

Entre los siglos XV al XVIII la bahía de Cádiz se constituyó como un centro comercial integrado donde se anudaban rutas comerciales más o menos complejas y donde se conectaban espacios con jurisdicciones diferentes. En este entorno Cádiz y El Puerto de Santa María eran los principales centros portuarios conectados con el tráfico internacional; siendo Jerez el centro productor y el hinterland del complejo portuario-mercantil gaditano. La privilegiada situación geográfica fue determinante, pero una serie de circunstancias económicas y políticas coadyuvaron. Primero, entre los siglos XIII y XV la bahía se convirtió en una base comercial de primer orden para los comerciantes italianos (especialmente genoveses) que desde allí extendieron sus contactos comerciales hacia otras áreas próximas. En segundo lugar, en 1493 se concedió a Cádiz el monopolio del comercio con Berbería. Además, el descubrimiento de América y la designación de Sevilla como sede del monopolio con América, también tuvo consecuencias para Cádiz y su bahía ya que a pesar de la subordinación de los puertos del litoral gaditano a Sevilla y su Casa de Contratación fundada en 1503, estos adquirieron un importante papel en el esquema funcional de la Carrera de Indias como lugar de carga y descarga de mercancías. En el siglo XVIII las reformas introducidas por la nueva dinastía borbónica modificó la estructura del monopolio, trasladando su sede administrativa a Cádiz, al tiempo que introducía novedades que contribuyeron a intensificar el tráfico comercial de la Bahía con las colonias americanas. Algunas de estas reformas abrieron el comercio americano a otros puertos peninsulares, que lejos de perjudicar a la bahía se convirtió en un estímulo para el comercio gaditano. No obstante, la persistencia y generalización de los conflictos bélicos a finales del siglo XVIII y su traslado a las colonias, cambió por completo los planes de la corona que se vio obligada a autorizar el comercio entre España y sus colonias, a los estados neutrales. Al contrario de lo que pueda pensarse, todavía durante las guerras napoleónicas de finales del XVIII y principios del XIX Cádiz y su bahía mantuvieron un importante volumen de intercambios mercantiles.

### **La bahía de Cádiz y el tráfico marítimo en la Carrera de Indias**

A partir de 1564 se organizó un sistema regular de comunicaciones con América articulado por dos convoyes (Flotas y Galeones) que zarpaban del puerto de Sevilla. Cádiz y su bahía se subordinaron a este sistema, aunque ya desde 1509 se autorizó que todos los navíos que lo deseasen podían cargar en Cádiz, y para este menester se nombró un visitador oficial con residencia en la ciudad y encargado de vigilar todas las formalidades legales. En 1535 ese

juez o visitador temporal se estableció de manera fija en Cádiz dando origen al Juzgado de Indias de Cádiz. Años después el papel de Cádiz en el organigrama del comercio con las Indias siguió ampliándose y en 1558 y 1561 se permitió descargar en Cádiz los cueros y el azúcar; y además si algún barco llegaba con dificultades para franquear la barra de Sanlúcar se le autorizaba a descargar en Cádiz, aunque las mercancías deberían ser llevadas por tierra a Sevilla. En 1614, otra real cédula permitió que los navíos pudiesen completar su carga en Cádiz y en 1622 se prohibió a los vecinos de Sevilla cargar en los navíos de Cádiz. Para todas las formalidades administrativas Cádiz disponía de una delegación de la Casa de Contratación, el Juzgado de Indias. Pero ante las protestas de los sevillanos en 1664, Sevilla consiguió que las flotas saliesen y regresasen a Sanlúcar y consiguió también que en 1666 se suprimiera el Juzgado de Indias de Cádiz. Sin embargo, el aumento del tonelaje de los buques, las dificultades técnicas de la navegación del río Guadalquivir y la presión de los comerciantes que sabían de las mayores posibilidades que para el contrabando ofrecía la bahía gaditana, fueron factores que jugaron en favor de la bahía gaditana y que, sin duda, justificaron en 1679 el traslado oficial a Cádiz de la cabecera de las flotas de Indias [1].



*F. de Witt, Mapa Insula Gaditana, Isla de Cádiz, 1670. 38 x 50 cm. (Bibliothèque National de France)*

En el siglo XVIII el programa de reformas que aplicaron los diferentes monarcas contribuyó a alterar de manera definitiva la estructura de la Carrera de Indias al sustituir definitivamente Cádiz a Sevilla como sede del monopolio colonial. Este cambio favoreció el crecimiento del tráfico comercial en la bahía, y especialmente en Cádiz y El Puerto de Santa María que constituían el eje portuario de la bahía. El traslado de la Casa de Contratación y del Consulado de Cargadores [2] a Cádiz en 1717 convirtió además a Cádiz en el centro comercial y financiero de la Carrera de Indias. A partir de entonces la bahía se transformaría en área de partida y destino de las embarcaciones que navegaban desde y hacia América. Las medidas legislativas del siglo XVIII afectaron también al ordenamiento

del sistema de transporte. En 1720 el Proyecto de Flotas y Galeones introdujo cambios en la fiscalidad aplicada a las mercancías objeto de comercio, al tiempo se simplificaban las formalidades administrativas en las operaciones de carga y descarga. La creación de compañías privilegiadas como la compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), la compañía de La Habana, la de Puerto Rico o la de Santo Domingo tuvo su reflejo en el tráfico portuario de la bahía al incrementar la actividad comercial con territorios americanos que quedaban al margen de las flotas. Factores de estas compañías se asentaron en Cádiz y sus barcos arribaban y cargaban y descargaban en la bahía.

Entre las decisiones legislativas del siglo XVIII las más relevantes y las que de manera más directa afectaron al tráfico mercantil en la bahía de Cádiz fueron dos decretos que supusieron la puesta en práctica del principio de liberalización comercial, que sin contrariar frontalmente la hegemonía de Cádiz, significaban el abandono del sistema de puerto único y su sustitución por un sistema de contactos multilaterales entre diversos puertos metropolitanos y diversos puertos americanos. Con los dos decretos de 1765 y 1778 el tráfico ganó en fluidez y aunque, continuó siendo un comercio protegido y sometido a un rígido control, se creó la conciencia entre las autoridades y los comerciantes de Cádiz del progresivo estado de disolución del monopolio gaditano, y de la necesidad de una profunda transformación y simplificación del tráfico colonial y, por tanto, de una reforma completa de la Carrera de Indias.

El balance de esta liberalización controlada fue positivo tanto desde el punto de vista de los caudales arribados, como del grado de nacionalización de la naturaleza de las mercancías exportadas y de la fábrica de los buques, pero sobre todo es visible el cambio en el rápido incremento del tráfico comercial. Buena prueba de ello es que durante los últimos cincuenta años del monopolio sevillano se contabilizan 930 expediciones a América, mientras que durante los 62 años de vigencia del monopolio gaditano se hicieron 1.188 expediciones (o viajes de ida) y en los 42 años del libre comercio se hicieron 3.949 expediciones [3].

La centralidad de Cádiz en el monopolio colonial español y el flujo de barcos y mercancías de todo tipo, estimularon la llegada de comerciantes españoles de otras regiones y comerciantes foráneos que establecieron en la ciudad importantes y prósperas casas de negocios. Estos comerciantes rentabilizaron los intercambios con las Indias reinvertiendo sus ganancias, no solo en la adquisición de bienes inmuebles, o títulos de nobleza, sino en la

propia financiación del comercio mediante préstamos a riesgo. El flujo de capitales americanos permitió así mismo la aparición de aventuras especulativas en Cádiz muy significativas, como la masiva creación de compañías de seguros marítimos en el último cuarto del siglo XVIII.

No obstante, los conflictos bélicos que se sucedieron a lo largo del siglo XVIII modificaron la estructura organizativa del transporte con las colonias americanas. La guerra del asiento de 1739-1748 entre España y el Reino Unido obligó a las autoridades españolas a buscar un sistema que evitase el riesgo del bloqueo británico contra las flotas de la Carrera de Indias y al mismo tiempo garantizase tanto el abastecimiento de las colonias americanas como las remesas de plata y otros productos ultramarinos a la metrópoli. De esta manera, se autorizaron los llamados registros sueltos, embarcaciones que navegaban en solitario sin fechas prefijadas. El resultado lejos de perjudicar el intercambio comercial entre la metrópoli española y sus colonias fue positivo consiguiéndose un aumento del tráfico no sólo con las plazas que servían de destino a las flotas, sino con las regiones marginales tradicionalmente mal abastecidas, lo que indujo a las autoridades a mantener este sistema de transporte al menos para el caso de Tierra Firme (América del Sur). En el caso del virreinato de Nueva España (México) D. Julián de Arriaga, a la sazón al frente de la Secretaría de Marina e Indias, restableció en 1754 el sistema de flotas. El mantenimiento del sistema de registros sueltos en el caso de Tierra Firme fue todo un éxito porque el tráfico al margen de las flotas vino a representar, entre 1754 y 1778, el 87% del comercio total entre la metrópoli y sus colonias americanas.

### **La guerra y el fin del monopolio**

En los años finales del siglo XVIII las guerras complicaron sobremanera el comercio en el Atlántico dificultando el tráfico marítimo entre España y sus territorios americanos. En 1796 a consecuencia de la guerra anglo-española, España se verá forzada a romper su monopolio nacional autorizando el 18 de noviembre de 1797 a los navíos pertenecientes a estados neutrales en el conflicto, el comercio y el abastecimiento de sus colonias. Esta decisión sería duramente contestada, por lo que la corona la suspenderá el 20 de abril de 1799, siendo sustituida a partir de entonces por un sistema de permisos a los neutrales.

Años	Francia	Estados Unidos	Reino Unido	España	Barcos de otras naciones y sin identificar	Total barcos arribados
1788	199	38	215	383	363	1196
1789	133	55	231	370	203	992
1790	174	55	153	289	299	970
1791	117	90	101	339	267	1014
1792	98	142	202	197	322	961
1793	12	162	330	294	251	1049
1794		43	219	281	490	1013
1795						
1796						
1797	8	81	0	48	447	584
1798	15	54	0	150	215	442
1799	84	82	0	303	153	622
1800		47	0	211	102	360
1801	35	35	10	289	77	446
1802	102	162	173	420	331	1188
1803	45	107	64	409	190	815
1804	7	158	42	703	476	1386
1805	27	94	23	227	249	620
1806	1	94	22	957	218	1292
1807		102	17	1222	237	1578
1808		46	240	113	89	494
1809		212				
1810		189				
1811		250				
1812		255	430	499	182	1337
1813		124	357	1331	140	1952
1814	27	1	323	1256	168	1775
1815	52	77	290	1353	306	2084
1816	35	206	191	1300	255	1903
1818	61	51	222	1292	346	1972
1819	54	55	204	1101	341	1755
1820	35	40	133	500	173	977

*Nacionalidad de los barcos arribados a Cádiz entre 1788 y 1720 según los estados anuales del Diario de la Vigía. (Elaboración propia)*

A partir de este momento los navíos de los estados neutrales (Estados Unidos, Suecia, Dinamarca...) se convertirán en una pieza clave en los tráficos atlánticos asegurando las rutas del comercio colonial, inter-europeo y mediterráneo. En estas circunstancias el papel de la bahía de Cádiz no cambió, aunque los niveles de actividad portuaria estuvieron mediatizados por los acontecimientos bélicos. Buena prueba de ello es el movimiento de embarcaciones que arribaron al puerto de Cádiz entre 1789 y 1820 donde puede observarse un incremento progresivo de su número, salvo en los años del bloqueo inglés de la bahía, entre 1797 y 1801, en los que el número de llegadas de buques descendió a la mitad. La firma del tratado de Amiens en 1802 significó una franca recuperación para el tráfico marítimo mercantil del puerto gaditano situándose nuevamente el número de entradas, en ese año y los siguientes, en cifras similares a las del periodo 1789-1794. Pero la nueva contienda entre España e Inglaterra en octubre de 1804 y durante 1805 hizo disminuir las arribadas nuevamente. Solo a partir de 1806 y 1807 el tráfico portuario de Cádiz se recuperará plenamente a pesar de los nuevos conflictos y de la guerra de bloqueos. La invasión francesa en 1808 nuevamente condicionará el movimiento de embarcaciones a la baja, aunque la situación se enderezará enseguida, paradójicamente a consecuencia de la propia guerra, ya que las necesidades de abastecimiento de los ejércitos y de la ciudad de Cádiz favorecieron la llegada masiva de embarcaciones con provisiones de todo tipo y

particularmente de barcos estadounidenses cargados de cereales y harina. La recuperación del tráfico portuario del puerto de Cádiz llegó a partir de 1813, cuando el final de los conflictos fue acompañado de un crecimiento sostenido de la llegada de navíos a Cádiz al menos hasta 1819. En definitiva, si nos atenemos a las cifras absolutas de arribadas de embarcaciones al puerto de Cádiz podemos concluir que a pesar del fin del monopolio y de las guerras revolucionarias y napoleónicas el movimiento portuario no descendió francamente al menos hasta 1820 manteniéndose durante los años del libre comercio entre 1789 y 1820, en cifras similares a las del periodo anterior. Pero, en cambio si varió el papel de Cádiz en el comercio marítimo internacional. Cádiz había pasado en esos años finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX de ser un puerto terminal en las rutas marítimas, a convertirse en un puerto intermedio o en una simple escala técnica en las rutas de los navíos que iban y venían de América, en combinación con otros destinos en el norte de Europa o el Mediterráneo [4].

## Notas

[1] Véase Haring, C. H. (1939), *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, FCE, México.

[2] Bustos Rodríguez, M. (2017), *El consulado de Cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*, UCA, Cádiz.

[3] García-Baquero, A. (1986), *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla.

[4] Carrasco-González, G. (2016), "El Comercio de Estados Unidos con Cádiz entre 1788 y 1820: Tráfico portuario y consignatarios", in J.J. Iglesias, *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Sílex, Madrid, pp. 165-194.

## Referencias

Bustos Rodríguez, M. (2007), *Cádiz en el sistema Atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Silex, Madrid.

García Baquero, A. (1976), *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, CSIC, Sevilla.

Haring, C. H. (1939), *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, FCE, México, (1ª edición, Cambridge, Mass., 1918).

Walker, G. J. (1979), *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Ed. Ariel, Barcelona, 1979

---

*Head Image: Labores de carenado de embarcaciones frente a Cádiz. Vue d'un côté de la Lameda de Cadis, 1750, estampa 32 x43 cm (Bibliothèque nationale de France, <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb41463419s>)*