multa, por Sanlúcar. Así pues, entre esa última fecha y 1666, esta ciudad había sido oficialmente reconocida como base de las flotas. Son estos, años de sucesivas victorias pírricas para Sevilla y su antepuerto fluvial, ante la pérdida continuada de comerciantes por su traslado a la bahía de Cádiz, causada por la peste de 1648, la despoblación consiguiente, el deterioro de las manufacturas y el acrecentado pago de derechos en Sevilla⁹. Como tal debe entenderse la promulgación de las Reales Cédulas de 29 de agosto y de 6 de septiembre 1666, obligando a los convoyes, de una parte, a entrar por Sanlúcar y a llevar hasta allí para embarcarla (puerto de Bonanza) la porción de frutos que le correspondía a Cádiz en el tercio de toneladas¹⁰, y de otra, la supresión de la Tabla y Juzgado de Indias, cuyo objeto era conocer lo relativo al apresto, carga y descarga de los navíos, que partiendo de Cádiz, fuesen a América, volviesen de ella o llegasen a su puerto por cualquier causa¹¹, así como de la aduana, ambos establecidos en la ciudad de la Bahía.

⁸ Albert Girard, *La rivalité*, pp.17-18 y 22-24.

⁹ *Ibidem*, pp. 26-27. La Real Cédula de 27 de mayo, fecha que Manuel Ravina adelanta a febrero («El 'Emporio del Orbe', ¿libro político?», *Gades*, nº 11, 1983, pp.203-204). F.M. de Herrera, *Representación*, pp.28v-29.

¹⁰ Por Real Cédula del año 1580, el Consulado, sito en Sevilla, con asistencia de los cargadores a Indias y los diputados del comercio, podría acordar y proponer luego al rey el número de toneladas que convenía cargar en cada flota. Cádiz recurrirá al monarca por entender que el Consulado no le asignaba las toneladas que le correspondían. Lo que, a su vez, dio lugar a otra Real Cédula de 15 de marzo de 1597 por la que se daba a Cádiz el tercio de toneladas que el Consulado y la Carrera de Indias (sic) eligiesen. Por último, una nueva ley de 21 de octubre de 1613 prevendrá al juez destinado en Cádiz para que dé las toneladas que correspondan al comercio de Cádiz y se le asigne asimismo la tercera parte a los fabricantes de navíos pertenecientes a vecinos de la ciudad. Entre tanto, al parecer, Sevilla continuó poniendo trabas, razón por la que dicha asignación variará en función de la flota (Herrera-Ravina, *Op. cit.*, pp. 68v-69).

¹¹ El Juzgado y Tabla de Indias habían surgido, según F.M. de Herrera, en 1509 (RI Cédula de 15 de mayo, Valladolid, ratificada en años sucesivos) como una respuesta de la Corona a las quejas de Cádiz por los perjuicios que producía la barra de Sanlúcar a la navegación por el Guadalquivir. Con dichas instituciones se concedió autorización para que los navíos pudieran aprestarse desde Cádiz sin limitación del tonelaje, géneros o frutos, registrándose aquí, sin necesidad de acudir a Sevilla (Herrera-Ravina, *Op.cit.*, pp.45v y 67-68). Durante buena parte del siglo XVII, Sevilla se esforzaría en quitarle a Cádiz el Juzgado o, incluso, suprimirlo, alegando los fraudes que se cometían.

Ante este ataque frontal a los intereses gaditanos, su cabildo municipal, a través de sus representantes en la Corte, presionaría para conseguir la derogación de dichas leyes. La protesta se recogió en varios memoriales, pero, sobre todo, se reforzó con la entrega de dinero. Para ello se colocó ante los ojos de los representantes del rey una suma tan copiosa como atractiva (y no era la primera vez que lo harán, ni tampoco será la última), que una monarquía necesitada siempre de liquidez, no podía rechazar. Nos referimos a los 80.250 escudos que se ofrecieron a la Corona, apoyando de esta forma la reversión de las Reales Cédulas y precipitando la decisión final del traslado del monopolio a Cádiz¹². Llegaría la respuesta al esfuerzo realizado en una ley alternativa de 23 de septiembre de 1679¹³, restableciendo en Cádiz el Juzgado y el Tercio de Toneladas¹⁴ y permitiendo que los galeones, flotas y navíos (suelos), *que han hecho su viaje a Indias*, se carguen y despachen en Cádiz a través de la ensenada de Puntales¹⁵. Y otra, algo más tardía (4 de julio de 1680), pero de mayor alcance, mandando que la flotas y galeones pasaran a Cádiz¹⁶. El temor cierto a un aumento del fraude al regreso de los convoyes portando los metales preciosos y las mercancías procedentes de América quedaba soslayado de hecho en la ley.

Los años inmediatamente anteriores a estas cédulas y reales órdenes, conociendo Sevilla la influencia que venía ejerciendo Cádiz, había presionado igualmente al rey para que las flotas y galeones permanecieran en su puerto y, al decir de fray Gerónimo de la Concepción, *bolviessse todo el Comercio a aquella Ciudad* (es decir, a Sevilla). El monarca, ante la petición, no dudó en asesorarse, sobre todo de las dos grandes instituciones comerciales de la Carrera, el Consulado y la Casa de la Contratación, obteniendo respuestas diferentes de cada una: el prime-

¹² Manuel Ravina reduce la cantidad, tal vez por redondeo, a 80.000. La ciudad y sus comerciantes habían ya ofrecido otras cantidades en momentos claves: 50.000 ducados en 1646 para contrarrestar los intentos de Sevilla de supresión del Juzgado de Indias residente en Cádiz. En 1701-1702 ofrecieron asimismo a la Corona la cantidad 296.686 reales de plata, en plena guerra de Sucesión, que sin duda debieron redundar a favor del posterior traslado del Consulado y la Casa de la Contratación a Cádiz.

¹³ fray Gerónimo de la Concepción en el 23 de noviembre de ese mismo año (*Emporio*, pp.371-372).

¹⁴ Tercio de frutos o de toneladas: se trata del derecho concedido por la Corona a los propietarios del Reino de Sevilla a ocupar una tercera parte del navío en cuestión con productos agrarios y derivados, como el vino, el aceite y el aguardiente. Teóricamente, el reparto se hacía según la superficie plantada por cada propietario y la producción de los años precedentes. Del total del tonelaje de la flota, 2/3 partes correspondían a mercancías y el tercio restante a los frutos de la tierra (Girard, *Op. cit.: rivalité*, pp.36-38).

¹⁵ F.M. de Herrera, *Representación*, p.48v. Algún autor coloca el restablecimiento del Juzgado el 26 de septiembre de ese mismo año.

¹⁶ M. Ravina, art. cit.: El 'Emporio'..., pp.203-204.

ro le mostraba los inconvenientes que resultarían de quitar las aduanas a Cádiz, El Puerto y Sanlúcar, así como las dificultades para despachar los barcos desde Sevilla; la segunda, sin más, se mostró a favor de Sevilla. Así, sin que conociéramos realmente la causa de esta actitud paradójica (¿lo consideraba ya normal a la vista de la realidad?), el mismo Consulado establecido en Sevilla, había dispuesto que la flota de Tierra Firme saliera en enero de 1672 desde Cádiz, según se verá más adelante, y, en 1673, lo reiteró, aunque ya hubiera autorizado con anterioridad (1670 y 1671) la salida de las flotas de esta ciudad¹⁷.

Como vemos, triunfó finalmente la opción del Consulado, recogida en la referida la ley de septiembre de 1679, pues —según ella misma expresaba— *siendo muy especial el riesgo de la Barra de Sanlúcar, a donde pretende Sevilla incluir los tesoros de América, sin reparar, en que se pierda (con in)conveniencia de toda la Monarquía: cuya conservación no es negable, que peligrá en exponerla a este riesgo, que conociéndole los Vecinos de aquella ciudad, previenen en sus Contratos y Escrituras, que hacen para las Indias, que no han de estar sujetos al de la Barra*¹⁸.

Todo esto llevó finalmente a la Corona a la medida de 1680, debido a las graves pérdidas y deterioros causados por la barra de Sanlúcar, trasladando a Cádiz las flotas y, más concretamente, a su ensenada de Puntales¹⁹. Y si aquel era el argumento principal de la Corona, el de Cádiz, esgrimido por fray Gerónimo, se formulaba, como era lógico, desde una preocupación más interna, compartida por la ciudad y sus comerciantes.

*Esta Plaza tan fuerte (Cádiz), queda conocidamente expuesta al desamparo de sus moradores, si una vez falta el Comercio, y Tabla de Indias. Porque no teniendo Cádiz más fincas, que la corta población de sus casas, los que las habitan o son Oficiales (artesanos), o Mercaderes, o Navegantes. Faltando el Comercio, el Oficial no tendrá quien le pague su jornal. El Mercader ha de buscar donde emplear sus Mercaderías. Y el Navegante ha de seguir a sus encomenderos, con que queda la Plaza expuesta a despoblarse*²⁰.

Tras exponer el indisoluble binomio de Cádiz con el comercio, no contentándose con ello, el fraile explicaba que la decadencia comercial de Sevilla no era culpa de Cádiz, sino que se debía asimismo, a diferencia de los habitantes de esta última

¹⁷ García-Fuentes, *Op. cit: El comercio español*, pp.63-66.

¹⁸ Cit. por Fr. G. de la Concepción, *Emporio*, 371-372.

¹⁹ Herera-Ravina, *Representación*, pp.43 y 45.

²⁰ *Emporio*, pp.372-373.

(haciéndose con ello eco de lo que ya adujera en el siglo xvi fray Tomás de Mercado), a la desviación de inversiones por parte de sus vecinos desde el comercio a los bienes refugio (juros, censos, tierras, casas y fincas con réditos), menos arriesgadas que las mercantiles y confiriendo a los inversores un mayor reconocimiento social y lustre a sus familias²¹. Sevilla, no obstante, volvería a incidir sobre viejos planteamientos a favor de su causa. Tal fue el propósito del memorial que presentó en 1686, por cierto, sin logro alguno a su favor.

Como se ha dicho, la noticia del cambio de sede del monopolio, o bien no se expandió con la rapidez a que estamos acostumbrados hoy gracias a los modernos medios de comunicación, o bien, lo que a la vista de los testimonios aportados nos parece más creíble, la fuerza de los hechos se impuso. No podemos obviar que el evento no constituía algo novedoso, pues, desde mucho antes, Cádiz venía comportándose como la verdadera cabecera del monopolio, aun cuando todavía faltara tiempo para que lo fuese de derecho. De ahí que, a pesar de la gravosa ley de 1666 aludida, algún testigo de la época pueda señalar que, desde 1667, el comercio con Indias se había ido totalmente (sic) a Cádiz, y que, a partir de esa fecha, no entraban ni salían galeones ni flotas por Sanlúcar, paso obligado todavía del comercio ultramarino de Sevilla. Y llama más aún la atención que, desde una fecha aún más alejada de aquella, como es la de 1596, el padre Abreu, protagonista muy fidedigno de los acontecimientos en esa fecha aciaga del exitoso asalto angloholandés a la ciudad, recuerde cómo se encontraban entonces en su puerto *cuatro galeones bien artillados (...), tres fragatas de armada (...), diez y ocho galeras de España y hasta cuarenta naos de la flota que se aprestaba y estaba ya de partida para Indias*²². Sin embargo, como recordarán tiempo después Francisco Manuel de Herrera y el propio cabildo, hacia 1590, el comercio en Cádiz era solo accidental (sic), hasta el punto de no poder atender con sus arbitrios los gastos que conllevaba la defensa y reparaciones de la ciudad²³. En cualquier caso, con la tardía concesión del monopolio, la Corona no hacía sino aceptar dar carta de naturaleza a una situación que las circunstancias históricas habían terminado imponiendo.

La medida adoptada por la Corona, como suele ocurrir con otras muchas disposiciones oficiales, no será la que permite comprender por sí misma el inicio de la época de esplendor gaditano. ¡Cuántas veces las iniciativas del Estado no tienen

²¹ *Ibidem*, p.380. En esta misma idea insistirá también, en 1726, Francisco M. de Herrera (Herrera-Ravina, *Op.cit.*, pp.28v-29).

²² La cita es de fray Pedro de Abreu (*Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596*, Cádiz, Universidad, 1996. Edic. crítica, notas y estudio introductorio a cargo de Manuel Bustos Rodríguez).

²³ Herrera-Ravina, *Op. cit.*, p.10.

mucho que ver con los buenos frutos resultantes! Cádiz y sus comerciantes comprenderían la importancia que tenía el lograr la ratificación estatal de su primacía. Las Reales Cédulas del 79 y del 80 mostraban el reconocimiento oficial de ese hecho: Cádiz se había convertido *de facto* en la verdadera capital del monopolio de Indias. Lo cual, como suele ocurrir con todo lo que crece y se hace complejo a la vez, ahondó problemas preexistentes y llevó a afrontar a la ciudad otros nuevos.

Desde hacía tiempo, Sevilla tenía muchas razones para inquietarse abiertamente por el cambio. Pero, por otro lado, tampoco estaba ajena a la realidad. Desde hacía tiempo se veía obligada a admitir que Cádiz disfrutaba de una ventajosa posición: amplia bahía con el calado suficiente para la circulación de los navíos de las Indias, varios caños amplios de agua, además de senos o ensenadas alrededor de ella que les servían de refugio y protección, permitiendo a la vez el embarque y desembarque de hombres y mercancías con relativa facilidad, de igual forma que la carena de los buques averiados o necesitados de repaso. Los propios representantes de Sevilla ya comprendían, a la altura de 1598 –al decir de Herrera–, que la seguridad de los barcos era mayor en la Bahía que en Sanlúcar²⁴. La Naturaleza, a la larga, había terminado por emitir su sentencia.

Pero también existieron, como no podía ser menos, otros factores, que venían presionando a favor de la prevalencia gaditana. Durante el último tercio del siglo XVII se estaba produciendo una importante renovación en las técnicas navales. Entre 1660 y 1712 concretamente, se comenzaron a cuestionar los esquemas constructivos al uso y se produjeron cambios sustanciales en la concepción del barco, acompañados de importantes variaciones en sus proporciones y trazados. A lo largo de la segunda mitad de la centuria fueron aumentando progresivamente las dimensiones de los buques, sobre todo durante el período 1660-1680, cuando estos llegaron a alcanzar las 800 toneladas e, incluso, las 1.000, mientras se buscaban nuevos parámetros de definición, integrados a continuación en las Ordenanzas de 1679-1680, coincidiendo justamente con el traslado de la cabecera del monopolio. Finalmente, había llegado a consolidarse un nuevo modelo de buque.

El aumento de la envergadura y tonelaje de los navíos ahondaba más el problema de la navegabilidad del Guadalquivir y de que Sevilla continuara manteniendo su hegemonía en el comercio con América. La amplitud de la bahía de Cádiz, la facilidad para entrar y salir de ella y las características más arriba referidas se contraponían a la estrechez y las dificultades de acceso por la barra de Sanlúcar y el cauce del río Guadalquivir, sinuoso y cambiante, hasta el puerto de

²⁴ *Ibidem*, pp.49-50.

Sevilla. Como afirmó Albert Girard²⁵, para favorecer la causa de Cádiz hubiese bastado con las dimensiones de los buques de guerra que debían proteger la ciudad, a la sazón considerada presidio militar, que a la vez acompañaban a las flotas. Las circunstancias terminaron imponiéndose y los comerciantes y los barcos hicieron de la Bahía su principal asiento.

La acción de las personas influyó también, como no podía ser menos, en la preeminencia gaditana sobre Sevilla. En nuestro caso se relaciona con la bajada de impuestos sobre las mercancías, al objeto de atraer con ello navíos y productos a la Bahía, reducir el fraude y compensar la pérdida de ingresos de la Administración por esta causa, aumentando el volumen del comercio, atraído por la reducción impositiva. Imposible no recordar aquí la acción de los arrendadores de rentas comerciales de la Corona cobradas en la aduana. Y para ello resulta necesario recordar aquí la figura de origen judeoconverso de Francisco Báez Eminente, nombrado recaudador de los reales almojarifazgos, quien se mantuvo en el cargo, ocupado en el arriendo y gobierno de las aduanas de Castilla y Andalucía (hasta Cartagena) desde 1663 a 1680.

A Báez Eminente se le responsabiliza generalmente, para lo bueno y para lo malo, con dicha reducción. Sin embargo, algunas voces recuerdan que, desde antes de su llegada al cargo, ya se venía utilizando un reparto de gravámenes comerciales que favorecía a Cádiz en detrimento de Sevilla²⁶. Así, en la temprana fecha de 1605, cuando se eximió a los vecinos del pago del impuesto de alcabala *de todo lo que tratasen y consumiesen*; sin olvidar su posterior reducción, al objeto de paliar las consecuencias del asalto angloholandés a Cádiz de 1596²⁷. De hecho, según A. Girard, las diferencias impositivas eran ya evidentes en 1645, y hacia 1647, a raíz de la acción anticipatoria de Simón Rodríguez Bueno, arrendador de la aduana de Cádiz, se rebajaron los aranceles y tarifas portuarias en desfavor de Sevilla, de manera especial de los prácticos que acompañaban a los barcos para el paso de la barra de Sanlúcar²⁸.

En cualquier caso, desobedeciendo las leyes que buscaban la igualdad impositiva y de aforos (almojarifazgo mayor y de Indias, alcabalas) entre las dos ciudades andaluzas, y no obstante las quejas de Sevilla al respecto, Eminente actuó con las exportaciones e importaciones de América, de manera que saliesen beneficiadas

²⁵ A. Girard, *Op. cit.* : *La rivalité*, pp.110-111.

²⁶ Así lo sostendrá Francisco Manuel de Herrera, en Herrera-Ravina, *Op. cit.*, pp.70-70v.

²⁷ Ildefonso Pulido Bueno, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740: contribución al estudio de la economía en la España moderna*, Huelva, Artes Gráficas Andaluzas, 1993, p. 102.

²⁸ A. Girard, *Op. cit.* : *La rivalité*, pp. 43 y ss.

las mercancías de los extranjeros (en la lista de las alcabalas estos quedaban excluidos), animándoles con ello a implementar el número y la envergadura de sus negocios²⁹. La reducción se mantuvo en una horquilla entre el 15 y el 25% sobre las cargas hasta entonces en vigor³⁰. Adolfo de Castro señala, a través del análisis de tres mercancías concretas, con datos de 1663, el desequilibrio que se estableció entre sus precios, según se tratase de Cádiz o Sevilla. Así, 1.000 varas de morlés (=telas no muy finas de lino procedentes de Morlaix, en la Bretaña francesa) pagaban en Cádiz 200 reales, frente a los 984 en Sevilla; una pieza de crea (tejido también de lino) 24 y 127 respectivamente y la felpa pagaba 40 y 274³¹. Más aún, es posible que Báez Eminente sea también el artífice del cambio en la tasación de los fardos conteniendo las mercancías, gravándolas en función de su destino y no del valor de su contenido: medida que mucho debió favorecer a los extranjeros, en su nutrida presencia gaditana.

En 1680, sin embargo, se produjo un cambio de titular, pasando el arrendamiento de Eminente, primero a manos de un administrador real, Pedro de Oreytia, que llegó a ser presidente de la Casa de la Contratación³² y, más tarde, a las de los portugueses, probablemente de origen judeoconverso, Simón Ruíz Díaz Pessoa y su primo Gaspar Ruíz Díaz. Dos años después cambiaría otra vez de manos, ocupando el cargo en esta ocasión Martín de Vera y Francisco Luis de Deza, que apenas estuvieron en él un año. Finalmente, en 1686, el Consejo de Hacienda llamó de nuevo a Báez Eminente³³. En 1689 aparecía inscrito en una lista de vecinos ricos de Madrid, con domicilio en la calle de San Bernardo, probable fruto de su actividad gaditana³⁴. A pesar de las ventajas ofrecidas por Eminente a los extranjeros gracias a su arriesgada acción, la Corona acrecentaría sus ingresos por almojarifazgo, en descenso hasta la llegada del arrendador por el creciente fraude fiscal³⁵.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ *Ibidem*, p.5.

³¹ *Historia de Cádiz y su provincia desde los tiempos remotos hasta 1814 escrita por D. Adolfo de Castro...*, Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1958 (ed. facsímil de 1982, Cádiz, Diputación Provincial, vol. I, p.440).

³² I. Pulido, *Op. cit.: Almojarifazgos*, p.133.

³³ M. Bustos Rodríguez, *Op. cit.: Un comerciante saboyano*, pp.190, 220-221 y 223-224 (en adelante: Lantery-Bustos); según Ildefonso Pulido, entre 1686-1691, el arrendador y administrador de los almojarifazgos fue Bernardo de Paz y Castañeda; desde 1691, y hasta 1709, ocuparía su puesto Juan F. Eminente (*Op. cit.: Almojarifazgos*, pp.96 y sigs).

³⁴ Henry Kamen, *La España de Carlos II*, Barcelona, Crítica, 1981, p.233.

³⁵ I. Pulido, *Op. cit.: Almojarifazgos*, pp.133 y 135. Ninguno de estos trabajos le sirvieron para evitar las críticas de sus numerosos y variados detractores, que le dieron no pocos disgustos. Por orden del propio monarca se encargaría una investigación sobre los fraudes cometidos a

Sin embargo, junto al traslado del monopolio y el Juzgado a Cádiz, no estaba contemplado el de las dos instituciones señeras de la Carrera; es decir, el Consulado de Cargadores a Indias y la Casa de la Contratación. Ambos organismos se quedaban en Sevilla, en tanto que el todo poderoso Consejo de Indias seguía establecido en el Real Alcázar madrileño. De ahí que los regidores municipales de la ciudad hispalense, fieles veladores de los privilegios de la misma, no se inquietaran, al menos ostentosamente. Con buen sentido de la realidad observaban que los propios protagonistas de la Carrera, es decir, los comerciantes venían ya privilegiando, cada vez con mayor frecuencia, el enclave gaditano. En cambio, los comerciantes (el Comercio, como se llamaba) asentados en Cádiz sí que estaban inquietos.

En la ciudad se venía desarrollando una conciencia creciente de su peso e importancia, gracias a los buenos resultados que obtenía con su actividad comercial, el aumento de su riqueza y de la población. De ahí que, paralelamente, se acrecentaran las quejas por reales o supuestos agravios sufridos con relación a Sevilla, y aprovechara asimismo para establecer en Cádiz las instituciones del comercio que ya poseía aquella. En noviembre de 1693 llegaba una petición triple hasta el mismo rey, después de dársele conocimiento de la misma al gobernador de la ciudad, Francisco de Velasco –a quien se pedirá, además, que la eleve hasta el monarca– y al cabildo municipal –plenamente identificado con sus comerciantes–. Se trataba inicialmente de la queja de los vecinos de Cádiz *por los daños y exclusiones que reciben de ordinario en los repartimientos de indultos³⁶ y contribuciones que paga el comercio, a causa de tratárseles con desigualdad, que a los de Sevilla, y cargarles la mayor parte* (pone el ejemplo de los últimos galeones llegados de Tierra Firme) (...) *con daño de sus caudales y créditos sin darles parte alguna en los beneficios y ocasiones de utilidad*. Y ello ocurre sin que el rey conozca cuánto contribuyen en realidad *por atribuirse así el Consulado los (servicios) de Cádiz confundiéndolos con los de Sevilla, excluyendo siempre a este comercio del manejo y noticia que como parte interesada le toca*.

Pero la queja irá más allá, al considerar la elección del diputado que va en las flotas y galeones representando a Cádiz como nula, por nombrarlo Sevilla a su conveniencia con el apoyo de El Puerto de Santa María, sin ser habitualmente gaditano, no obstante, de haber en Cádiz personas capaces para ocupar dicha fun-

través del ocultamiento de derechos y, más tarde (1689), se someterá a Eminente a un proceso inquisitorial, que conllevaba la confiscación de sus bienes. Por lo que se verá más tarde, o no llegó a cumplirse la misma, al menos del todo, o bien se recuperó pronto.

³⁶ Resarcimiento de un delito contra la ley mercantil mediante el pago de una parte de las ganancias comerciales.

ción. Situación que aprovecha esta ciudad para solicitar al rey la creación en ella de un Consulado como el de Sevilla. Volviéndose hacia la historia, recuerda que el hecho de haberse escogido como sede consular la villa hispalense en su tiempo, a imitación de Burgos y de otros lugares del Reino, se debió al crecimiento inicial, a raíz del Descubrimiento, del comercio con las Indias. Mas ahora, habiendo aumentado el de Cádiz, es esto razón suficiente para que albergue también ella dicha institución. ¿Cuáles serían sus funciones, según la relación de marras?

El cuidado de mirar, consultar, disponer y componer todo lo conveniente al Comercio, manteniéndose en la parte donde asisten los comerciantes para ajustar con brevedad las deudas y pleitos que entre ellos hay sobre sus dependencias y tratos sin las dilaciones y gastos que cada día experimentan los vecinos de esta ciudad. Entretanto, hasta que llegara la concesión, la solicitud concretaba que se sirva conceder a Cádiz conforme al privilegio del Juzgado de Indias y Tercio de toneladas que goza en galeones y flotas, que tenga su comercio un cónsul (de los tres que componían la cúpula del Consulado) nombrado por él cada dos años, que sea natural y vecino (antiguo) de esta ciudad, con la misma jurisdicción, facultad y privilegios que tienen los dos de Sevilla.

A él correspondería elevar las representaciones al rey y ministros en sus tribunales; así como ajustar y componer pleitos (sic) con los diputados que el mismo comercio nombrare. Otrosí, que el comercio de Cádiz nombrara, por él y su representación, diputado en galeones y flotas con poder amplio (sic) como se hace en Sevilla, para que concurra y asista a los repartimientos de indultos y contribuciones con conocimiento de sus comerciantes, el tema que inicialmente hizo saltar la chispa. Obviamente, cónsul y diputado serían nombrados en junta por el Comercio, temporalmente reunida en el Ayuntamiento, con asistencia del gobernador o su sustituto y de dos regidores. El Consulado en Sevilla no debía oponerse a dicha pretensión. Hasta 1718 no se verificará la presencia de un cónsul vecino de Cádiz³⁷.

Justo al comienzo mismo del siglo XVIII, en 1700, el cabildo municipal gaditano, al que no debía bastar la obtención del monopolio ni las solicitudes recién referidas para reconocimiento de su fuerza, destapaba una vieja reivindicación de la ciudad: la de contar con representación en las cortes castellanas al igual que la poseían otras ciudades del Reino. La petición se elevaría a la Corona, confiándose

³⁷ Archivo Histórico Municipal de Cádiz (en adelante AHMC), Papeles varios, C.5656, sf. Antonia Heredia Herrera, *Sevilla y los hombres del Comercio (1700-1800)*, Sevilla, Gala Xia, 1989, p.154.

a una comisión que negociasen la autorización. Estaría formada por cuatro caballeros diputados (sic), junto con el gobernador de Cádiz y su alcalde mayor. Sus actuaciones debían quedar en secreto.

A esta junta, la ciudad le otorgaba asimismo potestad para

añadir o quitar condiciones y para pedir otras, y para obligar a los propios y rentas de esta ciudad, y para hazer los gastos públicos o secretos que les pareciere convenientes, relevándoles de dar quenta de los que dijeren ser secretos, y para que perfeccionado el contrato con S. Mag(esta)d puedan tomar prestado el dinero necesario así para la satisfacción de Su Mag(esta)d como para los gastos públicos o secretos con los intereses que pactaren obligando a la satizfacción los propios y todos los demás efectos que conforme al contrato puedan obligar³⁸.

Obviamente, el cabildo sabía que para conseguir cosas del Estado era preciso obtener antes fondos, que en este caso vendrían de los bienes de propios o de libre disposición del Ayuntamiento. Con ellos era preciso sostener o recompensar a sus representantes y financiar sus viajes a la capital y ganar voluntades. Sin embargo, esta vez, por causas que nos son desconocidas, no obtuvieron lo deseado y, así, avanzado ya el siglo XVIII, fue preciso volver a la carga. Con poco éxito por cierto, ya que la ciudad no tuvo representación hasta las cortes de su nombre de 1812. Lograrla antes era más una cuestión de prestigio para un Cádiz en rápido crecimiento que de posibilidad de control al poder a través de la presencia en ellas. Pero todo servía para dar mayor brillo a la ciudad Emporio del Orbe.

* * *

El siglo de oro gaditano, como ya sabemos, reposaba desde sus propios inicios, esencialmente, sobre la actividad mercantil en torno al comercio de Indias y sus elementos integrantes (especulación, préstamos, inversiones, tratos, cambios, redes, etc.), todos ellos íntimamente relacionados entre sí.

El comercio de Cádiz afectaba a España y América, pero también a Europa en su conjunto y sus extensiones hacia Asia y África. Como afirma el historiador francés André Lespagnol, el comercio hispanoamericano era algo más que un simple comercio colonial que une la Península con sus territorios ultramarinos. Se trataba, por el contrario, de un comercio profundamente internacional que

³⁸ AHMC, actas de cabildo, año 1700, ff. 65-67.

vinculaba los espacios europeos y americanos entre sí³⁹. Hay testimonios muy claros de la época, testigos de que esta conciencia estaba ya presente. Por ejemplo, el cónsul francés en Cádiz, Pierre de Catalan (1669-1700), contaba al superministro de Luis XIV Colbert, en 1670, que *el comercio de este puerto de Cádiz es el mayor y más floreciente de Europa*⁴⁰. Y bien que lo entendieron los franceses. Algo más alejado en el tiempo, el abogado español Francisco Manuel de Herrera daba un paso más, afirmando en 1726, no sin cierta exageración, que el comercio indiano —como él lo llama— es *el Comercio mayor del Universo*⁴¹.

En términos generales, apenas tenemos datos cuantitativos o numéricos de carácter global y parcial para conocer el volumen de este comercio de rango universal, ni su contribución al PIB gaditano y español. Eso sí, las apreciaciones insisten en señalar la importancia excepcional del período que aquí nos ocupa. Según Kamen, el reinado de Carlos II coincide con el período más crucial (sic) de la historia del comercio americano⁴². Y ello, aún cuando el último tercio del siglo xvii ha sido considerado tradicionalmente como un tiempo en general malo para el comercio español con las Indias.

Las cifras sobre el tráfico mercantil entre España y el Nuevo Mundo se han centrado habitualmente en los productos intercambiados y, de manera muy especial, en los metales preciosos importados de América, gracias a los datos oficiales, procedentes por lo general de la Casa de la Contratación. A partir de ellos, no obstante, sus limitaciones para captar la realidad cabalmente, se llegó a establecer una serie de fases sucesivas. Ciertamente, la niña bonita de las importaciones procedentes de América era el oro y, más aún, la plata, verdadera impulsora de la economía europea. El escaso aporte de las minas centro-europeas en esta época a la producción de este metal, su utilización cada vez más extendida en las transacciones comerciales, sobre todo exteriores, hicieron que la plata procedente de la América Hispana, especialmente tras el descubrimiento de las minas mejicanas, peruanas y bolivianas, pasará a un primer plano internacional y colocara al monopolio comercial en un lugar preeminente en el interés de las diferentes naciones. El valor de la plata sobre el valor total de las importaciones americanas suele situarse para la segunda mitad del siglo xvii que ahora nos interesa en cifras muy altas, entre el 77 y el 90%.

³⁹ Vid André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997, vol. I, p.404.

⁴⁰ Cit por H. Kamen, *Op. cit.: Carlos II*, p.204.

⁴¹ Herrera-Ravina, *Op. cit.*, p.51.

⁴² Cit por H. Kamen, *Op. cit.: Carlos II*, p.204.

Durante dicho período, las flotas y galeones constituían como vimos el soporte de este comercio. Los cálculos relativos a varios de estos convoyes, obtenidos básicamente a partir de los informes consulares, nos dan una idea aproximada del reparto entre la Corona y los particulares de los metales preciosos llegados desde América a España. Veamos unos cuantos ejemplos conocidos.

Los datos correspondientes a la flota de 1676 y a los galeones de 1679, 1682 y 1686. En el primero de estos años, a la Corona correspondió un 32,8% del valor de los metales preciosos y a los particulares el 67,2%; en el segundo el 6,8% y el 92,6% respectivamente, en el tercero el 4,06 y el 95,84 y en el cuarto el 3,85 y el 93,75⁴³. No obstante el agudo descenso en el tiempo de su participación (¿a causa del fraude creciente, más elevado con motivo de los conflictos bélicos?), el Estado recibía una inyección permanente de liquidez para sus gastos. El destinatario de estos productos metalíferos por este lado era en realidad la propia Real Hacienda, que cobraba, además, diversos impuestos gravando los metales preciosos (el *quinto*, conocido vulgarmente también como el quinto del rey o quinquenio, sobre todo); sin olvidar el producto obtenido de las confiscaciones de cargamentos fraudulentos, subsanadas gracias a los «donativos» entregados obligatoriamente a la Corona, los denominados «indultos», equivalentes al pago de una multa al Fisco. Como reconociera en 1679 el propio embajador francés en España, el marqués de Villars, en el fondo no sería sino una parte de lo que le correspondería cobrar si se declarase el volumen real de lo que portaban los barcos: *la vuelta de esas mercancías procedentes de América daría grandes tesoros al rey de España si obtuviese (de ellas) sus derechos completos o si tuviese interés en el mismo comercio*. Y añadía a continuación: *pero todos los efectos son para los comerciantes extranjeros, que trafican bajo el nombre de españoles*⁴⁴. De esto último nos ocuparemos más adelante.

Un claro ejemplo del funcionamiento de estos «indultos» es el del capitán Juan de Orbea. El domingo 27 de junio de 1700 llegaba a la Bahía un navío bajo su mando procedente de Buenos Aires, de los muchos que entraban y salían continuamente por el estuario de la Plata. Antes de fondearlo se había volado lo que venía de contrabando. Pero la sospecha de que actuaba ilegalmente, permitió «cortar cabezas» entre los responsables, incluido el Juez de Indias, pariente de Orbea, considerado sospechoso de haber ayudado al «desvío». Se embargó la nao, así como los cueros que portaba. Solo un «indulto» de 20.000 pesos pudo librar el barco, junto a otro en que el capitán había navegado anteriormente des-

⁴³ A partir de los datos suministrados por H. Kamen, *Op. cit.*: *Carlos II*, pp.213 y 214.

⁴⁴ J. García Mercadal (Recopilación, traducción, prólogo y notas), *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, 1959, vol. II, p.885. El vol. III es de 1962.

de Saint-Malo. Los cueros que no pudieron venderse en la ciudad de Cádiz, lo hicieron en la provincia⁴⁵.

Por lo que respecta al *quinto real*, es decir el 20% del valor de los metales preciosos extraídos de las minas americanas antes de pasar a las cecas, como tantos otros impuestos se arrendó a particulares durante el último tercio del siglo XVII. Recordemos lo sucedido con Eminente y sus sucesores. No podemos olvidar que, en este tiempo, no existía un cuerpo numeroso de funcionarios como hay en cualquier Estado de nuestros días que se precie. En la época, el cobro de la parte de los tesoros correspondiente al monarca se hizo por un camino ciertamente tortuoso, mediante el concurso de varios miembros de la administración (un administrador, varios contadores, un receptor del metal y un tesorero de Sevilla que recogía el mismo y lo remitía a Madrid); pero sobre todo, como ya avanzábamos, de particulares intermedarios que habían ido ganando cada vez mayor peso en ese terreno.

Uno de estos casos es el del portugués Antonio de Morales, quien, en 1676, había conseguido de su paisano, el controvertido Francisco Báez Eminente, el puesto de fiscal en el Aduana, con un sueldo de 300 ducados⁴⁶, que, en su opinión necesitaba ser completado con otros ingresos, pues lo consideraba bajo. El desarrollo del comercio en Cádiz le permitía tentar su suerte en la actividad mercantil buscando una mejora económica compensatoria, valiéndose de su cargo. Gracias a varias operaciones exitosas, Morales logró aumentar su capital y pudo optimizar así su estatus⁴⁷.

⁴⁵ Lantery-Bustos, *Op. cit.*, p.352.

⁴⁶ Pensemos que la limosna dada por el comerciante Juan Bernardo Grasso a los padres de San Juan de Dios en 1686 fue de 500 ducados, que Lantery considera generosa (Álvaro Picardo y Gómez (ed.), *Memorias de Raimundo de Lantery, mercader de Indias en Cádiz, 1673-1700*, Cádiz, Escélicer, 1949, p.190. Recoge la primera edición del manuscrito de las Memorias de Lantery, que él mismo publicó. En este libro usamos indirectamente su edición, que resumimos en las notas como «Lantery-Picardo», y la que yo mismo edité sobre la anterior con un estudio introductorio, que citamos como «Lantery-Bustos», para diferenciarlas y colocar la paginación que corresponde a cada uno.

⁴⁷ Así, Morales, aprovecha la importación de unos 50 cajones de añil procedentes de Honduras por parte de Antonio de Lima, a cambio de unos préstamos a riesgo marítimo suscritos sobre su galeón por cuenta de dos parientes tinerfeños de origen e instalados en Madrid: uno de ellos noble (marqués de Acialcázar), poseedor de un buen capital, que había ganado tratando y contratando en las Canarias con los ingleses y, por tanto, al decir de Lantery, *aunque caballero, mercader de corazón*. Morales se encargó del recibo de la mercancía y del modo de beneficiarla (sacarle buen provecho), introduciéndose con ello en su correspondencia, a pesar de no conocerles apenas. Se desembarcó, así pues, el añil, y Morales, aprovechando su puesto, la vigilancia que se le permitía realizar, y moviendo el barco varias veces al día, consiguió despacharlos. La iniciativa le valió una sólida ganancia de más de 1.000 doblones, a los que se sumaron otros 2.000 que le proporcionaron la encomienda y las negociaciones (Lantery-Bustos, *Op. cit.*,

Al parecer esto le animó asimismo a intentar arrendar al rey, casi siempre en apuros monetarios, *el derecho del Bolsillo de Cádiz que llaman*, tradicionalmente administrado por el Estado. Para ello ofrecería llevar hasta el mismo Madrid, adonde se había desplazado para dicho objetivo, el importe de la renta del *quinto*. La oferta fue aceptada por cuanto suponía a la Corona un beneficio de más de 3.000 pesos anuales, así como un ahorro considerable en el personal arriba referido con respecto al antiguo sistema⁴⁸. Antonio de Morales se enriquecería con esta nueva operación de forma especialmente generosa.

Así pues, con frecuencia, eran los particulares quienes pasaban a ocuparse del cobro de impuestos de la Corona sobre los metales preciosos. Pero, a su vez, eran los particulares mismos, según hemos visto, quienes, en proporción creciente, con diferencia en relación al Real Erario, recibían la mayor parte de los tesoros que llegaban de América. Especialmente los comerciantes en sus diversas tipologías mercantiles, incluidos por supuesto los de origen extranjero, a resultas de sus inversiones en la Carrera de Indias, sustancial motor de la actividad económica gaditana. Añadamos un numeroso grupo de personas, que sin ser directamente comerciantes, estaban vinculadas al comercio de diferentes formas: capitanes, almirantes y maestros de las flotas; arrendadores de impuestos que gravitaban sobre la actividad mercantil; representantes de las instituciones del comercio: Consulado, Casa de la Contratación, Juzgado de Indias y Tabla; veedores y supervisores de los barcos y sus cargas; miembros de la Real Armada encargados de la protección de las flotas y del comercio; etc.

Cádiz desempeñaba entonces un papel crucial, como es lógico pensar, en la recepción y distribución de los metales preciosos americanos, lo que aumentaba su importancia y su carácter de emporio⁴⁹. Próximo a la época, François Bertaut (1659) comentaba refiriéndose a ellos y haciéndonos recordar de nuevo la polémica entre las dos ciudades andaluzas concurrentes: *todo eso* (es decir, la plata y el

p.21). Se cita a Diego Alvarado, marqués de Acialcázar y a su hermano Cristóbal en *Ibidem* pp. 121-122.

⁴⁸ Algo más de 1.000 ducados del administrador que lo llevaba, 600 ducados de los contadores y del receptor por mitad y 1.000 ducados al tesorero de Sevilla que lo recogía y remitía a Madrid (Lantery- Bustos, p.224).

⁴⁹ Según Antonio Miguel Bernal, el mantenimiento del papel mediador de Cádiz en la recepción de la plata americana, unido a las ventajas para la Corona y, más tarde, al establecimiento de la paridad entre el oro y la plata en detrimento de esta, fueron causa de que la plata acuñada en España saliese hacia el extranjero con ventaja para sus países (*La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial con América*, Madrid, Fundación El Monte, 1992, pp. 322-324).

oro) *va primero a Cádiz, donde todo el mundo hace sus negocios antes de que lo sepan en Sevilla, lo que arruina al puerto de Sanlúcar* (su antepuerto)⁵⁰.

Los metales preciosos se repartían luego por Europa, sobre todo, a través de la ruta Cádiz-Génova, la más importante de todas en esta segunda mitad del siglo XVII. Para Francia, entretanto, entraban principalmente por el puerto bretón de Saint-Malo, uno de los grandes junto con los de Inglaterra y Holanda, y el de Marsella. En Rennes, capital de Bretaña, se acuñaba al parecer moneda de plata procedente de América⁵¹.

Una parte importante del oro y, sobre todo, la plata amonedada cumplía a su vez su papel de moneda franca y servía a la postre para enjugar el déficit comercial de Europa con Asia, a través de su envío desde Cádiz a los bancos de Ámsterdam o de Londres en pago de las mercancías, fletes, préstamos y seguros. En el caso holandés, su Compañía de las indias Orientales (VOC) lo conducía luego desde la capital comercial del país hasta el Oriente.

De la misma manera se procedía al trasvase de la plata americana por pago de mercancías a Inglaterra, generalmente por vía de contrabando, a través de su compañía homóloga (EIC). La plata americana fluía a la Casa de la Moneda londinense por medio de ella. Entre 1697 y 1702 un 74% de las compras de plata que se hacían tenían lugar en Cádiz. Dos compañías eran los principales proveedores de dicho metal: la de «Ash Welihand and Cooke», sita en El Puerto, y la de «Guillermo Hodges and Company», establecida en nuestra ciudad. Solo entre 1697 y 1699, al menos una decena de navíos atracaron en ella para cargar la plata, de los que nueve ponían rumbo después a las Indias Orientales. La carga enviada por esta vía superaba a la que llegaba a través de Jamaica, punto inglés clave de su comercio contrabandista⁵². Desde Cádiz se pagaba igualmente a la guarnición inglesa destacada en Tánger, base para el acceso de los ingleses al Mediterráneo, entre 1661 –cuando pasó a sus manos como dote matrimonial de Catalina de Braganza con Carlos II– y 1684; asimismo se financiaba su flota de guerra para esta zona, mediante el giro de letras de cambio sobre mercancías inglesas en Cádiz, o bien tomando dinero en la ciudad a pagar en Londres⁵³. En el puerto andaluz la flota del Mediterráneo disponía de un agente que servía de puente y de almacenes

⁵⁰ García Mercadal, *Op. cit.: Viajes*, vol. II, p.603.

⁵¹ Lespagnol, *Op. cit.: Messieurs*, p.411.

⁵² J. Ignacio Martínez Ruíz, «Mercaderes e intercambios comerciales entre España e Inglaterra en la Edad Moderna», en C. Camarero Bullón y T. Moreno Bueno (coords.). *Industria y territorio: viajes, infraestructuras, productos e intercambios en la Edad Moderna*, pp.107-132.

⁵³ *Ibidem*, p.183.

propios para su mantenimiento, además de un cónsul de la nación que suministraba información a los barcos en tránsito⁵⁴.

Hace años, Albert Girard ofrecía una estimación por países de la plata americana enviada desde Cádiz en el último tercio del Seiscientos, concretamente en los años 1670, 1681, 1682, 1685, 1686 y 1698. Según sus datos, dicho metal precioso se repartía a partes desiguales entre Francia, Holanda, la República de Génova e Inglaterra, siendo la segunda la que más había recibido en dichos años (16,8 millones de pesos), seguida a corta distancia por Francia (15,37), que preparaba ya su avance del siglo XVIII; de Génova (13,8) y, finalmente, por Inglaterra (7,6)⁵⁵. Entre 1670 y 1677, la firma flamenca Jean Boussemart enviaba diversos productos desde Cádiz a Flandes, según las siguientes proporciones: 69,1% de productos coloniales (tintes sobre todo), en segundo lugar un 19,9% de plata y un 11% de productos mediterráneos (lana, vino, aceite y frutos secos)⁵⁶. En cualquier caso, las fluctuaciones eran grandes, sin que se pueda establecer a partir de esta reducida muestra una lógica que las explique satisfactoriamente. Las ventajas obtenidas por los holandeses (y, a través de ellos, probablemente también por muchas compañías y particulares flamencos), tras las concesiones en su favor por parte española en la paz de Westfalia (1648) que ponía fin a la guerra de los Treinta Años, parecen estar detrás de su importante participación en el negocio hispano. De ahí también los esfuerzos, en particular de Francia (en buena parte recordando el Tratado de los Pirineos con España de 1659) e Inglaterra, por neutralizarlas y ampliar su presencia en él.

El comercio con la América hispana, así pues, era fuertemente aprovechado por las potencias europeas. Podemos incluso decir que les era imprescindible. Como se ha visto, nuestro continente obtenía de él los anhelados metales preciosos, plata –sobre todo– y oro, con los que más allá de la fabricación de joyas y obras de arte, se llevaban a cabo las transacciones internacionales, particularmente con los países asiáticos, a los cuales había de satisfacerse el déficit comercial acumulado a su favor. Y de manera similar venía a suceder con el deficitario comercio de España con el resto de Europa. Por eso tenían tanta importancia y se aguardaban con tanto interés por unos y otros las remesas que llegaban de América e iban a manos de los particulares.

⁵⁴ *Ibidem*, p.186.

⁵⁵ *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsburg*, París, De Boccard, 1932, pp.445-452.

⁵⁶ A su vez exportaba a Cádiz un tercio aproximado de textiles con destino al mercado andaluz, y los dos tercios restantes era vendidos a cargadores españoles que despachaban mercancías hacia América. Cit. por H. Kamen, *Op. cit.*: *Carlos II*, p.186.

Pero, de igual manera, eran ansiosamente esperados los metales preciosos por la propia Corona, que podía así enjugar con ellos los numerosos gastos que tenía comprometidos para el pago de sus deudas, sostener el Ejército y la propia Corte. Un cálculo del cónsul francés en Cádiz, Sevilla, El Puerto y Sanlúcar, Pierre de Catalan, estimaba en unos 24 millones de pesos aproximadamente el valor del contenido de los barcos participantes en los galeones en 1670 por cada travesía, de los que tres cuartas partes del mismo correspondían a plata y a piedras preciosas (esmeraldas en bruto y perlas de Panamá y La Margarita) y el cuarto restante procedía de diversas mercancías (cajas de añil, cochinilla y azúcar cubano; palo Campeche, cueros curtidos y sin curtir, tabaco cubano, lana de vicuña y cacao). En cuanto a la flota de Tierra Firme, su valor global descendía hasta unos 10 millones, pero con una proporción, aunque menor, a la de los galeones y con contenidos parecidos: dos tercios de pesos de plata en lingotes o amonedados y pesos de oro; un tercio de mercancías varias (cochinilla, añil, palo Campeche, cueros sin curtir, azúcar y cacao). Evidentemente, en unos y otros, el mayor valor correspondía con creces a los metales preciosos, muy por encima del de las mercancías⁵⁷

La plata y el oro, monetarizados o en lingotes, pagaban en el Nuevo Mundo la compra de productos (cacao, azúcar, tintes, café, especias, etc.) con vistas a su posterior exportación hacia Europa y, de manera esencial, las mercancías procedentes del resto del continente, particularmente los muy rentables textiles (telas, ropas y productos de mercería), de distinta clase, forma y materia prima (seda, lino, lana), que procuraban a sus negociantes jugosos beneficios; además de otros en menor medida, por lo general provenientes de España, vinculados al agro (vinos, aceites, frutos secos, aguardientes, etc.) o a la producción del hierro, sin olvidar el papel necesario para uso de la Administración en los virreinos, la cera para su alumbrado y la Iglesia o diferentes componentes culturales (libros, pinturas, obras de arte, grabados, etc.).

Además del interés de la Corona española y de los particulares por los metales preciosos, especialmente por la plata que fluía de América, era evidente el de los competidores en el Continente por asegurarse una porción de la tarta. De ahí la preocupación permanente por penetrar en los mercados indios, sea mediante acuerdos ventajosos para sus países, el asedio a los barcos españoles de la Carrera o la acción contrabandística. Pero tampoco debemos olvidar otro aspecto generado por todo este comercio hispanoamericano: el empleo directo o inducido, en todos sus niveles profesionales y poblacionales, que procuraba.

⁵⁷ Cit. por Kamen, *Op. Cit.*: *Carlos II*, p.212 y 216.

Este comercio resultaba vital para la Península y sus provincias americanas, y, por extensión, para un mundo ya cada vez más interrelacionado según una temprana globalización o universalización. De ahí, asimismo, el interés de la Monarquía por asegurar el flujo, el abastecimiento de los mercados y de las arcas públicas y procurarse así una fuente de importantes ingresos, sin dejar atrás el interés de los particulares por las posibilidades de promoción social a corto o medio plazo que el tráfico confería gracias a las ganancias obtenidas. Este escenario de carácter general dentro de la Carrera de Indias obviamente se reproducirá dentro de la ciudad de Cádiz y su bahía.

* * *

Al margen del crecimiento comercial experimentado entre los años 1680 y 1717, y volviendo por un momento la mirada atrás, hacia 1619, el arbitrista Sancho de Moncada, al igual que otros compañeros suyos por la misma época y en años venideros, ponían sobre el tapete un hecho que se repetirá frecuentemente en la época que aquí nos ocupa. Se quejaba él de que *los extranjeros tienen desahuciada a España*. Los acusaba de prácticas fraudulentas, porque aquí, afirmaba, *se defrauda mucho* por causa de los extranjeros. Y con una visión asaz pesimista, sacaba la conclusión de que *las Indias trajeron a España la raíz de todos sus daños*. Calculaba el valor de las mercancías que por entonces vendían a nuestro país en más de 20 millones, lo que consideraba una gruesa cantidad. Así, las 5/6 partes de lo que se negocia en él correspondía a lo que los extranjeros venden para las Indias. En contraste con esta realidad, tan solo pagaban por estas transacciones el 2% de alcabala, en su mayoría producto de la reventa. Más todavía, algunos géneros, como la lencería, la mercería y, curiosamente, el pescado constituían en su opinión un auténtico monopolio extranjero⁵⁸. Y el padre Labat observaba en fecha mucho más alejada, hacia 1705-1706, que salvo *un poco de vino, frutos secos, aceite y hierro*, el resto de productos venía de otros países⁵⁹. Con independencia del valor que queramos atribuirles a estos datos, las críticas expresadas poseían un fondo de razón y, como se puede comprobar, no se desvanecieron con el paso del tiempo. El comercio hispanoamericano y las reflexiones en torno de él constituyen una buena muestra de ello.

⁵⁸ *Restauración política de España*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales (edic. a cargo de Jean Vilar), 1974, Discurso III, pp.112-113 y 168.

⁵⁹ Cit por José Luis Comellas, en VV.AA., *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1976, p.21.

El intendente francés para las colonias Jean-Baptiste Patoulet fue enviado en diciembre de 1685 por su Gobierno para transmitir las informaciones relativas al comercio de los españoles en las indias, así como el de los negociantes extranjeros en Cádiz, con vistas a mejorar la participación de Francia en dicho comercio⁶⁰. En el informe que envió al año siguiente constataba que el porcentaje mayor de exportaciones desde el puerto andaluz a América correspondía con diferencia a los comerciantes franceses, el 38,4% del total, a pesar del permanente enfrentamiento por esos años entre los dos Estados, equivalente a cerca de 20 millones de libras tornesas. De ahí la importancia para su país que confería a este comercio. Seguían a distancia los ingleses (18,5%), genoveses (16,5%) y más lejos aún los holandeses (9,9%), hamburgueses (6%) y flamencos (6%). Los españoles, según el mismo intendente, solo alcanzaban exportar el 4,7%, el porcentaje más bajo.

Así pues, la mayor parte de los productos, aunque hubiesen de pasar por manos españolas a causa del monopolio, procedían del extranjero. El hecho no era imputable a Cádiz, sino que conectaba con la dependiente situación económica general de España, que no podemos desarrollar aquí. Pero, al menos, si conviene recordar que la incapacidad industrial hispana para cubrir la demanda, la peninsular y la americana, venía de antiguo: la manufactura autóctona, más especialmente, tal vez la más importante, la textil, venía flaqueando, cuanto menos, desde finales del siglo xvi. Y esta limitación abriría paso para remediarla y obtener beneficios con ello a la industria extranjera y sus productos. ¿Cuántas de sus manufacturas, como sucedió con la Bretaña francesa⁶¹, no se verían potenciadas por las carencias españolas, justo en el momento en que los mercados se ampliaban notablemente al incorporarse al tráfico otros espacios geográficos?

El siglo de oro de Cádiz, así pues, fue posible no tanto debido al desarrollo económico propio ni nacional, cuanto a las funciones que le tocó atender a su puerto y la Bahía como intermediarios entre los centros productores y los capita-

⁶⁰ Céline Melisson, «Jean-Baptiste Patoulet, un administrateur au service de l'empire français», *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], Débats, mis en ligne le 10 décembre 2018, consulté le 12 février 2023.

⁶¹ Uno de los géneros más usuales producido en Bretaña era el de las llamadas creas, exportadas a través del puerto y mercado de Morlaix. Entre 1600 y 1680, las exportaciones de las mismas habían pasado de 20.000 piezas a 66.000, lo que supone multiplicar por tres. En torno del último año, las 3/4 partes tenían Inglaterra como destino. Sin embargo, la pérdida de este mercado en el tránsito del siglo xvii al xviii con motivo de las guerras, haría que España tomase el relevo y que muchas de ellas pasaran a Hispanoamérica (Jean Tanguy, «Le destin contrasté d'une manufacture à vocation exportatrice: les créés du Léon du xvii^e au xviii^e siècle», en J. Buttin y N. Pellegrin (eds.), *Échanges et cultures textiles dans l'Europe préindustrielle*, *Revue du Nord*, n° 12(1996), pp. 309-310).

les del extranjero y la América Hispana. Y este destino fue posible cumplirlo gracias a la intervención de los comerciantes, negociantes y cargadores allí instalados.

Cádiz, convertido por tanto en el nudo gordiano del comercio hispanoamericano, puesto que, a través de él, debía producirse la articulación entre la Europa manufacturera y la Carrera de Indias, se irá especializando a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII para poder cubrir una serie de servicios esenciales, que se mantendrán en el tiempo. Así, aunque algunas de las decisiones que le afectaban directamente se tomaran fuera de la ciudad, concretamente en Madrid y Sevilla (las político-administrativas de carácter general), en Lima o Méjico (las correspondientes al retorno de las flotas) o en algunas localidades europeas (la naturaleza y volumen de las inversiones); a Cádiz cumplían otros servicios, quizás más pegados a tierra, como la recepción, almacenaje y tránsito de los flujos de exportaciones hacia América y, en sentido inverso, el envío de los productos de retorno de las Indias hacia las plazas de comercio de Europa y de la propia Península, y sobre todo, del mercado andaluz.

En Cádiz se operaría asimismo el cambio de pabellón, al igual que el de manos de los comerciantes extranjeros a los españoles, sea ese de tipo legal (venta efectiva a un comerciante hispano para la conducción de la mercancía a tierras americanas) o solo formal (venta ficticia a un comisionista destinado a esquivar la ley), más frecuente. Así, la participación del comerciante y del inversor en general en la Carrera de Indias podía lograrse sin que fuese estrictamente necesaria su presencia en la cabecera del monopolio, y sin que tuviese, por tanto, que abandonar necesariamente su lugar de residencia, recurriendo para ello a las redes de intermediarios capacitados para poner su negocio en relación con la América Hispana a través de las sucursales (*comptoirs*), compañías comanditarias sufragáneas o de simples individuos establecidos en Cádiz y su bahía⁶².

Además de estas funciones primordiales de carácter genérico, a Cádiz cumplía llevar a cabo el armamento de los barcos y de las flotas, la carga y descarga de sus productos, la compra de los mismos, el acceso a los créditos necesarios, etc. Y todo dentro de un contexto dominado con frecuencia por la ilegalidad, el fraude y el contrabando que acompañaba siempre a este comercio, como veremos a continuación.

Se trataba, por otro lado, de un comercio muy aleatorio, en el que el inversor debía esperar un tiempo largo para recoger beneficios, que no siempre llegaban de un solo golpe, sino que venían corriendo (*sic*), y cuyo cabal conocimiento, por

⁶² A. Lespagnol, *Op.cit.* : *Messieurs*, vol. I, pp.443-444 y 462.

tanto, planteaba no pocas dificultades, obligando necesariamente a echar mano de conjeturas. Asimismo, los beneficios eran muy dispares y, a veces, sensiblemente más bajos de lo esperado. No era infrecuente que los productos se vendiesen a un precio inferior en Indias para poder así dar salida a la mercancía antes de que partiera la flota donde habían llegado allí; de lo contrario, era preciso esperar unos cuantos años para recoger ganancias y regresar.

De cualquier manera convenía tener sólidas reservas financieras y, en nuestro caso, un mercado de dinero próximo⁶³. En Cádiz este fluía abundantemente gracias al concurso de los capitales de muchos inversores extranjeros, y, sobre todo, a los metales preciosos americanos que portaban los barcos llegados del Nuevo Mundo, una vez vendidos allí sus productos. Sin embargo, y es este un tema capital, el dinero no estaba disponible en todo tiempo, al depender en buena medida de las salidas estacionales de las flotas. La mayor parte de ese dinero iba en forma de mercancías en los barcos, de manera que, durante la ausencia de estos, escaseaba en Cádiz. En ese período de tiempo, a veces prolongado, era muy difícil hallar liquidez para realizar pagos o inversiones.

Tenemos ejemplos abundantes de la situación descrita. Por ejemplo, la insolencia demostrada por la compañía sevillana del capitán Pedro de Gracia para devolver un préstamo *por las grandes pérdidas que ha tenido en la Carrera de Indias*. Lo había solicitado en su día al poderoso comerciante italiano Juan Bautista Priaroggia, asentado en Cádiz. En 1670, la primera reconocía en esta ciudad ante notario deberle una gruesa cantidad de dinero, probablemente producto de un préstamo que le había hecho, así como el acuerdo a que habían llegado con él. La devolución se haría a plazos, según el ritmo que marcaban los galeones llegados de Tierra Firme, en concreto cuatro galeones y ¿flautas?, de la siguiente manera: *en el primer viaje no ha de pagar cosa alguna, y en los otros tres ha de pagar cada uno la tercia parte, la primera en diciembre de 1674 y la segunda a fin de de diciembre de 1676 y la tercera a fin de diciembre de 1678, y antes si antes vuelven los galeones de cada uno de estos plazos*⁶⁴.

⁶³ Robert Chamboredon, *Fils de soie sur le théâtre des prodiges du commerce. La maison Gilly-Fornier à Cadix au XVIII^e siècle (1748-1786)*, Tesis Doctoral, Universidad Toulouse Le Mirail, 1995, vol.II, p.378.

⁶⁴ AHMC, actas de cabildo, año 1670 (14 de julio).



Figura 1. Cornelio Schut: Juan Bautista Priarrogia, París, colecc. privada, Coll & Cortés Fine Arts

Así también, en el año 1686, nada menos que el presidente del Consejo de Castilla escribió a José de Lila reclamándole un legado de 100.000 pesos que su sobrino, el sacerdote Justo de Lila, había dejado y que el rey necesitaba; pero el primero se excusó, alegando que dicha cantidad tenía de pagarse con los réditos del mayorazgo y, al estar este vinculado, no se podía vender parte alguna de él. La otra alternativa que José de Lila le planteaba, por su deseo de servir al monarca,

era adelantarle dicha cantidad él mismo; mas carecía de ese dinero, así como de *efectos prontos*. ¿Causa? *Que todo su caudal estaba en las Indias* y, por lo tanto, no podía cumplir con dicho servicio, según su deseo, hasta la llegada de los galeones. Sin embargo, el rey volvió a insistir a través del presidente urgiéndolo, pues requería el dinero para poder aprestar la armada, y salir con ella al encuentro de dichos galeones a proteger, como respuesta al aviso de la formación de una escuadra francesa en Brest para atacarlos. Le pedía incluso, si no podía ser de otra manera, *que empeñase su crédito en buscarlos*, que el rey le compensaría. De esta forma se podría ir socorriendo al conde de Aguilar, en cuyas manos se había puesto el apresto de la flota⁶⁵.

José de Lila, *que no se pudo excusar*, apelará entonces a su amigo Raimundo de Lantery para que busque el dinero necesario a interés en Cádiz, al objeto de poder satisfacer la entrega antes del regreso de los galeones.

*A que respondí—expresa Lantery— que era mucho dinero para buscar en la plaza a ese interés en el tiempo en que estábamos. Y él no ignoraba tampoco por qué había muy poco dinero físico en Cádiz, por estar Flota y galeones fuera, a donde van todos los caudales empleados, que aunque el dinero se queda en Cádiz, a su salida mora muy poco, porque como todas esas haciendas que se embarcan son de extranjeros, en la invernada cada una va remitiendo a sus dueños lo que es suyo, y cuando más cerca están los Galeones y las Flotas de venir, hay mayor estrechez*⁶⁶.

A la vista de la situación, Lantery propondrá a José de Lila que pida el dinero a sus amigos del norte (sic) contándoles el problema, y que estos le mantuviesen la deuda hasta el regreso de los galeones al interés que en su patria corría, la mitad más bajos de los que corren en Cádiz (no más del seis por ciento frente al 12% aquí). La deuda se devolvería mediante letras de cambio, que al tener un plazo de pago de hasta dos meses, equivalía aproximadamente al tiempo que tardarían en volver los galeones.

José siguió el consejo del saboyano, y puesto que gozaba de crédito, pagó todas las letras, gracias a varios correos (sic), en cada uno de los cuales *se tomaba el dinero que se hallaba por cambio para el norte*, según se necesitaba. Y así, *a medida que se iba gastando en la carena* (de los barcos), *iba librando sin ahogos*, si bien *como sacaba todos los correos y sabían los hombres del comercio lo había menester*, no dejó de subir algo el cambio, aunque José no pagaría *motu proprio* los negativos efectos producidos⁶⁷.

⁶⁵ Lantery-Bustos, *Op. cit.*, p.231.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ibidem*, pp.231-232.

Así pues, en la época que nos interesa, el crédito dependía de los particulares, no pocos de ellos extranjeros o con vínculos fuera de España. Cádiz no contaba con una bolsa física ni banco alguno⁶⁸. Este testimonio nos muestra los mecanismos de un amplio sistema de pagos y créditos en que se insertan los comerciantes y los particulares en general de Cádiz en los estertores del siglo XVII y el inicio de la nueva centuria.

* * *

Ni que decir tiene que Cádiz, de donde salían y a donde entraban *de facto* los convoyes en este tiempo, desempeñaba en el flujo de la plata un papel fundamental. La lucha contra el fraude se mantuvo allí durante todo el período que estudiamos, no en vano este había precipitado los progresos del comercio gaditano, sin que nunca se lograra del todo su control, ni una reducción significativa. En la ciudad existía sí un juez o diputado de sacas encargado de controlar que el metal llegado en las flotas para los particulares no escapase sin pagar los correspondientes gravámenes que tocaban a la Corona, más concretamente el llamado del tres por ciento. Pero esta tarea se vio con frecuencia complicada por la intervención en el asunto de otros cargos, o los intentos de extraerla fraudulentamente. Veamos un caso práctico.

En el mes de junio de 1697, el referido juez de sacas en representación de la ciudad, su titular en esta ocasión Pedro de Espinosa Blanqueto, comunicaba al procurador mayor de esta, Cristóbal López de Morla, que el alguacil mayor de la misma había ordenado retener en la puerta de Sevilla de acceso a Cádiz a través de la muralla una partida procedente de la flota de Nueva España a cargo del general Ignacio de Barrios Leal, a la que faltaba el sello de autorización de Espinosa y, por tanto, la aprobación de la ciudad, aunque sí poseyera la del presidente de la Casa de la Contratación, el marqués de Narros, Gerónimo Francisco de Eguía, miembro de la comisión para la extracción de la plata, tras haberse pagado el correspondiente tres por ciento de impuesto. El caso se llevaría, por parte del cabildo municipal, hasta el Consejo de Castilla, a través de su representante en la Corte, Rodrigo Caballero y Llanes⁶⁹.

⁶⁸ A.M. Bernal, *Op. cit.: La financiación*, p.297. Esta irregularidad ha llevado a que este autor se refiriera al carácter de provisionalidad de las conquistas logradas por Cádiz en torno al monopolio, y, a nuestro juicio un tanto exageradamente, a hablar de una incorporación al comercio mundial según *criterios y pautas de un arcaísmo trasnochado* (*Ibidem*).

⁶⁹ AHMC, actas de cabildo, año 1697, ff. 218-219.

En octubre de ese mismo año respondió el Consejo de Castilla, en carta al presidente de la Casa, recordándole que la autorización y el conocimiento correspondían al alcalde mayor de Cádiz, quien a su vez había delegado en el juez de sacas citado. Sin embargo, aunque no le desautorizaba, prescribía que se diese asimismo licencia por parte del alcalde mayor, al entrar el asunto también dentro de su jurisdicción. El cabildo municipal, en reunión del mes de noviembre, acordará acatar la resolución, presentándose el alcalde a tal efecto ante el gobernador de la ciudad⁷⁰.

Apenas un año más tarde (febrero) el diputado-alcalde de sacas, Felipe Mazón o Masón y Blanco, a la vista del incumplimiento de la ley, recordaba asimismo una resolución de diciembre del 97 del Consejo de Castilla ordenando que todas las licencias correspondientes a la importación de partidas de plata de fuera del Reino se comprobaran ante el citado alcalde, con la persona a cuyo favor se expedían, para ver si coincidían, cosa que no se solía hacer. El gobernador de la ciudad Francisco Manuel de Pueyo había hecho la correspondiente consulta ante el Consejo de Indias, sin que este hubiera respondido. A la vista de ello, el cabido acordará que Mazón consultara a los abogados, y si la resolución no resultara favorable a su intervención, al Consejo de Castilla⁷¹.

Pero, en agosto-septiembre de 1698, Felipe Masón y Blanco volvieron a la carga⁷², presentando ante dicho cabildo queja contra, nada menos que el gobernador Pueyo, que lo presidía, encargado a la sazón de la intendencia de la saca de los metales preciosos. Lo acusaba de entorpecer la labor y cobro de su oficio a pesar de tener el nombramiento del monarca y poder para administrarlo del propio Consejo de Indias.

El cabildo se implicó y, a través de su procurador mayor, se acudió a visitar al gobernador con la reclamación, si bien este decidió no atenderla. Se recurrirá entonces al monarca, quien declaró que al oficio de alcalde de sacas no le tocaba intervenir en las licencias de extracción de la plata, traspasándose de forma temporal el derecho del 3% a Gabriel de Campos, secretario del monarca y responsable del control de toda la plata y oro provenientes de las Indias en cualquier tipo de embarcación, al igual que los metales preciosos que se extraían para el extranjero. Por si esto no fuese suficiente, se le daba también poder para nombrar administradores y contadores, al tiempo de encargársele de las rondas de vigilancia armadas por mar y tierra. Paralelamente se cesaba al gobernador en su labor de

⁷⁰ AHMC, *Ibidem*, ff. 458-461.

⁷¹ AHMC, actas de cabildo, año 1698, ff. 41-42.

⁷² También llegaría a ejercerlo el conde de Buenavista

intendencia, que se traspasaba asimismo a Campos. La Corona, por tanto, había optado por la centralización de las diferentes acciones incluidas en el control de los metales preciosos.

Sin embargo, el subarriendo de las mismas parecía inevitable, bien por el elevado número de responsabilidades que concurrían en el cargo, bien por el interés en hacer partícipes a terceros de una operación con posibilidades de lucro personal. Así, Campos dio poder a su vez a Lázaro León para que cobrara y administrara los beneficios del asiento, nombrase o sustituyese tesoreros, contadores, etc., y en caso necesario pudiera embargar o vender bienes para lograr el cobro. Por último, se prohibirá a Felipe Masón participar en esta misión, para que no pudiese entorpecerla. De todo ello se dio buena cuenta al cabildo de la ciudad. Pero las cosas no saldrán para León de la forma deseada⁷³.

En resumidas cuentas, que este tipo de contratiempos por interferencia de funciones, que obligaban a consultas en altas instancias, constituía igualmente una traba más al control efectivo de los metales llegados de las minas americanas.

Pero, a pesar de los cuidados para el control que se establecían, el contrabando de los metales preciosos era muy frecuente y, tras el traslado de la cabecera del monopolio a Cádiz, es posible que aumentase de forma considerable, al facilitar las características propias de la Bahía. Es a lo que, en la documentación de la época, suele darse el nombre de «descamino».

Las cifras del contrabando que se manejan varían según las fuentes, los barcos y el momento elegido. En algunos casos puede alcanzar el 50% del total de la carga registrada llegada a puerto e, incluso, más. Lo que sí parece evidente es que en la segunda mitad del siglo XVII, debido a las guerras y a las posibilidades ofrecidas por la Bahía más arriba referidas, así como a una mayor frecuencia y agresividad de los actos de piratería, mayoritariamente de parte de los ingleses, se

⁷³ AHMC, libro de actas de cabildo, año 1698, ff. 238-251. En 1689, Lázaro León (al que Lantery considera «mal quisto en todos por su soberbia y malas intenciones») era Contador de la Aduana. Había pretendido en Madrid, de forma secreta, hacerse en propiedad con la Contaduría de Indias, que antes se despachaba por mano de los contadores conjuntamente, y después del despacho de galeones o de la flota se repartía el dinero que había valido.

Lázaro alcanzaría la Contaduría gracias a un «donativo» de 4.000 pesos, llegando a tomar posesión de ella, al tiempo que situaba su tribunal aparte, junto a la escalera de acceso de Eminente a su casa.

Pero José Bonet, Contador Mayor de la Aduana, intentó impedírselo, mediante el envío a Madrid de su amigo José Montoro, Vista en la Aduana, y ofreciendo al rey la misma cantidad que Lázaro. De esta forma, logró retener el cargo, mientras que Lázaro se quedó sin el puesto y perdió además el dinero entregado, aunque se llegara hasta Madrid para conseguirlo, logrando solamente que el Consejo le nombrara Guarda Mayor de Aduana (Lantery-Bustos, *Op. cit.*, pp.273-274).

produjo un crecimiento del contrabando y, por tanto, una reducción del valor de los cargamentos declarados. Por los años setenta, en la compañía flamenca Boussemart, según John Everaert, el 69% de las mercancías consignadas en la carga se reexportaban de contrabando, aunque en el caso de las provenientes de los Países Bajos españoles del Sur podía ascender al 90%. No obstante, según él, las firmas extranjeras solían guardar un cierto equilibrio entre las importaciones legales y las fraudulentas, respetando asimismo cierto margen, lo que no le impide señalar que el fraude variaba según los productos dentro de un margen muy amplio, entre el 0 y el 78%. En período de guerra los productos prohibidos se vendían solo un 5% por debajo de la tarifa en vigor. Se trata, sin duda, de un contrabando importante⁷⁴.

No obstante, el control del comercio en Cádiz, capital del monopolio, era en teoría muy estricto. Cada uno de sus elementos estaba regulado por la ley:

Antes de dar fondo los Navíos que vienen de Indias, tienen ya a bordo el Ministro Togado del Tribunal de la Contratación, los Guardas en cada Baxel, Barcos, y Lanchas armadas que los circundan; las Rondas por tierra, salidas de la Bahía, y en derechura van los Navíos a dar fondo dentro de la Ensenada de Puntales (lugar obligado para la carga y descarga de los buques extranjeros): lo que se descarga en Barcos tiene sus guías, las registran las Embarcaciones que están a la salida de Puntales; y acompañados de Soldados llegan a Cádiz, donde los Guardas de la Contratación, y de las Rentas lo vuelven a registrar, y los asisten hasta entrar en los Almacenes para ello destinados, cuyas llaves tiene el Presidente del Tribunal de la Contratación: tanto es el cuidado, que no solo se registran las caxas, las pacas, las papeleras, y todo; pero aun las personas sean las que fueren; y un tal rigor, que ni aun se exceptúan los Oficiales Militares de Grado, ni aún los Sacerdotes⁷⁵.

Los navíos extranjeros necesitaban autorización expresa para poder pasar al fondo de la Bahía, más allá de la Ensenada de Puntales. Además de eso, en período de carga o descarga de las flotas, para una mayor vigilancia existía un guarda en cada bajel, varios barcos con ministros (sic) y lanchas armadas que rodeaban los navíos. A ello se unía la vigilancia por tierra a pie y a caballo *que zela lo que entra, y sale con despacho, o sin él*⁷⁶.

⁷⁴ *De internationale en Koloniale Handelder Vlaamse firma's te Cadiz 1670-1700*, Brujas, Rijks-universiteit te Gent, 1983, pp.913-914.

⁷⁵ Herrera-Ravina, *Op. cit.*, pp.22-23.

⁷⁶ *Ibidem*, pp.22-22v.

A pesar de estas medidas tan minuciosas y de las leyes que lo prohibían, el tráfico de metales preciosos estuvo sometido, como se ha adelantado, al igual que ocurriera con otras mercancías, a una permanente actividad fraudulenta, que utilizaba diferentes caminos y fórmulas para llevarse a cabo. Desde que los contactos directos con América se desarrollaron en Cádiz, y esta ciudad fue reconocida como cabeza del monopolio, la Bahía se convertiría en un lugar preferente para el fraude y el contrabando. Los testimonios son habituales en el último tercio del siglo XVII, cuando, por su exclusividad comercial y el encadenamiento de las guerras, se intensificaron tales prácticas. De hecho, en alguna ocasión, el fraude llegó nada menos que hasta la fabricación privada de moneda, como sucedió en el caso Manuel de Bolea y Abarca, descubierto y ajusticiado por ese motivo en 1696⁷⁷.

Un antecedente fraudulento importante tuvo lugar en 1638, cuando se produjo una denuncia anónima que llevó a la confiscación por parte del alcalde mayor de Cádiz de 46 barras y 37 talegos de plata de 250 pesos cada uno⁷⁸. Cádiz se convertiría más tarde en el feudo intocable del comercio clandestino, sobre el que nadie ejercía prácticamente un control eficaz⁷⁹.

La forma de colar mercancías o metales preciosos sin registrar a fin de evadir impuestos adquirió diferentes formas de ejecutarse. Tal vez, la fórmula más elemental del fraude consistía en trasladar los metales, saltándose los controles, desde los almacenes al barco que esperaba o desde un navío a otro, si estaban surtos ambos en la misma. La plata iba así a parar directo, generalmente durante la noche, hasta los barcos extranjeros fondeados en la bahía o el golfo de Cádiz en general, propiedad de comerciantes extranjeros avecindados en la ciudad (de ahí la dificultad para prenderlos). O se almacenaba de forma temporal en las caserías próximas a Cádiz. Aquí permanecían, tras la llegada de las flotas a la ciudad, a la espera de que se les trasladase el metal ganado en las ventas que se habían llevado a cabo en América, con un margen de beneficios muy superior al que podía obtenerse en España (40-50% frente al 12-15%⁸⁰), para sacarlo clandestinamente de España. En otras ocasiones parte del cargamento se «perdía» por el camino e iba directamente al país de destino después de pasar por algún puerto intermedio. La plata se despachaba nocturnamente en esquifes, junto a otras mercancías, a través del puente Suazo que une la isla con la tierra firme. Luego venían las acusaciones

⁷⁷ Lantery-Bustos, *Op. cit.*, pp.308-309.

⁷⁸ Serrano Mangas, F., *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, 1989, p.355.

⁷⁹ *Ibidem*, p.360.

⁸⁰ Los porcentajes están tomadas de un memorial francés de 1691 (Cit. por Kamen, *Op. cit.*: *Carlos II*, p.215).

contra las autoridades locales en connivencia con los defraudadores, al tiempo que se criticaba la falta de puertas y murallas que había en la ciudad⁸¹.

En sus «Memorias» de 1686, el intendente francés Jean-Baptiste Patoulet nos ha dejado un testimonio clarividente de la actividad fraudulenta en Cádiz y la Bahía:

Casi todo el comercio que se realiza en Cádiz gira en torno al fraude; nuestros negociantes pasan por alto en la medida de lo posible (es decir sin pagar los impuestos), las mercancías que hacen entrar para evitar los (derechos) aduaneros que ascienden al 23%. Embarcan asimismo aquellas que ellos destinan a las Indias en los galeones y navíos de guerra, en los que está prohibido hacerlo. Las cargan sin registrarlas sobre los registros de la (Casa de) contratación y las pasan de un barco a otro; hacen lo mismo con respecto a la plata que exportan por Cádiz o que sacan de los galeones; y todos estos fraudes no se hacen sin el socorro e inteligencias de los españoles⁸².

Esta actividad fraudulenta, en la que intervenían varias personas en cada momento, requería del concurso de ejecutores. En sus *Memorias*, escritas hacia 1679-1680, Lady Anne Fanshawe, esposa de un diplomático inglés, que vivió en compañía de su marido varios años en España, relataría la acción de quienes, por una pequeña cantidad de dinero, *se encargan de robar (en Cádiz y Sanlúcar) para los comerciantes la plata que viene a bordo de los barcos de estos cuando llegan a puerto*, guardando silencio absoluto en el momento de ser apresados por los guardias, no obstante de ser sometidos a todo tipo de torturas y tentaciones para que confiesen⁸³.

La proliferación del fraude y el contrabando llegaría a crear la figura del «metedor», en plena actividad durante el tercio final del Seiscientos. Una descripción bien gráfica de este llamémosle peculiar oficio es la que nos hace Madame D'Aulnoy, no sin cierta ironía, al término de los años setenta y principio de los ochenta:

Hay una cosa particular, y es que cuando la Flota llega a echar el ancla en Cádiz, se encuentran allí gentes que tienen como público oficio el ayudar a defraudar los derechos del rey (...). Los llaman metedores, y por muy tunantes que sean con respecto al rey, es preciso convenir en que no lo son con los particulares que hacen un trato con ellos, por el cual, mediante una cierta entrega, les garantizan todo su dinero en la

⁸¹ *Ibidem*, pp.358 y 360-61.

⁸² Archives des Affaires Étrangères (=AAE), París, Mémoire et Doc. supp. France, 1992, ff.149-195.

⁸³ Cit. por Patricia Shaw Fairman, *España vista por los ingleses en el siglo XVII*, Madrid, Sociedad General Española de Librería, 1981, p.152.

*ciudad donde deseen. Es un comercio tan seguro que nunca se ha visto que falten a su palabra. Pudiera castigarse a esas gentes por las defraudaciones que hacen al rey, pero de ello nacerían inconvenientes para el comercio, que causarían mayores perjuicios que el beneficio que procurase ese castigo; de manera que el gobernador y los jueces no se dan por enterados de lo que ocurre*⁸⁴.

En definitiva, el coste de eliminar esta práctica fraudulenta sería mayor que el de dejarla actuar libremente. Y es que la dependencia de ella para el funcionamiento del monopolio era tan grande que las autoridades locales, partícipes asimismo e interesadas en ella, interesadas doblemente en su pervivencia, optaron por su conservación con algunas simulaciones periódicas de control. En cualquier caso, el fenómeno tenía una extensión mayor que la de la Bahía y lleva a sospechar de la existencia de amplias redes de participantes, con distintas funciones, en el fraude. El texto que hemos recogido, asimismo, nos refiere una de las dificultades mayores para su rechazo: las negativas consecuencias para el comercio en general, y de ahí la desatención de las propias autoridades encargadas de castigarlo.

Un testimonio aún más completo sobre los intermediarios en el contrabando de la plata y de las mercancías en general es, sin duda, el del comerciante de origen saboyano Raimundo de Lantery, testigo y participante activo del Cádiz finisecular, quien nos da a conocer con mayor claridad, a través de algunos ejemplos, la acción de los «metedores».

Sabemos que estos actuaban en cuadrillas, a veces según una jerarquía muy parecida a la militar. Es el caso de un tal Fajardo, hombre muy conocido y nombrado en el Cádiz de la época, era considerado cabo (sic) de una de dichas cuadrillas⁸⁵. Lejos de implicar solo a personas de condición social baja o media-baja, aunque estas pudieran ser en última instancia las ejecutoras, dicho fraude incorporaba a una amplia red de individuos, incluidos aquellos con responsabilidades de gobierno y administración o vinculados a veces a familias de la élite local como garantes de la operación. Así, a resultas de una redada que se hizo en 1681 en Cádiz contra los «metedores», se hallaron entre los implicados a Álvaro Ponce, hijo del marqués de San Damián, a los capitanes Gaspar de los Reyes y Juan Gómez, al alférez Miguel Francisco de Arauz y a Manuel y Juan Sandiel entre otros⁸⁶.

A pesar de las connivencias, aunque fuese por mero postureo, a veces las autoridades se verían obligadas a intervenir. En 1686, el conde de Aguilar, res-

⁸⁴ García Mercadal, J., *Ob. cit.: Viajes*, vol. II, p.1064.

⁸⁵ Lantery-Bustos, *Op.cit.*, p.139.

⁸⁶ I. Pulido, *Op.cit.: Almojarifazgos*, p.113.

ponsable de la guarda mayor de la Aduana, quien al parecer quería congratularse con el monarca por una falta grave que cometiera años atrás, cuando era general de la nao real de la flota que regresaba de Nápoles. Para recuperar la confianza y el honor puso en marcha una operación de gran calado en toda la Bahía, valiéndose de lanchas pertenecientes a la Armada, que llegaron hasta el mismo río Guadalquivir, e incluyendo visitas a los navíos anclados y soldados armados apostados en las playas. A la menor sospecha de contrabando debía intervenir, y si se hallaba resistencia se dispararía a matar. A los «metedores» que se les pillaba se les encarcelaba, mandándoles a presidios del norte de África o de otro lugar, siendo luego difícil rescatarlos a base de dinero o influencias.

La etapa del conde de Aguilar, en definitiva, fue reconocida como beneficiosa para el Erario público, puesto que nada o casi nada escapaba al control de la aduana⁸⁷. No obstante, a pesar de tanto celo en el cumplimiento del deber, según la opinión de Lantery, no se llegó a las cabezas del fraude, al ser *caballeros de la primera clase*, como sucedía con Juan Díaz de Alda y los antiguos regidores municipales, José Fantoni y el alguacil y procurador mayor, Manuel Enríquez, aunque el Conde lo intentase e incluso lograra llevar a los acusados a Madrid ante el Consejo Real. En cualquier caso, el saboyano reconoce en su acción que *vinimos a experimentar lo que tenían por imposible en Cádiz: de que no hubiese metedores, pues él hizo ver que era posible, pues los alineó*⁸⁸. En cualquier caso, no dejaba de ser una acción puntual.

El más llamativo de los «descaminos» tuvo lugar a principios de 1691. Lantery lo juzga como el *mayor de que se halla noticia*, (el que) *se ha hecho desde que Cádiz es Cádiz*⁸⁹. Varias cuadrillas de «metedores» habían llegado a un acuerdo con el sargento mayor de la ciudad para que hiciese la vista gorda a cambio de una gruesa cantidad, no obstante de poseer él mismo cuadrilla propia. Para reunir ese dinero hubieron de hacer el esfuerzo de convencer *a sus principales, informándolos del seguro que tenían*, ya que dichas cuadrillas estaban constituidas por *muchos hombres pobres, aunque de valor*.

⁸⁷ El conde de Aguilar, capitán general de la Mar Océano, Costas y Ejércitos de Andalucía, era considerado autoridad militar, estando por encima en Cádiz del cabildo municipal y del gobernador de la ciudad, hasta el punto de poder paralizar obras aprobadas previamente por ellos (viña de Malabar) (M.^a del Pilar Ruiz Nieto-Guerrero y Juan José Jiménez Mata, *Historia Urbana de Cádiz I. Génesis y formación de una ciudad moderna*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz, ¿2016?, pp.88-89). Intervenía asimismo en el mando de los convoyes a Indias. Por encima de él estaba el Consejo de Castilla y el propio rey.

⁸⁸ Lantery-Bustos, *Op.cit.*, pp.198-199 y 224-225.

⁸⁹ *Ibidem*, p.285.

Tras obtener la pertinente autorización, juntaron *todos los talegos y barras* (de plata) en la casa de uno de los participantes, el arcediano José Ravaschiero, ya que vivía *cerca del embarcadero por donde se había de hacer el negocio*. Mas la suma era tan cuantiosa (más de 185.000 pesos en especie), que uno de los «metedores» se sintió tentado y fue a dar el soplo al gobernador de la ciudad, el estricto Francisco de Velasco, por medio del guarda mayor de la aduana. Así, los dos, acompañados por la guardia, acudieron a la casa del arcediano y cargaron en un carro por valor de algo más de 166.000 pesos; si bien, los implicados, sospechando que se había descubierto el fraude, lograron huir, prometiéndose a sí mismos que habían de matar al traidor. Pero este, a sabiendas también de esta pretensión, logró escapar a las Indias sin poder cobrar la cantidad que se le estipulara por el soplo (algo más de 54.000 pesos), con que al final se arremetió contra el guarda de la aduana, finalmente despedido de su empleo. Por lo que respecta al arcediano, fue condenado a muerte por orden del gobernador⁹⁰.

En resumidas cuentas, la dependencia del comercio hispanoamericano de los productos extranjeros, combinado con la rigidez del sistema monopolístico, las pesadas cargas impositivas, a pesar de las reformas temporales introducidas por Báez Eminente, más el deseo de lucro, se constituyeron en factores propiciatorios del fraude y el contrabando, que acompañaron a la Carrera de Indias a lo largo de su historia.

Además de las acciones periódicamente emprendidas institucionalmente para evitar la extracción fraudulenta de plata y oro al extranjero, el Consejo de Castilla, en nombre del rey, tenía en Cádiz ordinariamente, según se ha visto, un alcalde mayor de sacas y cosas vedadas (sic), cargo que en algunas ocasiones recaía en un miembro del cabildo municipal. A cambio de ejercerlo bajo la fórmula de asiento se le recompensaba con un 3% de la plata exportada del Reino. No obstante, como ya vimos, con no escasa facilidad surgía el conflicto.

* * *

Reiteradamente se nos recuerda en los textos de la época (véase sino el de fray Gerónimo más arriba citado) la simbiosis vital de la ciudad con el comercio: si este faltase en Cádiz, la gente se vería obligada a abandonar la ciudad. Así se expresaba también, en la misma línea que el fraile, el procurador mayor de Cádiz en un memorial del año 1697 (*pues quedando esta ciudad desierta de comercio la*

⁹⁰ *Ibidem*, pp.285-287 y 303.

abandonarán)⁹¹. En fecha más avanzada (1726) lo dirá asimismo Francisco Manuel de Herrera, al referirse al tema de su defensa: la ciudad ha proveído a ella de su propio bolsillo, siendo algo de interés general, pues es la plaza más importante que tiene el monarca en todos sus reinos; Cádiz es, pues, *Antemural del Reyno, y de la Christiandad*. Mas sus rentas –continúa– se obtienen a través del comercio, siendo su puerto *celebrado en todo el orbe*, y sin ellas no sería posible atender los enormes gastos que requiere la defensa de la ciudad (amurallamiento y mantenimiento del mismo). Sin comercio, además, se despoblaría (sic) *la Plaza más formidable del Orbe, expuesta la Andalucía, y aventurado el Reyno*⁹². Lo que suceda a Cádiz, dado su alto valor estratégico, repercute militar y políticamente en el conjunto de la Monarquía. La estrecha relación de la ciudad con el comercio nos impele, pues, a conocer la salud de este en esta época, sus variaciones y causa de las mismas.

Dependiente de mil y un acontecimientos, la Carrera de Indias era muy sensible a los agentes tanto internos como externos que pudieran afectarla. Ellos, individual o conjuntamente, podían por tanto decidir la suerte del tráfico mercantil en un corto o, a veces, largo período de tiempo; o bien influir favorable o desfavorablemente en la fluidez, ralentización o estancamiento del mismo. Al tratarse de un movimiento discontinuo, gráficamente hablando, formado por picos, mesetas y depresiones o simas, podemos seccionarlo en ciclos o etapas de diferente duración.

Al menos, según este esquema cronológico se ha dividido tradicionalmente por parte de los estudiosos el comercio hispanoamericano, dando origen por ello a un interesante debate historiográfico, paradójicamente ceñido en general a la época que aquí contemplamos. A nosotros nos interesa hasta donde sea posible, no tanto entrar en los detalles de la polémica, cuanto, dada su esencial importancia para Cádiz y su bahía, conocer el comportamiento del comercio durante el último tercio del siglo XVII y su repercusión en la ciudad. Pero, eso sí, recordando que la suerte de Cádiz en este tiempo, no depende exclusivamente, como en un principio pudiera creerse, de la evolución cuantitativa del propio comercio a lo largo de la centuria, puesto que lo verdaderamente importante es el hecho de que Cádiz asuma un protagonismo cada vez mayor dentro del sistema monopolístico con América, culminando con el traslado de la cabeza del mismo a ella, de lo que se derivarán sin duda jugosos beneficios. Por tanto, no obstante la valoración que hagamos sobre la evolución del comercio y de las fuentes utilizadas para su

⁹¹ AHMC, actas de cabildo, año 1697 (8 de febrero), «Memorial presentado por...».

⁹² Herrera-Ravina, *Op. cit.*, pp.9-9v, 12 y 53.

estudio en dicha centuria, ese protagonismo compensará cualquier balance negativo (depresión o estancamiento) en que situemos el tráfico mercantil. ¿En qué se traduce el mismo? Que durante el siglo xvii Cádiz y la Bahía atraen a un mayor número de comerciantes que realizan sus actividades mercantiles y financieras desde aquí, en detrimento de Sevilla. El incremento del número de operaciones comerciales (y no solo con América), del que las memorias de Lantery son una prueba fehaciente; pero también el mayor valor de las mismas, están en la base del crecimiento gaditano, independientemente de que el comercio de Indias en general pasara por dificultades.

En cuanto al elemento cuantitativo de la Carrera de Indias que nos permite conocer la evolución del comercio con América, es decir, las cifras aportadas por una pléyade de historiadores (los esposos Chaunu, García-Baquero, Michel Morineau, García Fuentes, etc., con Hamilton a la cabeza), se ha de advertir de entrada que la importancia, ya recordada, del fraude y el contrabando, a pesar de las detalladas medidas de las autoridades para atajarlo o reducirlo, inciden negativamente en la exactitud de las mismas, obtenidas a partir las ofrecidos por la Casa de la Contratación y, por lo tanto, alejadas de la evolución real del comercio. Sin embargo, los desconocidos pero fundamentales datos del fraude son los que, paradójicamente, colaboran fuertemente a los progresos de la ciudad y su bahía en una época considerada muy difícil para el comercio de Indias, a pesar de que las fuentes oficiales no los contabilicen. Así, al fraude precisamente se debe en buena parte las deficiencias observadas a la hora de establecer el valor de dicho comercio y sus ciclos y, por tanto, en cuanto cabecera del monopolio, el del propio Cádiz.

De ahí que el verdadero valor de los productos comercializados entre la Península y el Nuevo Mundo, y dentro de ellos de las remesas de metales preciosos (oro y, sobre todo, plata), haya sido objeto de discusión, puesto que, como se ha dicho, las cantidades reflejadas en los registros oficiales de la Casa de la Contratación no se correspondían con las reales. Los datos obtenidos para el movimiento anual de barcos (idas y retornos) y el volumen del tráfico en toneladas de arqueo de estos proceden de dicha fuente y no van acompañarlos de un estudio individualizado de los navíos, tarea que pondría a prueba las capacidades del historiador para el trabajo sobre una masa ingente de papeles. Además las cifras conocidas, en opinión de Antonio Miguel Bernal, sería preciso acompañarlas del valor de las exportaciones y de los costes de financiación y servicio que repercuten en el comercio, proponiendo extender el estudio a los cambios y préstamos marítimos,

así como a los seguros⁹³. En tal caso estaríamos ante un programa de máximos, eso sí, por la complejidad de cálculos que exigiría, de incierta viabilidad.

Añadamos que, al menos durante los años en que la cabecera del monopolio estuvo en Sevilla, apenas sabemos nada de cuántos barcos salieron o tuvieron como destino Sevilla y cuántos Cádiz u otros lugares de la Bahía, lo que nos daría información más precisa sobre el peso comercial de Cádiz con anterioridad a 1679. A pesar de estas y otras carencias, con los datos que poseemos y algunos sobreañadidos, se ha podido describir en líneas generales la evolución del comercio durante el período moderno, que aquí tendremos en cuenta con intención de conocer las tendencias, al igual que la incardinación de Cádiz en él⁹⁴.

Pero antes de llegar al período que aquí nos interesa: los años correspondientes al reinado de Carlos II y a los inicios del siglo XVIII, veamos brevemente algo de las etapas que precedieron. La primera, entre 1504 y 1610, fue de crecimiento generalizado (P. y H. Chaunu), con una recesión intermedia de 1550 a 1560 que, sin embargo, no lo frena. Pero, al término de esa fase, se apuntaba ya al estancamiento, preludio de la crisis del siglo XVII.

En líneas generales, el comercio entre España y América experimentó un cambio de tendencia a partir de los años veinte del siglo XVII, poniendo así fin a la evolución al alza que venía produciéndose desde principios del siglo XVI, como hace ya bastante tiempo E.H. Hamilton y los esposos Chaunu constataron en sus estudios econométricos⁹⁵. Entre 1610-1611 y 1622-1623, se presentaron en el comercio los signos que preludian la caída, iniciándose a la sazón una etapa regresiva del mismo que recorrerá buena parte de la centuria⁹⁶.

Sin embargo, podemos dirigir ahora nuestra mirada hacia comercio en el período que discurre aproximadamente entre los años de 1650 y 1717, tradicionalmente considerado de recesión y estancamiento, dentro del cual se produce la transferencia del monopolio desde Sevilla a Cádiz y se asientan las bases de su dorado siglo XVIII. La historiografía consideró que la regresión a la cual se asocia el comercio hispanoamericano en la primera mitad del siglo XVII no hizo sino

⁹³ Vid A. M Bernal, *Op. cit.: La financiación*, pp.123-125.

⁹⁴ Vid al respecto Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida y Expo 92, 1992, pp.319-329.

⁹⁵ Nos referimos a los cálculos de Hamilton en su obra clásica *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Harvard University Press, 1934) y a la voluminosa obra en doce volúmenes de Pierre y Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, Armand Colin, 1955-1960.

⁹⁶ García Fuentes, *Op. cit.: El comercio*, pp.412-413.

confirmarse entre los años cincuenta y los comienzos de la siguiente centuria, a pesar de una cierta ralentización en la caída con respecto al período anterior⁹⁷.

Según ello, el comercio gaditano antes que entrar en su época más dorada habría pasado en una especie de «siglo de hierro». En un cuadro resumido que en su día presentó el eminente historiador J. H. Elliott, a partir de los datos tantas veces reproducidos que ofrecía Hamilton, estimaba que las importaciones españolas de metales preciosos (plata y oro) no habían dejado de reducirse, y si, en los períodos de 1641-1645 y 1646-1650, alcanzaban un valor de 16.516.563 y 14.124.656 ducados respectivamente, en los de 1651-1655 y 1656-1660 habían caído hasta 8.752.520 y 4.033.339. Y según esos mismos registros oficiales de la Casa en los que se fundamentaba el cálculo, el número de barcos participantes en el comercio de Indias acumuló tan solo el 22% del tráfico de toda la centuria durante la segunda mitad del siglo, frente al 78% de la primera parte de la misma, no obstante de algunos repuntes de las décadas de 1660, 1670 y 1695⁹⁸. Sea como sea, qué duda cabe, nos hallamos en un tiempo crucial de la historia del comercio hispanoamericano.

Hoy sabemos que estos datos, sin tener presente el abundante contrabando practicado, como ya se ha dicho, no son del todo ciertos. Si pudiésemos medirlo y sumar sus cifras a las procedentes de los registros oficiales la conclusión sería muy diferente. En cualquier caso, por lo que a nosotros aquí interesa, a partir de los años sesenta existen indicios de cambios que terminan repercutiendo favorablemente en la Carrera de Indias, algunos de forma paradójica: las rebajas de impuestos introducidas por Báez Eminente, la supresión del enojoso impuesto de la avería en 1660, las posibles interferencias del Consulado en las cargas de los navíos oficialmente declaradas, la imposición de mayores «indultos» (pago extra al Fisco sobre el cargamento del barco o barcos de las flotas, en compensación de la parte del mismo que no se había declarado) y, sobre todo, el crecimiento del fraude.

A la altura del año 1666, el movimiento de navíos entre la Península y la América Hispana y el tonelaje de arqueo de los mismos habían caído de forma conside-

⁹⁷ A. García-Baquero, *La Carrera*, p.325. Sobre el debate historiográfico y las aportaciones al mismo, encontramos un buen resumen en José María Oliva Melgar, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza. La oportunidad que nunca existió*, Huelva, Universidad, 2004, pp.27 y ss.

⁹⁸ Basándose en los cálculos de Hamilton en *Op. cit.*, J. H. Elliott estima que las importaciones españolas de metales preciosos (plata y oro) que en 1641-1645 y 1646-1650 eran de 16.516.563 y 14.124.656 ducados respectivamente, habían ya caído a 8.752.520 y 4.033.339 en 1651-1655 y 1656-1660 respectivamente (*La España Imperial 1469-1716*, Barcelona, Ariel, 1969, p. 195).

nable. Sin embargo, en esa misma década de los sesenta, a pesar de lo que tradicionalmente se venía creyendo, comienzan a aparecer muestras de recuperación en la actividad mercantil. Y más importante todavía: el beneficiario de la misma no es ya Sevilla sino Cádiz⁹⁹. Las exportaciones inician un crecimiento sensible a partir de 1668, coincidiendo con la flota con el cargazón de mayor valor del período 1670-1698 (28 millones de pesos), acentuándose su ritmo después de 1680¹⁰⁰.

Los testimonios tanto numéricos (crecimiento de las exportaciones agrícolas gaditanas en detrimento de las sevillanas, más del 70% de embarques legales de textiles de procedencia gaditana, descenso incesante de la participación sevillana en el comercio, los datos procedentes de las gacetas comerciales holandesas, etc.), como también cualitativos (los informes del cónsul francés) son coincidentes a ese respecto. Así, el crecimiento del siglo XVIII posee un prelude prometedor en las últimas décadas de la centuria precedente. Por otro lado, gracias al traslado de la cabecera del monopolio a Cádiz en 1679-1680, comenzamos a tener cifras sobre el comercio de este puerto con América.

Para Michel Morineau, según las cifras dadas extraoficialmente a través de los informes de los cónsules extranjeros¹⁰¹ y las ya referidas gacetas holandesas, de mucha mayor confianza al servir de verdadera guía de las operaciones realizadas por sus nacionales, las remesas de metales preciosos procedentes de América alcanzaron su mayor nivel en la centuria, durante los quinquenios 61-65, 66-70, 76-80 (aquí ya con el monopolio instalado oficialmente en Cádiz) y 86-90, sien-

⁹⁹ Lutgardo García Fuentes, «En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II», *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI, 1979, pp.278-279. Insiste en una tímida reactivación comercial en torno a 1660 («La crisis del comercio indiano en la segunda mitad del siglo XVII. Estado de la cuestión», *Temas americanistas*, Sevilla, nº 9(1991), p.5). A. García-Baquero se refiere a una estabilización después de varias décadas de pérdidas desde 1660 hasta 1675, así como a una nueva estabilización hasta 1695, en que se iniciaría la «última y definitiva caída» que culmina en 1709. Esta «pendiente irremisible» debe a su parecer entenderse «no solo en la constancia de la tendencia sino en la distancia de los valores» (*Op. cit.: La Carrera*, pp.324-325).

¹⁰⁰ Emiliano Fernández de Pinedo, «Comercio colonial y semiperiferización de la monarquía hispana en la segunda mitad del siglo XVII», en M.^a Teresa Pérez Picazo, G. Lemeunier y P. Segura (eds.), *Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (s. XII-XIX)*, Áreas. Revista de CC. Sociales, 1986, p.125.

¹⁰¹ Las diferencias entre las informaciones emitidas por los cónsules franceses en Cádiz y los registros oficiales de la Casa de la Contratación suelen ser abismales. Así, en los galeones de 1665, los segundos no llegan a reflejar más que un 3,88% del valor de las mercancías que constatan los primeros; en cuanto a los galeones de 1686, el informe del cónsul multiplica por más de 40 la ofrecida por la Casa. Y en 1670 y 1673 solo llegan al 5,11% y al 5,82% respectivamente las que ofrece esta última. Parecido sucede en 1679 (5%), 1682 (3,51%), 1686 (2,45%) y 1698 (2,87%) (José M.^a Oliva, *El monopolio*, pp.48-49). Otros ejemplos en pp. siguientes.

do igualmente elevado en el de 1691-1695¹⁰². A su vez, también aumentaron las exportaciones entre 1670 y 1690¹⁰³. Tan solo cabe constatar el bache en torno de los años 1696 (cierta pérdida de vecindario) y 1697 (caída del comercio y traslado temporal de este a El Puerto de Santa María).

Según el informe citado de Francisco de Morla, procurador mayor en el cabildo municipal, si en 1693 el número de tiendas mayores y menores (sic) a través de las cuales hallaban salida los géneros de los comerciantes era en la ciudad de 1.013, con un producto correspondiente a las alcabalas de 284.638 reales de vellón; en 1697, las tiendas habían descendido a 654 y el impuesto referido a 191.405¹⁰⁴. Se trataba, sin embargo, de aprovechar la ocasión para ablandar a la Corona y frenar temporalmente su sed recaudatoria.

No obstante, los repuntes del tráfico en esta época quedarían a la postre amortiguados en parte por la importante caída del primer medio siglo. Pero ello no significa que, en su segunda mitad, se hubiese entrado en realidad en un período recesivo. Es más, el último tercio de la centuria contemplaría también momentos de clara alza comercial. Morineau llega incluso a expresar que el comercio alcanzó entonces niveles más altos que los de principios de la centuria, cuando aún no se había producido el cambio de tendencia. Otros autores han apoyado también esta idea de crecimiento¹⁰⁵.

En cualquier caso, la producción de metales preciosos de las minas americanas, aunque con fluctuaciones, tampoco retrocedió significativamente. Crecieron asimismo, en unos tiempos inciertos como estos, las inversiones en la defensa de las costas y puertos americanos. De hecho, una parte de la producción metalífera se quedó en América. Esto se traducía en que metales que podían haber aumentado el valor de la carga de las flotas llegadas a la Bahía no embarcaron. Pero también se abrieron nuevos cauces comerciales fuera de los habituales. Así, entre los distintos espacios americanos o a través del eje Perú-México-Filipinas por los que circularon importantes flujos de plata.

¹⁰² Morineau dio a conocer su tesis, en la que después no ha dejado después de insistir, en su famosa obra *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises* (XVI-XVII siècles), París, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985, rechazando lo que otros colegas suyos (sobre todo Chaunu y García-Baquero) habían dicho al respecto. Vid cuadro p.35 en Oliva Melgar, *Op. cit.*

¹⁰³ Lo recoge John Lynch en *Los Austrias (1598-1700)*, Barcelona, Crítica, 1993, p. 249.

¹⁰⁴ AHMC, lib de actas, cº del 8 de febrero de 1697.

¹⁰⁵ Vid José María Oliva Melgar, *Op. cit.: El monopolio*, pp. 36 y ss.

La situación de Cádiz en este tiempo, cuyo protagonismo en la Carrera de Indias se había acrecentado, viene igualmente a subrayar que no se hallaba ante un período de crisis propiamente dicho. Los testimonios de fuerte actividad mercantil en la ciudad en la época son abundantes. En 1670, el cónsul francés Catalan escribía al superministro Colbert: *lo que yo puedo deciros, Mi Señor, es que el comercio en este puerto de Cádiz es el más grande y floreciente de Europa*¹⁰⁶. El cabildo municipal, por otra parte, reconocía en 1696 el aumento del número de naves de todas las naciones en la Bahía¹⁰⁷. Las memorias del comerciante Raimundo de Lantery¹⁰⁸, llegado a Cádiz a principios de los setenta, cuando la ciudad no se había convertido aún en cabecera oficial del monopolio español con las Indias, son en su conjunto una muestra fehaciente de la incesante actividad mercantil existente en ella. Por esa misma época, la Bahía se hallaba a la expectativa de despacho (sic) de la flota de Pedro Corbete con rumbo a Nueva España. Con tal motivo, escribe el saboyano, la calle Nueva estaba llena de mercaderes españoles y extranjeros *porque las cosas de Indias andaban en gran estimación y estaba Cádiz en su mayor lustre*.

Como la importancia comercial del puerto de Cádiz había crecido notablemente, la propia Corona, habida cuenta de los ingresos que para la Real Hacienda generaba el comercio con América gracias a las reformas que había puesto en marcha Francisco Báez Eminente¹⁰⁹, tenía la ciudad en una gran consideración. No es de extrañar por lo tanto que contara entre sus habitantes con personalidades de alto estatus social, hasta el punto de que, según Lantery, la ciudad *se podía nombrar por Corte*. Como la Casa de la Contratación y el Consulado aún seguían en Sevilla, desde mucho tiempo atrás el presidente de la primera solía descender hasta Cádiz para supervisar los galeones que se incorporaban a la flota desde aquí. Cuando el saboyano llegó a la ciudad, le tocaba hacer el recorrido a un clérigo, fray Alonso Vázquez de Toledo, cabeza de la Casa.

Entretanto, el flujo de *empleos y dependencias* comerciales en el último tercio de la centuria entre un Cádiz cada vez más pujante y una Sevilla que perdía vigor continuaba su curso. En la ciudad residieron a lo largo de esa época grandes comerciantes como Pedro Colarte, Juan Andrés Panés, *que era entonces la casa más caudalosa que hubiese en Cádiz, de caudal propio*; Juan Durasso, cuya casa era la mayor hacia 1684, o el milanés Juan Bautista Gilardoni, *hombre de mucho*

¹⁰⁶ Cit. por John Everaert, *Op. cit.: De Handel*, p. 37.

¹⁰⁷ AHMC, libro de actas, año 1696 (1 de junio), f.144v.

¹⁰⁸ Lantery-Bustos, *Op. cit.*, pp. 88-91.

¹⁰⁹ Báez Eminente se había hecho con el arrendamiento de los impuestos, además del gobierno, de las aduanas de Castilla y Andalucía (hasta Cartagena de Levante) en 1663.

crédito, entre muchos otros¹¹⁰. No faltaron tampoco las quiebras de comerciantes y compañías de comercio, como el propio Lantery no dudará en recordarnos; pero en un espacio como el gaditano, donde estas últimas se rehacían y deshacían continuamente, no debe extrañarnos por el momento el fenómeno. Más adelante estudiaremos con más amplitud y detalle los casos de algunos de comerciantes al por mayor.

Así pues, tras años de dominio sevillano, entre 1680 y 1717 aproximadamente, Cádiz y su bahía se impondrán a su rival, que, en la década de los años ochenta, no será ya capaz de alcanzar los niveles de los años cincuenta del siglo XVII, en tanto Cádiz conseguía sus mayores exportaciones del periodo citado hacia los años noventa¹¹¹. En realidad, el todavía importante colectivo de comerciantes que permaneció en Sevilla y no siguió la diáspora hacia la Bahía fue priorizando sobre el comercio de Indias, en buena medida en manos de Cádiz, las funciones de redistribución y de atención a las necesidades de consumo de Sevilla y de su comarca¹¹².

García-Fuentes recuerda precisamente la prosperidad del Cádiz de Carlos II como una muestra evidente de que el comercio indiano no se halla en esta época dentro de la «crisis sostenida» de que suelen dar cuenta las cifras oficiales. Es más, como se ha dicho, los indicios apuntan a una reactivación anticipada a partir de los años 60. De lo contrario, ¿cómo explicar el desplazamiento de los comerciantes a Cádiz, según después veremos, si no hay aquí negocio?¹¹³ ¿O la «serenidad» con que el Consulado instalado en Sevilla acogió el traslado de la cabecera del monopolio? A través, sobre todo, de las exportaciones, podemos percatarnos ahora, más pormenorizadamente, del desarrollo mercantil de Cádiz y su bahía en la época que nos ocupa, y compararlo con el de Sevilla para ver como se agrandan las diferencias¹¹⁴.

* * *

Si tomáramos en consideración los productos agrícolas enviados a las Indias, generalmente a través del llamado tercio de frutos, la preeminencia será siempre sevillana durante dichos años. El rico alfoz que posee la ciudad, su carácter de centro articulador de un campo tan feraz como es el valle del Guadalquivir, la hacen

¹¹⁰ Lantery-Bustos, *Op.cit.*, pp. 88-91 y 296.

¹¹¹ García Fuentes, *Ob. cit.: El comercio*, pp. 300-302.

¹¹² Cit. por García Fuentes, *Ibidem*, p.66.

¹¹³ García-Fuentes, *Op. cit.*: «En torno a la reactivación del comercio...», p.280.

¹¹⁴ La mayoría de los datos que figuran a continuación proceden del libro de García Fuentes, *Op. cit.: El comercio...*

posible. Así pues, donde el crecimiento gaditano en detrimento de Sevilla se verá más palpablemente será en los productos manufacturados, mucho más rentables que los agrícolas, aunque a diferencia de los agrícolas, en su mayor parte fuesen de origen extranjero, especialmente los textiles. Los gaditanos apenas se sentirían motivados para acudir a los repartimientos de frutos en Sevilla, habida cuenta de la escasa participación que se les permitía en el referido tercio de frutos¹¹⁵. En cambio, su primacía en el envío de manufacturas, buena parte de ellas de origen extranjero, nos muestra la atracción ejercida sobre comerciantes de diferentes naciones lograda por la Bahía.

Sin embargo, a pesar de estar más limitada la exportación de bienes agrícolas, Cádiz experimentará un salto verdaderamente importante en este sector a partir de 1680, cuando haya logrado la cabecera del monopolio. La participación de sus comerciantes en la exportación de vinos y productos del agro o derivados de él como el aceite aumenta en general desde entonces, multiplicándose aproximadamente por siete con relación a las exportaciones de los años sesenta. Con todo, el potencial agrícola de exportación gaditano seguía siendo muy limitado: sólo un 11% del aceite, un 9,5% del vino, un 40,1 del aguardiente y 6,5 del vinagre fueron registrados en Cádiz en la segunda mitad de la centuria: 11,2% en total¹¹⁶.

De forma muy diferente sucederá, como ya se ha adelantado, con los bienes manufacturados. En las exportaciones de hierros vascos, a la sazón bajo protección estatal, con al menos once variedades, entre ellas las más comunes: las lla-

¹¹⁵ La participación gaditana en el tercio de buque siguió siendo conflictiva en este tiempo. En mayo de 1697, el cabildo municipal había decidido enviar a Madrid a uno de sus miembros, Rodrigo Caballero, para que presentase ante el rey el deseo de la ciudad de continuar gozando del privilegio del tercio de toneladas en los navíos (AHMC, libro de actas, año 1697(29 de mayo), f.195. Como el sorteo de la parte que tocaba a cada uno de los participantes, incluido Cádiz, se hacía en Sevilla, el 17 de marzo de 1698 pidió el procurador mayor de la ciudad que el sorteo se hiciera en Cádiz, donde a la sazón se encontraba ya establecida la cabecera del monopolio y se ordenaba por Real Cédula. En ese mismo año había correspondido a la ciudad y sus vecinos 2.500 toneladas de buque y dotaciones para el próximo viaje de la flota a Nueva España, que, al parecer, no debían corresponderse con el verdadero reparto según toneladas de los navíos. En dicho cabildo se decidirá, por tanto, pedir mediante carta al presidente de la Real Audiencia y Casa de la Contratación, marqués de Narros, la anulación del referido sorteo. En abril de ese mismo año, se verá la respuesta de este, anunciándoles que se había consultado al Consejo de Indias y que este había decidido en función de las dimensiones de los navíos mercantes, de acuerdo con el coste de los mismos (sic). No obstante, para contentarlos, se acordaba asimismo compensar a los vecinos de Cádiz con las 86 toneladas de más que venían en un navío, perteneciente a Méndez de Villar, próximo a entrar en el puerto de Cádiz (AHMC, libro de actas, año 1698 (17 de marzo y 5 de abril) , ff.71-72 y 81-81v).

¹¹⁶ Elaboración de José M.^a Oliva (*Op. cit.: El monopolio*, tabla nº 8) a partir de los datos ofrecidos por García Fuentes en *Op. Cit.: El comercio* (Apéndice, tablas 3-5, 7 y 9).

madras barras o planchuelas, al igual que en el resto de las manufacturas metálicas (rejas de arar, hachas, azadas, palas, etc.), Cádiz se hallaba más próxima de Sevilla, superándola claramente en la participación en algunas variedades a lo largo de las dos últimas décadas de la centuria.

Pero imbatible fue sobre todo el peso de la ciudad en la exportación del papel, habitualmente para uso legal y administrativo, en concurrencia con el de franceses e italianos. En total el 96,7% exportado en ese tiempo, frente al 2,9% de Sevilla, en su mayor parte a Nueva España.

No sucedía lo mismo con los libros, donde la España de la época ocupaba un lugar relevante. Aquí será Sevilla, con una mayor tradición cultural que Cádiz, quien lidere su exportación (el 77,5% frente al 22,5% en la segunda mitad de la centuria), no obstante de aumentar progresivamente su porcentaje a pesar de la leve contracción de la década de 1690. De diferente manera ocurrió con la cera, en bruto o labrada, con destino al alumbrado y las iglesias. Aquí la supremacía gaditana es una vez más incuestionable, de manera particular a partir de 1670, con una exportación del 99% de las marquetas de cera en bruto y el 91,5% de las cajas de cera labrada –velas fundamentalmente– del total enviado hacia América a través del monopolio¹¹⁷. Respondía con ello a la tradición cerera que venía existiendo en la ciudad (cererías de Peñalba), en parte gracias a sus contactos con el norte de África.

Pero, según se ha adelantado, la exportación por excelencia de Cádiz fueron los textiles, es decir los agrupados en tres grandes ramas (telas, ropas y mercería), en su mayor parte de origen extranjero, francés sobre todo¹¹⁸, pero, asimismo, en un porcentaje importante, procedente de los Países Bajos del Norte y del Sur¹¹⁹ y

¹¹⁷ García Fuentes, *Ibidem*, pp.313-316.

¹¹⁸ El desarrollo de las telas conocidas como «bretañas» por su lugar de origen, sin duda entre las más habituales en las exportaciones de tejidos, se sitúa en esta región de Francia, precisamente, en la segunda mitad del siglo XVII (J. Martin, *Toiles de Bretagne. La manufacture de Quintin, Uzel et Lauréac (1670 à 1830)*, Rennes, PUR, 1998, p.138).

¹¹⁹ La compañía Boussemart exportaba por los años setenta, según el historiador John Everaert (*Op. cit.: De Handel*, pp.889-891), una variedad enorme. En primer lugar telas de lana de Gante, Coutrai y Adenarde, en sus variedades blanca y gris/crudo (brabantes, brabantillas y presillas, especialmente para ropa interior, camisas, sábanas, vestidos coloniales, pantalones o embalajes); telas rayadas, exportadas preferentemente a América, en sus variedades blanca y azul, o a cuadros para colchones y menaje en general. En segundo lugar, artículos de lana: sargas negras y blancas de Brujas (=anascotes), sayas rojas de Lieja y medias de mujer de Tournai. En tercer lugar, sedas (terciopelos, brocados y buratos), de una importancia secundaria por la concurrencia italiana. En cuarto, tejidos de materias primas mixtas o variables: camelotes de Bruselas y Brujas de lana+lino, lana pura («cano de oro») y pelo de cabra, o damasquillas (imitación) de lana o lino puro o mezcla de lino o estemeña. En quinto, artículos de mercería:

de Alemania. La ciudad y sus puertos sirven como plataforma para que los extranjeros envíen sus productos. Dichas manufacturas, en sus numerosísimas variantes, eran las de mayor precio y mayores beneficios, constituyendo el grueso de los envíos hacia América, a costa a veces de la porción correspondiente a la ciudad en el tercio de frutos agrícolas. Eran, por tanto, el verdadero potencial exportador de Cádiz en este tiempo e, incluso, como luego se verá, durante todo el siglo XVIII. Con este tipo de productos, la ciudad se situaba a lo largo de la segunda mitad del Seiscientos por encima de Sevilla (cerca del 66% frente al 34%). Describiré, aun si cabe en mayor grado, una evolución similar a la relativa a los hierros.

Del resto de las exportaciones, de menor volumen, no tenemos hecho cálculo alguno. Se trataba de un verdadero cajón de sastre, formado por productos químicos para uso médico o pintura, cajas de medicinas para las tripulaciones y las poblaciones americanas, pinturas propiamente dichas, objetos de vidrio (vajillas, espejos, etc.), jabón, armas (escopetas y arcabuces) e, incluso, determinadas especias, procedentes en su mayoría de Asia, como la canela.

Cádiz y su bahía recibirán al mismo tiempo, en cifras y porcentajes que nos son desconocidos, numerosas importaciones de productos procedentes de las Indias, una parte con destino a la reexportación, como cueros, jengibre, zarzaparrilla, lana de vicuña, achiote, palo campeche, palo brasilete, grana para tintorería, etc., y, sobre todo, los que muy pronto se convertirán en los bienes estrella de las Indias: el azúcar, el cacao y, de manera especial, el tabaco, procedente en su mayoría de Cuba y Venezuela, de cultivo creciente, y sobre el que la Corona creará el Real Estanco de Tabacos en 1684. En la ciudad se establecería por ello un superintendente de la renta con su asistente, y se habilitará un espacio para el almacenaje del producto. El aumento de su consumo y de su valor hizo del tabaco objeto de un importante contrabando, no obstante las quejas continuadas promovidas desde diversas instituciones. Pero las exportaciones en general se verán afectadas por los acontecimientos.

Tras un leve bache demográfico y económico provocado por la guerra de Sucesión al trono de España a inicios del Setecientos, que será superado pronto, entre los años 1709 y 1749 aproximadamente asistimos a un crecimiento mode-

hilo de coser blanco retorcido en Gante, Malinas y Amberes; hilos de agujillas de Amberes, botones de fantasía de crin de Lieja y agujas y alfileres de Aquisgrán. En sexto: manufacturas de Lille: gama de lanas puras o mezcladas, provenientes especialmente de Valenciennes, Tourcoing y Roubaix; tejidos bastos e impermeables (barracanes de Lille y Valenciennes); camelotes (vestidos de verano, abrigos, vestidos en general): lanillas, lamparillas, quinetas y, sobre todo, picotas; cambraisis: batistas, blanqueadas generalmente en Harlem. En séptimo, encajes de una variada gama (artículos de lujo por excelencia).

rado, con algunas vacilaciones de carácter temporal, del número de navíos participantes en la Carrera y de su tonelaje. Cádiz, en 1717, no lo olvidemos, había sumado al hecho de ser la cabecera del monopolio comercial, el traslado desde Sevilla de la Casa de la Contratación y del Consulado de Cargadores.

En resumidas cuentas, el beneficiario real de la reactivación no será Sevilla, que ve como su participación en el comercio hispanoamericano flaquea: contracción de sus exportaciones agrarias, frente a un gran incremento de las procedentes del agro gaditano; 71% de los embarques legales de textiles para Cádiz, frente a solo un 24% para Sevilla en 1678; descenso de la participación general de Sevilla, según demuestran los avalúos de las flotas y galeones, con menos de 1/3 a mediados de la centuria y menos de 1/5 entre 1690-1700. El referido traslado de 1717 no hará otra cosa sino afianzar este contraste¹²⁰.

El reconocimiento oficial de Cádiz como cabecera del monopolio hispano con Indias en 1679 no fue, como estamos viendo, sino la constatación de una realidad previa: que la ciudad y su bahía, desde hacía varias décadas, se habían convertido en lugar de salida y llegada de las flotas de Indias e iban anticipándose a Sevilla en el movimiento de mercancías. Tempranamente, a la altura de 1659, ya Francisco Bertaut reconocía *que* (Cádiz) *vale actualmente él solo más que Sevilla* y que esta última estaba sin barcos, *porque todo* (el tráfico comercial) *va a Cádiz*¹²¹. Y el comerciante saboyano Raimundo de Lantery, que se había venido a la ciudad para hacer fortuna, expresará que, desde 1667, se ha *transportado totalmente el comercio de Indias* a Cádiz. Según el saboyano, desde entonces no salen flotas de Sanlúcar para ir a Sevilla¹²².

Antes de que la peste de 1648 se cebara con esta ciudad, el flujo de comerciantes autóctonos y extranjeros que habitaban en ella y en su antepuerto de Sanlúcar de Barrameda hacia la Bahía se había incrementado. Así, por ejemplo, el número de hombres y mujeres (esclavos al margen) de origen sevillano (solo capital) que contrajeron matrimonio en Cádiz pasó de ser el 1,53% del total en el período 1600-1604 al 5,77% de los años 1645-1649, produciéndose una lenta aceleración, aproximadamente, a partir de la segunda parte de la década de los veinte¹²³. Ciertamente, la epidemia reforzaría aún más esta tendencia. Cada vez en mayor proporción, un número de individuos en busca de empleos y futuro

¹²⁰ García Fuentes, art. cit.: «En torno», p.280.

¹²¹ García Mercadal, *Op cit.*: *Viajes*, vol. II, p.660; Antonio Domínguez Ortiz, *Historia de Andalucía*, vol.VI, p.404.

¹²² Lantery-Picardo, *Op. cit.*, p.190.

¹²³ «De Sevilla a Cádiz: hacia el cambio de funcionalidad en el seno del monopolio andaluz con América (1600-1650)», en J. Martín Castellanos, F. Velázquez y J. Bustamante (eds.),

dentro del comercio hispanoamericano pasaba directamente a la Bahía, dejando el protagonismo de Sevilla en un segundo plano. La acción de Báez Eminente y sus seguidores, los generosos pagos a la Corona y los riesgos de los navíos para remontar el Guadalquivir, día a día más evidentes por el aumento de su tonelaje y calado; unidos a las crecientes dificultades de muchos participantes en el contrabando, tan asiduamente practicado, una vez que Sanlúcar había dejado de pertenecer a los duques de Medina Sidonia para pasar a jurisdicción real en 1645, se habían convertido en elementos negativos para la capital bética a sumar, que terminarían a la postre favoreciendo a Cádiz.

El reconocimiento oficial de esta ciudad culminaba un proceso que con el tiempo se tornó irreversible, a pesar de su aparente provisionalidad inicial¹²⁴. Al igual que sucedería con el posterior traslado de la Contratación y del Consulado a Cádiz en 1717, bien es verdad que, en esta ocasión, dando origen a un fuerte tira y afloja con Sevilla, a diferencia del cambio de 1679-1680.

La regulación del sistema de flotas que, desde tiempos de Felipe II, venía rigiendo, en escasas ocasiones pudo cumplirse. Aunque las circunstancias hubiesen mejorado para los barcos desde que Cádiz relevase a Sevilla, las incidencias y contratiempos de diversa índole no cesaron. Además de las propias de la naturaleza del mar, de los errores humanos y las deficiencias de los navíos, el establecimiento de sendas bases, la holandesa de Curaçao, frente a la costa del Reino de Nueva Granada, y la inglesa de Jamaica, en 1634 y 1655 respectivamente, ensancharon las posibilidades de venta de productos europeos a mejor precio en competencia con los españoles; la extensión de la piratería y los ataques a puertos hispanos en América aumentaron a su vez los riesgos para los barcos procedentes de la Península y bloquearon de vez en cuando el comercio (así, en la década de los ochenta).

Con todo, los hechos constatables son que, a pesar de estas negativas circunstancias, las flotas y los navíos sueltos entraron y salieron de la bahía de Cádiz, puerto privilegiado de las flotas y galeones antes de 1679, a lo largo de todo el último cuarto del siglo XVII, eso sí de manera irregular¹²⁵. De un total de 100 convoyes que deberían partir, según García Fuentes, en la década de 1650-1659,

Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel Calabozo, Cádiz, Universidad, 1998, p.494.

¹²⁴ Provisionalidad que sostiene A.M. Bernal, *Op. cit.: La financiación*, p.297.

¹²⁵ Los ejemplos de navíos sueltos, no solo de carácter oficial, sino fletados igualmente a expensas de los particulares, son numerosos. Un mero ejemplo: el 1 de mayo de 1687 llegaban a la Bahía dos naos procedentes de Buenos Aires, en los que iban interesados Lorenzo López de Zerza, prior del Consulado, la casa de Galdona, correspondiente a un mercader de plata de Sevilla y Diego de Iparaguirre (vid Lantery-Bustos, *Op. cit.*, p.253).