

LA POLÉMICA ENTRE SEVILLA Y CÁDIZ
POR EL COMERCIO DE INDIAS

Ilmo. Sr. D. Vicente ROMERO MUÑOZ

*Conferencia pronunciada en la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación
el día 14 de abril de 2010*

LA POLÉMICA ENTRE SEVILLA Y CÁDIZ POR EL COMERCIO DE INDIAS

SUMARIO:

I. Territorio y Población.- II. Los Navegantes: La Casa de la Contratación.- III. La Navegación.- IV. Los Mercaderes: La Casa-Lonja.- V. Dos Siglos de Polémica: A. *Inconvenientes de Sevilla*. B. *La Inseguridad de Cádiz*.- VI. Fricciones de Intereses y Legislación Cambiante.- VII. Reacción de Sevilla.- VIII. Forma y Fondo de la Polémica.- IX. Resolución Real.- X. Efectos en Sevilla.- XI. Reacción Positiva de Cádiz.

El regreso de Colón en 1493, con la certeza del Descubrimiento, abrió en Castilla unas expectativas vitales y mercantiles, que se polarizan en las dos ciudades andaluzas más adecuadas para encabezar el comercio de Indias: Sevilla y Cádiz.

Ambas habían mantenido contactos durante siglos anteriores con África, Portugal y resto de Europa, recientemente con las Islas Canarias (1480). Estaban situadas en el sur, con magníficos puertos, que serían plataformas de lanzamiento, y eran de dominio real, a diferencia de otras ciudades o puertos de titularidad nobiliaria, más exigentes y exclusivistas.

I. Territorio y Población

El Reino de Sevilla tenía entonces 32.000 Km. cuadrados, comprendiendo las actuales provincias de Sevilla, Huelva y Cádiz. Sevilla, con 40 ó 50.000 habitantes era la mayor ciudad de España. Cerca, Jerez de la Frontera, podía contar 10.000. Cádiz, carece de término municipal, siendo una ciudad exclusivamente navegante y pesquera, no llegaba a cinco mil habitantes.

Sevilla, es centro de una rica región agrícola, productora de vino y cereales, y cruce de diversas rutas al centro y sur. Único puerto interior de la península, al abrigo de temporales y piratería, comercia con todo el mundo conocido, si bien los principales agentes son genoveses o venecianos, que aún teniendo prohibida su

intervención, actuaban a través de familiares, criados o factores mercantiles, con poder expreso.

Cádiz, por su parte, es una ciudad impar de cara al Atlántico, la más antigua de Occidente que abre paso a una bahía interior, rodeada de pequeñas poblaciones, dedicadas como la capital a la pesca o al cabotaje, de exclusiva vocación comercial y marinera. Tenía almojarifazgo y empezó a liquidar con una Tabla de Indias¹.

Ante las dificultades que entrañaba la propiedad nobiliaria de sus puertos, los Reyes Católicos fundaron en el centro de su bahía, Puerto Real en 1480, para tener libertad de movimientos.

La otra provincia del sur, Huelva, tenía también magníficas posibilidades, y sus puertos estaban acreditados desde los tiempos más remotos, pero siempre se sintió más sevillana que gaditana.

II. Los Navegantes: La Casa de la Contratación

A partir del Descubrimiento de América, al tradicional gremio de mercaderes, de honda raigambre en Sevilla, se fue uniendo un grupo que comenzaba a enviar y recibir mercancías de las nuevas tierras. Recibió el nombre de Cargadores de Indias, una actividad específica, que pronto adquiriría importancia económica y social. Al igual que todos los comerciantes, se reunían en las gradas de la catedral y en caso de inclemencias meteorológicas, se refugiaban en las naves del templo, molestando a los asistentes al culto.

Por lo que respecta al comercio de Indias, el primer viaje de Colón, se hizo en la forma pactada en Santa Fe, con las dos carabelas de los hermanos Pinzón, y una nao, propiedad de Juan de la Cosa que el visionario bautizó como Santa María, pero una vez regresó en “La Niña” y Martín Alonso Pinzón en “La Pinta”, en 1493, con las pruebas fehacientes del descubrimiento, los Reyes autorizaron una segunda expedición patrocinada por el Duque de Medina Sidonia con 17 buques y 1.500 hombres que salió de Cádiz (puerto preferido de Colón) y aún hubo otra tercera que partió de Sanlúcar en 1498, bajo el mando del Almirante que regresó en 1500, con la doble condición de acusado por desórdenes y descubridor del Orinoco. Los Reyes consideran preciso revisar las Capitulaciones de Santa Fe.

Cuando Colón negociaba con la Reina de Castilla, sabía más de lo que aparentaba, no queriendo descubrir a tantos la totalidad de sus secretos. Al regreso de sus viajes, obligado a justificarse, aparenta más de lo que sabe, temiendo por otra parte

¹ Relación de mercancías entradas o salidas, y gravamen correspondiente.

que sus competidores descubriesen el continente que su intuición o sus informaciones le predecían.

Los cuatro viajes de Colón fueron pactados directamente con la Corona, sin intervención de la Casa de la Contratación, ni siquiera los últimos. Para el tercero, no encontró tripulación dado su fama de ambicioso y arbitrario. El retorno del viaje —destituido y procesado— no puso fin a los sueños del Gran Navegante. Todavía consiguió en 1502 un cuarto viaje, con tres carabelas y regresó ya enfermo en 1504, habiendo explorado Honduras, Panamá y Veragua.

Entretanto, los Reyes habían decidido romper el monopolio colombino, autorizando las salidas de Vicente Yáñez Pinzón, Alonso de Ojeda y Diego de Lepe en 1499 y 1500.

En 1501 salen Rodrigo Bastida y media docena de expediciones más. El prestigio de los navegantes atrae a numerosos voluntarios, ansiosos de fama, de riqueza, de encontrar la fuente de la eterna juventud, el dorado, etc., todos los mitos antiguos actualizados. Sevilla puerto y puerta de las Indias. Era la hora de la fantasía. Muchos modestos patrimonios se invirtieron en carabelas. Gente joven, familias completas rumbo a lo desconocido con más ilusiones que planificación. Partían también de los puertos de Cádiz y Huelva.

Para controlar ese afán de aventuras, los Reyes Católicos designan Sevilla como único puerto de entrada y salida y crean la Casa de la Contratación en 1503. Su cometido era el tráfico marítimo y comercial con las nuevas tierras. Radicaría en Sevilla, en el Alcázar del Rey, concretamente en el Cuarto de Almirantes, si bien posteriormente se le añadió una finca contigua para darle salida independiente por la Plaza de la Contratación. La elección de Sevilla no era caprichosa, por ser puerto seguro y cabeza de una rica región agrícola exenta de jurisdicciones nobiliarias.

Entre sus cometidos estaban además de controlar el comercio con las Indias, regular la emigración, autorizar las flotas, depositar mercancías y ocuparse de la participación del Rey. Su primer gestor fue el arcediano Juan Rodríguez de Fonseca, persona de confianza de los Reyes Católicos, luego elevado a las sedes episcopales de Badajoz, Palencia y Burgos. Aunque Colón nunca quiso tratar con él, sino con la Corona. Después fue regida por un Factor, Tesorero y Escribano-Contador, todos de nombramiento real. Felipe II en 1557 crea el cargo de Presidente, para coordinarlos.

A medida que la experiencia lo demanda, la Casa de la Contratación va endureciendo los requisitos para permitir salida de flotas. Se crea el cargo de piloto mayor para Américo Vesputio en 1508 y le siguen Juan de la Cosa, Juan Díaz de Solís, Vicente Yáñez Pinzón, etc. que también son cartógrafos e imparten enseñanzas del arte de navegar. Luego, habría una cátedra de navegación y una Universidad de Mareantes. La protección militar a la flota fue necesaria por los ataques piratas de

otras naciones europeas. Las expediciones a Panamá eran amparadas por ocho o doce galeones. El regreso se hacía desde la Habana en el mes de Abril.

La Casa disponía de cartas marítimas, con longitud, latitud, profundidad de las aguas, corrientes, etc. y desviación de la aguja magnética, que se facilitaban a los navegantes a condición de que las devolviesen rectificadas. De este modo se perfeccionaba la cartografía.

Su competencia en materia mercantil y aún criminal está descrita en las ordenanzas de 1552, con más de doscientos artículos. Tenía fiscal adscrito y en 1553 un Juez-Asesor. En 1583 se constituyó una Sala de Justicia y a partir de 1596, fue dotada de tres jueces, que actuaban en dos Salas: de Administración y de Justicia, con un Presidente común. Este último actuaba en todos los procesos criminales sin límite de jurisdicción territorial en cuantía inferior a 600.000 maravedís sin poder imponer penas de muerte, confiscación o mutilación —reservado a la Corona—. Fueron impresas en 1585 y se integraron en el Libro IX de la Recopilación de las Leyes de Indias en 1680. Sus métodos, dice Haring², eran sencillos pero eficaces.

Para desarrollar sus funciones, la Casa de la Contratación de Sevilla en 1537 creaba el Juzgado de Cádiz, como una avanzadilla judicial. En 1598 se autorizó a los navíos que importasen azúcar o cueros, para descargar en Cádiz y en 1601 a los barcos que llegasen en malas condiciones para remontar el Guadalquivir. Ello obligó el desplazamiento de funcionarios y empezaron a hacerse también operaciones de carga o descarga en detrimento de Sevilla. De hecho un tercio del tonelaje de los barcos se reservaba consuetudinariamente a la capital gaditana. Es momento de aclarar que tonelaje procede del número de toneles que, a modo de contenedores, puede cargar un navío.

III. La Navegación

Desde finales de la Edad Media, aparece en los mares, la carabela, airosa embarcación de dos o tres palos, con dos castilletes, muy marinera, que suele llevar de reata un bajel o chalupa, para desembarcos. Con apenas cien toneladas de registro bruto, cubre fácilmente las costas de Europa y África. Por encima, están las naos, fragatas, carracas, urcas y sobre todo, los galeones, que pueden sobrepasar las mil toneladas.

Puede decirse que tanto Sevilla como Cádiz estuvieron ilusionadas con el tráfico de Indias, por otra parte, muy inseguro, por depender de las guerras, las tormen-

² Haring Clarence: *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1979.

tas, los piratas, etc., Cádiz se hizo pronto de una Tabla de Indias que le servía para despachar. Sevilla lograría después el monopolio con la Casa de Contratación.

Los barcos navegaban preferentemente en flotas. La capitana en cabeza, marcando tiempos y rumbos; La almiranta, en último lugar, cerrando la formación. En principio no había buques de guerra. Mas la necesidad obligó a artillar galeones y poner a su mando marinos experimentados.

Las naves se cargaban calculando el consumo durante ida, vuelta y dos meses de permanencia en Indias. Normalmente, se embarca vino, aceite, aguardiente, vinagre, pescado seco, tocino añejo, harinas, habas, garbanzos, ajos, quesos, almendras, especias, miel, pasas, ciruelas, higos, alcaparras, aceitunas, bizcocho y por supuesto agua en abundancia y frutas, aún a sabiendas de que pronto se corromperían.

Las compras las hacía en tierra el promotor, pero una vez embarcadas quedaban bajo la responsabilidad del maestre que las distribuía en la forma más racional posible, considerando las filtraciones de agua de los bajos y la disponibilidad de los toneles, montados al modo de los bodegueros para aprovechar espacios.

El maestre era auxiliado por el contra maestre, a cuyo cargo estaba la contratación del personal en tierra para ser embarcado, y la disciplina en el interior de la nave, muy rigurosa, por cierto, aunque los castigos mas ejemplares (azotes, abandono en tierra) quedan a cargo del Capitán.

La administración de los alimentos, estaba a cargo del despensero, que no era el mero custodio de la despensa, sino un cargo importante, pues calculaba los menús y establecía los racionamientos, siendo blanco frecuente de las protestas o las iras de la tripulación.

Aparte de ello se cargaban animales vivos para ser sacrificados durante la travesía, como cerdos o gallinas; y otros, se llevaban con ánimo de aclimatarlos en Indias. Caso de los caballos, mulos, asnos, cabras, perros, etc., que iban sobre cubiertas.

El coste de las mercancías embarcadas era, en el caso de largas travesías, superior al precio de la nave, como comprobamos en la flota de Magallanes, preparada para dar la vuelta al mundo.

La navegación se hace mirando al cielo y al mar. Se necesitaban dos coordenadas que proporcionan la ballestilla y el astrolabio. Se confirman por la altura de la estrella polar al orto y al ocaso. Colón fue el primero en observar las variaciones de la aguja magnética. Los cálculos estaban sujetos a errores de 60 millas.

El viento depende de Dios y Santa María del Buen Aire. Alejo Fernández la representa en el cuarto de almirantes con el manto abierto protegiendo a la flota y a los navegantes. Las expediciones eran a veces tan dramáticas que terminaban en procesiones públicas de acción de gracias.

Como si las expediciones y viajes no tuviesen intrínsecamente dificultades, aparece la piratería. El Papa Alejandro VI (1493-94) había distribuido tierras y mares

entre las dos potencias descubridoras España y Portugal a condición de cristianizar a los nativos. El resto de Europa se sintió excluido; Francia, Holanda e Inglaterra no encontraron mejor forma de expresar su contrariedad, que atacando a las naves españolas de regreso; ¿dónde está el testamento de Adán?, se preguntaban los ancestros de Voltaire.

Para mejor hostigar a los barcos españoles, ocuparon algunas islas y puertos en el Caribe y en el continente, con infracción del derecho internacional, y ejecución de la más descarada piratería.

Ya en 1501, los Reyes Católicos ordenaron la construcción de carracas para proteger las flotas. En 1513 la Casa de Contratación, envió dos carabelas artilladas para defender los navíos de los piratas franceses. En 1537 fue toda una Armada Real para amparar los retornos.

Carlos V instauró dos flotas anuales en enero y septiembre, protegidas por navíos armados, sufragados por la Lonja de Mercaderes (Impuesto de Averías). Toda expedición debía estar encabezada por pilotos examinados. Al regreso daban cuenta de sus conquistas y de su botín; de ahí la designación del Puerto de Sevilla, en exclusiva. El mismo Emperador autoriza a los extranjeros para comerciar con Indias y seguramente agobiado por su crónica falta de medios, habilitó nada menos que nueve puertos para el envío de flotas a América (entre ellos, Cádiz), Sevilla reaccionó en el acto consiguiendo la abolición de la medida, posiblemente a cambio de alguna nueva contribución.

Con el respaldo de la Casa de la Contratación, se hacen todas las expediciones. Juan Díaz de Solís, Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa, Vasco Núñez de Balboa y tantos otros que fueron completando conocimientos, aunque Américo Vespuccio, cargó con el honor insospechado de dar nombre al continente. Juan de la Cosa traza el primer Mapa-Mundi. Fernando de Magallanes —rechazado también por el Rey de Portugal— salió en 1519 con cinco naves y 270 hombres a buscar la otra ruta de la India; sólo volvió Juan Sebastián El Cano con 18 hombres en la nao Victoria en 1522. En el mismo año, Hernán Cortés conquistaba Méjico y Pizarro entraba en el Perú.

La composición de naves para cada expedición era variable, no menos de tres buques, dependiendo de las posibilidades del promotor. A partir de la creación de la Casa de Contratación, el número de expediciones crece: En 1504, tres navíos para América; en 1506, veintitrés; en 1507, treinta y cuatro; en 1508, cuarenta y cinco; en la década de 1510 setenta y una. El afán de aventuras y el prestigio de los que salían, contagió a los andaluces y posteriormente a toda España. Miles de hombres —también mujeres—, familias completas se embarcaron en la empresa de Indias.

La Casa de Contratación, consiguió el máximo nivel científico, siendo sus pilotos mayores Américo Vespuccio, Sebastián Caboto, Alonso de Chaves y otros cos-

mógrafos. Alonso de Santa Cruz hizo la primera carta de desviación magnética. Citemos también a Hernando Colón, hijo del Almirante, insigne bibliófilo renacentista que acompañó a su padre en uno de sus viajes.

Exportamos ropas, jarcias, alquitrán, pólvora y con el tiempo, vidrio, plomo, papel, atún. De toda Europa se trasvasaban telas, maderas y quesos. Llevamos medicinas, farmacias completas, imprentas y máquinas para amonedar, cristalerías, telares y herramientas agrícolas.

Los principales renglones de nuestra importación, fueron sin duda la plata y el oro, perfectamente controlados, así como perlas, maderas preciosas, añil, zarzaparrilla, cochinilla, palo de Brasil, maíz, cebada, cacao, tomate, patata, algodón, azúcar, tabaco y de los animales vivos, el pavo y el papagayo, éste último con carácter suntuario.

Hasta 1650 navegaron a Indias 10.635 navíos con un total de 211.853 toneladas. Regresaron 7.322 con 1.605.500 toneladas³.

Esto no obstante, casi siempre los retornos eran inferiores en cifras y superiores en decepciones. Pese a la euforia del puerto, no todos, ni casi ninguno logró hacer verdadera fortuna. Debían volver desde la Habana o Veracruz, navegando en flotas. Siempre había ataques de piratas holandeses, ingleses o franceses. Si la conquista era a veces una acción de guerra con los indios, el retorno, era un combate entre fragatas y galeones, y ya cerca de España, los piratas berberiscos. Pero al menos, las expediciones sirvieron para contornear el continente y levantar sus planos. Si no hicieron fortuna, hicieron geografía.

IV. Los Mercaderes: La Casa-Lonja

Los mercaderes de Sevilla, por su parte estaban constituidos en un Consulado, a semejanza de los existentes de Burgos, Valencia y Barcelona. Designaban treinta electores comerciantes, que entre sí elegían un prior y dos cónsules, cada dos años, con jurisdicción específica para fallar los pleitos entre mercaderes. Ante la pretensión de los cargadores de Indias de formar gremio aparte, Felipe II dispuso en 1543, que dicha profesión recién nacida, se integrase en el Consulado. Por su importancia social y económica, pronto los recién llegados ocuparían los primeros puestos. Participaron en el despacho de las flotas mediante la designación de un buque que formaba parte de ella con tonelaje convenido, y con la presencia

³ Los barcos al retorno eran lastrados con troncos y maderas preciosas para hacerlos pesados en el Atlántico. En la Barra de Sanlúcar se vendía el lastre, a poco precio, o lo arrojaban al mar para así aligerar peso.

del cónsul en la inspección de salida tanto en Sevilla como en Cádiz. Este comercio les proporcionaba altos beneficios, hacían préstamos a los navegantes y a la Corona, dependiendo sus negocios cada vez de la salida y regreso de los navíos. Curiosamente en sus casas alzaron torrecillas o miradores para ver las velas en la campiña del Guadalquivir.

Administrativamente, Casa de Contratación y Consulado tenían competencias distintas, pero en la práctica, estaban en permanente contacto. Los tratos seguían haciéndose en las gradas de la Catedral, pese a las protestas del Cabildo que ya en 1520 decoró la puerta de acceso al patio de los Naranjos —Puerta del Perdón— con un relieve (que subsiste) representando a Jesús que expulsa a los mercaderes del Templo Salomónico. Los negociantes sevillanos no se dieron por enterados. El arzobispo Rojas llegó a amenazarlos de excomunión.

Fue el propio Felipe II, quién accediendo a peticiones del Cabildo y del Consulado, dispuso la construcción de una Lonja, en un solar de la Corona situado entre Catedral y Alcázar, encargando el proyecto a Juan de Herrera, su arquitecto de El Escorial. La primera piedra se puso en 1585 y lo ejecutaron Andrés de Vandelvira y Miguel de Zumárraga. Antes de estar acabada, fue ocupada por los comerciantes, víctimas de multas y excomuniones. En verdad no se terminó hasta mediado el siglo XVIII. Este nuevo inmueble denominado Casa-Lonja, fue financiado con anticipos del Rey, y un impuesto “de Lonja” aceptado por los comerciantes. Edificio con cuatro fachadas del más puro estilo herreriano, ejecutado en piedra, y de gran funcionalidad que tardó mucho en acabarse, y tuvo parcialmente otros destinos, como Academia de Pintura, de Murillo y sede de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación.

Una faceta más del carácter elitista de la actividad, es la aparición de los corredores de Lonja. Sólo son doce, y además nombrados por la autoridad. No hay examen para ellos.

El Gremio, administra los impuestos: que aparte del uno por ciento, sobre importación y exportación, inicial o “de Lonja”, se van creando sucesivamente. Así tenemos: otro uno por ciento “de infantes” para mantener la infantería en Flandes; otro uno por ciento, para Averías (especie de seguro mutuo); un 1’5 por ciento para balbas y todavía un 0’05 por ciento para personal. También se ocupaba del seguro marítimo y de la recuperación de naves y cargas.

El Consulado prestaba importantes servicios a su cargo, tales como escoltar las flotas con navíos armados, sufragado por averías y el envío de navíos de aviso, para indagar la situación de las flotas en el regreso y ayudarlos en sus dificultades, hasta prestó al Tesoro y al Ayuntamiento. Tenía a su cargo la administración del Puerto. También soportó muchas veces en los últimos años el embargo de sus mercaderías por el Rey, a cambio de unos documentos “Juros” que aseguraban una renta al titular.

La Casa-Lonja, ha tenido el noble destino final de ser archivo de Indias. Guarda toda la documentación administrativa referente al Nuevo Mundo, incluso Filipinas, y los archivos de la Casa de la Contratación, Consejo de Indias, Consulados de Sevilla y Cádiz, etc. El edificio está declarado Monumento Nacional y Patrimonio de la Humanidad (UNESCO).

V. Dos Siglos de Polémica

A partir del monopolio legal otorgado a Sevilla en 1503, la ciudad de Cádiz no cesa de reclamar para sí el tráfico de Indias. Sus argumentos fundamentales son dos: la superioridad de la Bahía sobre la Barra de Sanlúcar y la mayor existencia de comerciantes en Cádiz que en Sevilla.

A. Inconvenientes de Sevilla

Las autoridades y fuerzas vivas gaditanas, aún reconociendo que Sevilla es el único puerto interior de España, exponen que su acceso es muy difícil, dado que el canal de Sanlúcar está perjudicado por la Barra, confluencia del Guadalquivir con el Atlántico, de complejo tránsito y muchos naufragios. Montijo, la primera zona según entrada, es un cementerio de barcos; pasado Sanlúcar, que tiene buen agua, Bonanza es un buen puerto, muy abrigado donde se puede “ancorar” pero la subida del Guadalquivir a vela, por cualquiera de los dos brazos practicables, es desproporcionada al tiempo y esfuerzo necesarios, con perjuicio para las mercancías y las personas.

Continua referencia en todas las discusiones es el canal de Sanlúcar; para los gaditanos, obstáculo a toda navegación de altura, mientras que Sevilla se afana en demostrar su accesibilidad y ventajas.

El canal objetivamente, según los sondeos y descripciones que se manejan, comienza en el Atlántico, pasada la piedra de Salmedina, accediendo al lugar llamado “Los Pozos de Chipiona”, de gran profundidad y anchura, frente a las costas de Doñana. Tiene de largo como media legua y un ancho de 221 a 280 brazas. Su fondo es en parte rocoso, y en trechos, de piedra, arena, greda, lama y cascajo. Su profundidad, de 10 a 23 codos, según lugares. Tiene señales exteriores para efectuar las viradas. Da paso a Sanlúcar de Barrameda (ciudad) y posteriormente Bonanza.

El Puerto de Bonanza goza de agua suficiente, suelo bueno para anclar, y tal abrigo que no hay memoria de que se haya perdido allí navío alguno que estuviese fondeando.

El acceso a Sevilla, se hace a través de dos brazos del río Guadalquivir, de tramos perfectamente descritos, con unos 75 Km. de largo, afectado por las mareas y también por las riadas estacionales, llegando sin sobresaltos al centro de Andalucía.

A través de la polémica, nos informamos de que existen dos sondeos; uno el llamado tradicional de la Marina, con minuciosa descripción de lugares y corrientes, firmado por el ingeniero Don Alberto Mienson en 1720 (que propone las obras e instalaciones que se deben efectuar en sus márgenes para el adecuado aprovechamiento); y otro, hecho por el almirante Don Manuel López Pintado, por orden de Su Majestad, a fin de comprobar si los navíos cargados tal como entran o salen de Indias, pueden navegar con seguridad por sus aguas o canales, emitiendo rotundo dictamen el almirante a favor del canal, siempre que las naves sean como máximo de 624 toneladas y 60 cañones, tal como había recomendado anteriormente el Teniente General Don Antonio Gaztañeta. Este sondeo fue impugnado por Cádiz, y mandado repetir por Felipe V en la segunda parte de su reinado.

B. La Inseguridad de Cádiz

Si en la literatura de la época y en las controversias nada pacíficas sobre las ventajas de uno y otro puerto, Cádiz invoca las dificultades de Sanlúcar, Sevilla alega la inseguridad de la Bahía de Cádiz.

Se recuerda que en el Siglo XVI, el pirata inglés Francis Drake atacó Cádiz, aunque fue rechazado (1587).

En 1596, una poderosa flota comandada por el Conde de Essex y Charles Howard, honorables lores de Inglaterra e integrada por otros aventureros y corsarios, ocupan la ciudad durante dieciséis días sometiéndola a un saqueo implacable; se llevaron el oro y la plata de iglesias y particulares, causando numerosas víctimas.

La ciudad reaccionó fortificándose a cuyo efecto se instalaron cañones en lugares estratégicos, fabricados en Sevilla y en Inglaterra.

En 1 de noviembre de 1625, una escuadra anglo-holandesa, intentó repetir el saqueo pero fueron rechazados gracias a las baterías de costa. Todavía en 1702, otra escuadra anglo-holandesa desembarca en Rota y conquista el Puerto de Santa María, intentando hacerse con Cádiz por tierra y mar, pero no pudo lograrlo por la eficacia de la artillería y el auxilio de las poblaciones vecinas entre ellas Sevilla.

Esto no obstante, la polémica sobre seguridad, siempre estaba viva. Sevilla alega que la entrada a la bahía de Cádiz entre las Puercas y el Diamante, es más peligrosa que toda la Barra y que con vientos de sur y levante se han perdido en su interior, numerosos barcos fondeados (20 en octubre de 1614), teniéndose presente que el día 4 de octubre de 1714 se hundieron más de cien, en el interior de la bahía, por un temporal de levante.

VI. Fricciones de Intereses y Legislación Cambiante

Un repaso a la colección legislativa del XVII y principios del XVIII nos muestra la constante presión de unos y otros sobre los Reales Consejos para continuar o conseguir la situación monopolística de Sevilla.

En los años 60 de l siglo XVII, hay un forcejeo jurisdiccional entre Sevilla y Cádiz. Se autoriza el Juzgado de Arribadas de Cádiz para despachar aparte de la Casa de Contratación de Sevilla, pero en 1664, Sevilla consigue la desaparición del Juzgado de Cádiz.

Bajo Felipe IV (1621-1665), en enero de 1661, se reitera que los navíos de Indias entren y salgan por Sanlúcar, exclusivamente y en el mismo sentido hay disposiciones en enero, febrero y mayo de 1664, pero en junio, se produce una propuesta formal de la Junta de Guerra de Indias. Los galeones traen importantes tesoros. La Junta de Guerra sugiere el puerto de Cádiz. Su Majestad, insiste en que sea Sevilla.

Pese a ello el comercio de Sevilla venía languideciendo desde principios de XVII, y el recuerdo de Felipe IV, con sus guerras exteriores, no era el marco más adecuado para restablecerlo. En 1649, aparece la peste que causa 60.000 muertos, sucumbe la mitad de la población. No entran barcos en Sevilla. El río estaba aterrado y los navíos, cada vez mayores eluden el Guadalquivir. El tráfico de Indias, pasa de hecho a Cádiz, aunque Sevilla mantiene el privilegio legal.

Con Carlos II (1665-1700) la situación fáctica se acentúa a favor de Cádiz.

En agosto de 1666, es el propio Presidente de la Casa de la Contratación quién advierte que los cinco últimos galeones fabricados en Pasajes, son demasiado grandes para la Barra de Sanlúcar, resolviéndose que tomen el puerto de Cádiz, pero que en adelante no se fabriquen galeones mayores que el “Roncesvalles” (de 500 toneladas, planudos y de sólo dos cubiertas). Es un hecho consumado, pero impuesto por las circunstancias de guerra y comercio.

En septiembre de 1667, el presidente de la Casa de Contratación de Sevilla, consigue que los navíos alijados en Cádiz, pasen forzosamente por la Barra de Sanlúcar, cédula de 1668. Posteriormente el Consejo de Hacienda pidió informes al Consejo de Indias, y éste a la Casa de Contratación sobre las posibilidades de Sevilla y Cádiz, determinando este último que caso de elegir Cádiz, habría de fortificarse la Plaza. En septiembre de 1677, la misma Casa de Contratación, propone Sevilla, acompañando informe del Consulado de Comerciantes y del Arte Mayor de la Seda y catorce Gremios de Reventa. La Junta de Guerra de Indias, por el contrario se inclina por Cádiz, y su Majestad, revocando la Cédula de mayo de 1664 a favor de Sevilla y Sanlúcar, manda que en adelante, galeones y flotas entren por la bahía de Cádiz, y se nombre un Intendente General de

Marina, que residirá en dicha Capital, quedando en Sevilla meramente el aparato burocrático. Julio de 1680.

A partir de 1684, no cesan las representaciones de Sevilla que para que se le restituya el monopolio, terciando también en la polémica la propia ciudad de Sanlúcar, que pide ser sede del comercio, acompañando mapa y planos del puerto y la Barra con sondeos e información. Otra opción es la de Puerto Real, propuesta por García Bustamante, que aún reconociendo las ventajas de Sanlúcar considera impracticable la Barra mientras no se mejore.

Huelga decir que el dragado de la Barra se hacía con trabajo personal, escaso utillaje, inmersiones a pulmón arriesgadas y pequeños resultados, desproporcionados al esfuerzo de los especialistas de Sanlúcar y Chipiona, únicos concededores del fondo. También fracasó el invento de una campana submarina.

En 1695, el gremio de mercaderes de Indias, hace a la catedral un suntuoso regalo de colgaduras de terciopelo, tal vez como llamada al poder de la Iglesia, frente a los logros de Cádiz.

Ya en 1702, el Consejo de Indias propone un sondeo de la Barra de Sanlúcar. Se cruza el informe del Teniente General Don Antonio Gaztañeta que la considera impracticable para navíos de más de 624 toneladas y 60 cañones.

El sondeo lo practica Pedro Fernández de Navarrete, que detalla que barcos pueden pasar y cuales no, según tiempos, mareas y circunstancias. Don Juan de Castro y Don Martín de Salas, emiten voto particular a favor de Sevilla, a través de Sanlúcar, pero con navíos de 624 toneladas máximo.

La marina había evolucionado en España y en el mundo, siglos después del descubrimiento. El navío de grandes proporciones se impone. Pasar la Barra era difícil pero posible para grandes flotas y lo hicieron varios almirantes pero los pesados galeones no podían subir a vela por el Guadalquivir hasta Sevilla, y se descargaban en Bonanza.

Felipe V zanjó la polémica y con su Decreto de 12 de mayo de 1717 optó por Cádiz, disponiendo el traslado a aquella capital de la Casa de Contratación y el Consulado. Terminaba con 214 años de monopolio sevillano, (sólo 176 para el consulado de mercaderes).

El Presidente era José Patiño, un italiano que había instaurado el catastro en Cataluña. Traicionó a Sevilla llevándose la Casa de Contratación que presidía, a Cádiz.

VII. Reacción de Sevilla

Sevilla continúa presionando. Están vacíos los negocios, no funcionan los veinte mil telares instalados en la capital (el número de telares ha sido objeto de contro-

versias; aún admitiendo que había un telar en cada casa y muchos en los conventos, parece exagerado). Sevilla aduce con cifras el perjuicio a la Real Hacienda que se está causando por la tolerancia de Cádiz en todos los aspectos.

Seguramente impresionado por los argumentos y por las opiniones de sus Consejeros en marzo de 1720, Felipe V dispone un sondeo de la Barra, por ingenieros y pilotos titulados; y otro sondeo de Bonanza a Sevilla, que se presenta algo después, acompañado también de relación de pilotos y técnicos que han intervenido y un resumen de todo lo hecho, firmado por el ingeniero jefe Don Alberto Miensón, con las diferentes obras que han de ejecutarse en la Barra, Chipiona y Sanlúcar, así como almacenes y arsenales que se necesitan, demostrado todo ello con planos, cortes y elevaciones.

El nuevo sondeo fue efectuado el 14 de agosto de 1720 por el Almirante Don Manuel López Pintado. Llevando a bordo al Capitán General de Mar y Tierra, Don Francisco Álvarez Cuevas, al escribano del Ayuntamiento de Sanlúcar, Pilotos y Contramaestre, Despensero y Condestable, con un tercio de marea, Navío Nuestra Señora de Begoña, pasó sin dificultad la Barra de Sanlúcar y sobraron de 3 a 6 codos.

Sin embargo fue impugnado por Cádiz, alegando haberse hecho sin su participación, que el navío no llevaba 60 cañones, que el viento era de popa, y esperaron dos tercios de marea crecida antes de maniobrar, que el barco iba cargado con arena, no con artillería, y que no iba a toda carga llevando la manga una vara fuera del agua, y la segunda cinta, mas de ocho pulgadas.

A la vista de la controversia, Felipe V decide trasladar el estudio a una amplia Comisión, disponiendo en 16 de julio de 1722 que: “*en la Posada del Real Consejo de Castilla, se forme una junta de los tres Consejos⁴, con Don Jerónimo de Uztáriz como técnico, mas las representaciones de las ciudades de Sevilla y Cádiz, a fin de que a la vista de todos los antecedentes, sondeos y alegaciones, emitiesen dictamen en sobre el traslado a Sevilla de la Casa de la Contratación*”.

Todo ello se encuentra impreso en el volumen titulado: “*Resumen o extracto de la competencia de las dos Ciudades de Sevilla y Cádiz, sobre la posesión e integración del Comercio de España, la América y otros puntos expuestos a S.M. Luís I en su Real Gavinete*”. Conservado en la Biblioteca Capitular y Colombina de Sevilla⁵.

Sevilla presenta sus argumentos en forma de memorial (Págs. 5 a 26) y Cádiz los suyos bajo el título de Representación (Págs. 27 a 36) ambas fechadas en el mismo año de 1722.

⁴ Castilla, Indias y Hacienda.

⁵ Ref. 33-4-5. Tamaño 15 cm. x 20 alto.- Folios 211+75+6.- Imprenta Blas y Quesada.- Contiene recopilaciones de textos legales, informes y toda la documentación.

La Junta en cuestión la componen:

1. El Marqués de Mirabel, Gobernador del Consejo Real de Castilla.
2. El Conde de Torrehermosa. Ministro.
3. Don Diego de Rojas.- Consejero de Indias.
4. Don Francisco Aparregui.- Consejero de Órdenes.
5. Don Francisco de Varas, Ministro del Tribunal de la Casa de la Contratación.
6. Don Miguel Núñez, Ministro.
7. Don Jerónimo de Uztariz, Técnico con voz y voto.
8. El Diputado de Sevilla, Marqués de Thous, Regidor y representante del Consulado de Mercaderes.
9. Don Francisco Marcos López de Villamil. Diputado por Cádiz
10. Don Andrés de Pez, Ministro.
11. Don Jacinto Arana, Inquisidor.
12. Don José Patiño, Presidente del Tribunal de la Casa de la Contratación e Intendente General de la Marina.

Al cabo de tres años, oídos los pareceres de las partes y examinadas las pruebas aportadas, se produce la votación computándose ocho votos a favor de Sevilla, que son los mencionados en primer lugar.

El Diputado por Cádiz Sr. Marcos, opta por el mantenimiento de la Resolución de 1717 que trasladó la Casa de la Contratación y Consulado a Cádiz.

Don Jacinto de Arana, pide que se instale en Puerto Real.

Don Andrés de Pez, Don José Patiño y el propio Sr. Arana, aún admitiendo la ventaja de Sevilla no consideran practicable su acceso dadas las dificultades de la Barra de Sanlúcar, por lo que votan por Cádiz.

VIII. Forma y Fondo de la Polémica

Aunque no se siguió un método procesal reglado de réplica y duplica que nos permitiría enfrentar las opiniones, en los escritos de ambas partes, se expresan con claridad los argumentos propios y se refutan los adversos, lo cual demuestra que conocían perfectamente las alegaciones contrarias, bien porque las discusiones arrastraban siglos de confrontación, o bien porque las pasiones (e intereses) de ambas ciudades aireaban los argumentos, mostrando ambas partes sus conocimientos verdaderamente universales de casos análogos, con continuas alusiones a la historia y la geografía.

Ambos textos son muy concretos en defensas y acusaciones. Invocan la autoridad del Teniente General Gaztañeta que en 1713 en el: "*Tratado de construcción*

de Baxeles” había dado normas concretas. Otra referencia es Veitia y Linage con el: “*Norte de la Contratación de Indias Occidentales*” (Sevilla 1672), no faltando citas eruditas de Rodrigo Caro.

Extraemos, pues, sintéticamente de las explicaciones de votos y de los escritos finales, los términos de la polémica, que motivaron la resolución de Su Majestad en 1725.

Las alegaciones de la mayoría (ocho votos) favorables a Sevilla, se resumen:

- En cuanto a la importancia del comercio marítimo, Cádiz sólo tiene 26 comerciantes registrados, y Sevilla ha llegado a 100.
- Que el registro de mercancías señalado por Cádiz, incluye los envíos de Jerez, Sanlúcar, Puerto de Santa María y los retornos de Sevilla.
- Que el ministro designado por Sevilla para ver la flota en Cádiz, bajaba siempre con toda prontitud y nunca se causó perjuicio alguno, por retrasos en el despacho.
- Que la Casa de Contratación viene funcionando en Sevilla desde hace 214 años, en un edificio adecuado, que ahora no se usa; y que el Consulado se estableció hace 174 años en la Casa-Lonja, edificio suntuoso “célebre en todo el orbe” y construido con aportación de Felipe II.
- Que también la Aduana de Sevilla, construida por Alfonso X, “El Sabio”, padece los mismos inconvenientes, siendo estos tres edificios los más célebres de Europa, y están abandonados.
- Que son muchas las Audiencias de capitales que desplazan sus funcionarios a puertos, como Ciudad de la Plata respecto a Potosí; Que en Chile la administración radica en Santiago y se desplaza un oficial a Valparaíso.

Las alegaciones de la minoría (cuatro votos) encabezada por el diputado de Cádiz, justifican su postura de mantener la cabecera en dicha capital diciendo: “*Que es monstruoso (sic) que radique en Sevilla la Casa de Contratación, Consulado, etc, a veinte leguas de distancia, cuando todo el comercio mayorista con indias reside en Cádiz, hasta tal punto que los registros de flota ascienden a Cádiz a 418.793 pesos, y el de Sevilla a 44.560; Que en los Galeones, Cádiz cobró 153.487 pesos y Sevilla sólo 15.950, siendo evidente que todas las compras de carena, abastecimientos, apresto de bajeles y paga de soldados se hacen en Cádiz y que el Ministro del Tribunal destacado en Cádiz es el único operativo de la Casa de Contratación, mientras que los de Sevilla, están ociosos*”.

Pone el ejemplo de Francia, donde cualquier puerto que sea navegable, tiene Tribunales de Contratación y lo mismo en Génova, Venecia, Smirna, Nápoles, Róterdam, Lisboa, Dunquerque, Stocolmo, Copenhague, y en España los tienen Bilbao, Málaga, Barcelona, e incluso en América, siempre a la vista del mar, y que antes de que se erigiera el Consulado en Sevilla, había en Cádiz, Tabla y Juzgado de Indias.

Volviendo al tema mercantil, alega que Sevilla sólo tiene 20 casas de negocio marítimo, y Cádiz más de 200, y que los retrasos de Sevilla en el despacho de asuntos mercantiles, hace mas de un siglo que se padecen, y no los seis años que hacen de la traslación, afirmando finalmente que antes de regresar la jurisdicción a Sevilla, sería preferible concederla a Sanlúcar de Barrameda, que es la verdadera entrada de su puerto.

Sevilla replica:

- Que Smirna, Venecia, Génova, Barcelona, Róterdam y otros puertos que se mencionan, son cabezas de sus respectivos reinos, con grandes territorios para abastecer flotas, mientras Cádiz es sólo una pequeña isla.
- Que las grandes Armadas Reales, anclaron en Bonanza y sus caudales y efectos se remitían por tierra a Sevilla.

Cádiz invoca los servicios prestados a la nación española, resistiendo sitios como el de 1702, en que reunidas las fuerzas de las mayores potencias de su tiempo, fueron derrotadas y que Sevilla está mas expuesta a ataques enemigos por la cercanía de Portugal.

Sevilla acusa que la propia guarnición militar, incluso oficiales, practica el contrabando, y en cambio, les falta pólvora, balas y municiones.

Informa Sevilla:

- Respecto a las dificultades de la Barra de Sanlúcar y el canal de entrada a Bonanza, hacen constar que para entrar en Veracruz, Cartagena de Indias, La Habana, Río de la Plata y otros puertos, hay mas dificultades que en Sanlúcar.
- Que la entrada a la bahía de Cádiz a través del canal de las Puercas es más estrecha que la de Sanlúcar, y que en la Barra se han perdido 6 navíos y una galera en 140 años, salvándose hombres y mercancías, mientras que en Cádiz, se han perdido innumerables barcos, más de cien en un sólo día por causa del temporal de levante (el 4 de octubre de 1714) y anteriormente dos de la armada de Flandes, la nao Concepción, la flota de Holanda, un navío de aviso, tres barcos extranjeros e infinidad de barcos y falúas.
- Que para pasar la Barra hay cuatro vientos favorables y para salir de la bahía sólo dos.
- Que cuanto se dice sobre las dificultades de la Barra, es pura invención o exageración, pues últimamente han pasado las flotas del almirante López Pintado (8 navíos), la de Chacón (18 navíos) y las de Serrano con 11 navíos, sin dificultad, y que éstas nacen casi siempre de la impericia de los pilotos. Aportan los testimonios; y que en 1667 entraron dos armadas de Tierra Firme y tres de Nueva España, con 29 navíos y la Capitana con más de mil toneladas.

- Insisten en que las medidas de los buques deben ser las propuestas por Don Antonio Gaztañeta en 1713, o sea máximo de 800 toneladas y artillería de 60 cañones.
- Que durante 178 años, han entrado los navíos por la Barra de Sanlúcar, sin dificultad.

Cádiz, manifiesta:

- En cuanto al sondeo de 1720, que se dice hecho por personas peritas, se trataba de seis barqueros de Chipiona que no saben firmar, y ello no puede anular los sondeos antiguos de la Marina, que desaconsejan el paso de bajeles de buen tonelaje, o sesenta o setenta cañones.
- Que la navegación por la Barra es tan arriesgada que si a Sevilla se le mandase asegurar el importe de un sólo navío de línea cargado, se apartarla de este intento y que si difícil y peligrosa es la entrada en la Barra, más lo es la salida, pues los navíos vienen cargados de mercancías y necesitan más fondo.
- La misma minoría se opone al traslado, argumentando que el paso al puerto de Bonanza (en Sanlúcar) es casi imposible de alcanzar por las dificultades de la Barra, pues sólo se puede navegar a través de un estrecho canal entre rocas, que no permite más que el paso de un navío, a condición de haber marea alta, viento favorable y buena visibilidad para ver las marcas de la orilla, habiendo varias vueltas y tornos, sin que la solidez del suelo permita echar ancla.
- Que la Barra es tan peligrosa que las aseguradoras no quieren asegurar el riesgo de pasarla.

A esto responde Sevilla, que es totalmente falso.

Una alegación importante de Sevilla, acaso la más determinante del cambio, es el fraude a la Hacienda Real posibilitado por Cádiz.

- Sólo en el año 1721, entraron en la bahía, 365 bajeles extranjeros, debiendo tributar 868 *quentos*, y sólo se recaudaron 186, con perjuicio de 672 *quentos*, para la Hacienda Real, o sean 1.500.000 pesos.
- Los buques extranjeros reciben oro y plata procedentes de Indias, a través de flotas, calculándose el fraude a la Hacienda Real en dos millones de pesos.
- Que también hay gran defraudación en el aceite, cuya octava parte no percibe la Hacienda Real, pues se embarca directamente en la Isla del León, El Puerto y Chiclana.
- Que en el tercio de toneladas a favor de vinos, aceites y aguardientes, se incluye lo correspondiente a Cádiz, El Puerto, Jerez, Sanlúcar y Puerto Real.

- Que los almacenes de Isla del León, El Puerto, Chiclana, etc., están contruidos sin licencia, y no deben tener vasija alguna.
- Es práctica habitual que los comerciantes exportadores declaren 40 arrobas y media de las pipas, y luego embarquen otras de 70 arrobas, con fraude a la Hacienda.
- Que en Sevilla los extranjeros abonaban el 30 por ciento de entrada o salida, mientras que en Cádiz vienen tributando del 1,5 al 2,5 sólo por la salida, y a veces, nada.
- Que al no haber espera en Cádiz para el reconocimiento de fardos, cajones, etc. existe una defraudación muy alta.

Cádiz, responde que en cuanto a los supuestos fraudes a la Hacienda Real, siempre será mayor en las 34 leguas que hay en las márgenes del río Guadalquivir hasta Sevilla, que en las cuatro leguas de orilla en la Bahía de Cádiz.

Otra alegación de Sevilla, es el excesivo coste que supone la instalación de Cádiz. Afirma que los gastos al establecer los Organismos en Cádiz han subido, pues un Ministro de contratación en Sevilla cobraba 16.500 reales, y en Cádiz cobra 30.000 reales.

El abastecimiento de los barcos en Cádiz se encarece mucho, pues Cádiz no tiene tierras y hasta el agua han de traerla de fuera.

El edificio de la Aduana de Cádiz es arrendado, y muy pequeño no siendo posible almacenar ni reconocer géneros, lo que supone un gran fraude a la Hacienda.

Sevilla dice además que hay un exceso de extranjeros en Cádiz, pues su número excede en mucho a los nacionales.

La ropa extranjera que entra por Cádiz, pasa casi íntegramente sin tributar.

Cádiz responde: Que en cuanto a extranjeros residentes en Cádiz, no llegan a un quinto de la población, calificando de “calumnia” la afirmación de Sevilla.

Ambos escritos de alegaciones terminan con las declaraciones de lealtad que corresponden.

Sevilla por su parte: *“apela al amor a Su Majestad, deseo del aumento del Real Tesoro y verdad justificada que dedicar a los Reales Pies de V. Majestad”*.

Cádiz termina proclamando ser una plaza fuerte rodeada de castillos, abrigada de los vientos, atalaya hacia el mar exterior: *“asombro de las Naciones todas, por su total seguridad, y resguardo de los tesoros de Su Majestad”*.

IX. Resolución Real

Finalmente, el Rey Felipe V, por Decreto de 21 de septiembre de 1725, decide la polémica, disponiendo que se haga otra prueba con navíos de Su Majestad, cargados como los que van a las Indias, pero entretanto:

1. Se restituye a Sevilla los Tribunales de la Contratación de Indias y el Consulado.
2. Se suprime la Aduana de Cádiz, reduciéndola a despachar las mercancías que necesitare para su consumo interior, reservando a Sevilla todo navío español o extranjero que entre o salga para Indias, que sólo deben hacerlo por Sanlúcar y Bonanza.
3. Se restituye a Sevilla la Tabla de Indias.
4. Se obligue a los extranjeros a residir 20 leguas de los puertos.
5. Se reserve a los hacendados y cosecheros de vino, aceite y aguardiente, el tercio del tonelaje de los buques de las flotas.
6. Que para el comercio con América, se fabriquen navíos que no excedan de 624 toneladas, y porte de 50 cañones.

Al mismo tiempo reorganiza su administración, reduciendo los sueldos en un tercio y ordenando que el presidente de la Casa de la Contratación residiera en Sevilla, y el Intendente General de Marina, en Cádiz. Que el Consulado redujera sus sueldos a los que tenía en 1717; que los derechos de Aduana fuesen iguales en todo el Reino, que se cerrasen los almacenes ilegales de la bahía de Cádiz (Isla del León, Puerto Real, Chiclana, y otros) quedando prohibido el comercio de oro y plata procedente de América; que se custodie el sello por dos personas.

Y que en cuanto a las obras propuestas en el canal de Sanlúcar y Puerto de Bonanza: *“quede por ahora en suspenso para resolver cuando fuera de mi agrado”*.

Patiño había caído en desgracia.

X. Efectos en Sevilla

La ciudad acogió con júbilo el Decreto de su Majestad, aún a sabiendas de que el río estaba aterrado y que los navíos superiores a 624 toneladas, que ya eran muchos, no podían acceder a su puerto. Los seis metros de calado del río, se habían reducido a tres.

Con todo, envió su pláceme al Rey y Señores de los tres Consejos, hubo repique de campanas y la satisfacción popular de una victoria.

La Casa de Contratación, fue nuevamente ocupada por sus titulares, se dio nueva vida a la Casa-Lonja de los Mercaderes. También fueron restauradas las extraordinarias atarazanas de Alfonso X, a la espera de una rehabilitación del comercio. Funcionaba en Triana la Escuela de Mereantes para la formación de navegantes; la Casa de Contratación seguía expidiendo títulos a pilotos y cartógrafos, pero la articulación de la carreta militar en Cádiz y San Fernando, mermaba posibilidades

a los aspirantes de Sevilla. De allí salen expediciones científicas bien pertrechadas para medir el ecuador, para dibujar otro cielo, navegar de otra forma, para hacer ciencia, con médicos botánicos y astrónomos, sabios como Churruca o Gravina, al estilo de Jorge Juan.

Vencidos por la realidad, en Sevilla no quedan soñadores que se embarquen para más descubrimientos, ni más ilusos que lo arriesguen todo para adentrarse en lo desconocido. Se vuelve al cabotaje, a la pesca cercana. Don Quijote ha recobrado la razón.

XI. Reacción Positiva de Cádiz

La nueva decisión real, provocó los consiguientes trastornos en Cádiz, cuyos habitantes supieron encajar la adversidad, conscientes de su superioridad geográfica.

Patiño volvió al poder como Secretario de Estado, Guerra, Hacienda, Marina e Indias, siempre volcado en Cádiz.

Por lo pronto, era positivo que el Intendente General de la Armada, cargo único en España, residiese definitivamente en Cádiz. Después lograba la creación del Departamento Marítimo, en paralelo con los de El Ferrol y Cartagena, y la fundación del Colegio de Guardias Marinas, dando forma oficial a los estudios náuticos, que hasta entonces se hacían en Sevilla y articulando la carrera militar. Esta Escuela pasaría después a San Fernando y actualmente radica en Marín (Pontevedra).

Sus autoridades consiguieron del Marqués de la Ensenada, otro Ministro significativo, la fortificación de la bahía, dotándola de numerosas baterías de costa, que fueron ampliamente justificadas cuando sirvieron para rechazar nuevos ataques corsarios, del almirante inglés Jervis, y los posteriores de Napoleón (1808-10).

En la ciudad de San Fernando, al fondo de la bahía, se instaló el arsenal de la Carraca, para la construcción de buques de guerra, que subsiste. También se trasladó a San Fernando el Real Observatorio de la Armada, fundado en Cádiz y pronto transferido a dicha Ciudad como complemento del Colegio de Guardias Marinas y se creó el Real colegio de cirugía (1748), también con el apoyo de Ensenada, sobre la base del antiguo Hospital Real, y aunque posteriormente cayó del gobierno, su política fue respetada.

En 1760 la flota de guerra española contaba 236 navíos de línea con más de cincuenta cañones en barcos de dos o tres cubiertas y 196 fragatas de 20 a 38 cañones en naves de una o dos cubiertas. Trafalgar (1805) acabaría con la ilusión de ser la primera fuerza naval del mundo.

Cádiz, por su singularidad, recibió viajeros de toda Europa. Llegaron los vientos de la Ilustración en el XVIII y los pensamientos y actitudes que acuñarían el término “liberal” frente al absolutismo del antiguo Régimen.

Todavía tuvo Trafalgar el triste epílogo de un último intento inglés de apoderarse de Cádiz, frustrado por la reacción gaditana y el auxilio de las vecinas ciudades. Al cabo, representantes de todas las provincias de España, se irían afincando en San Fernando y Cádiz, para redactar en 1812, la primera Constitución Española que proclamaba la soberanía de la nación, la separación de poderes, la libertad de conciencia y consideraba españoles a los habitantes de ambos hemisferios.

La última decisión real a favor de Sevilla, no supuso la esperada reacción económica en la capital hispalense. La situación se decantó por sí sola. Después del viaje de José de Gálvez a Indias en 1767, éstas comenzaron a organizarse en Intendencias y Virreinos. Nombrado Gálvez, algo después, Secretario General de Indias, apoyó su administración en las capitanías generales y designó siete puertos, además de Sevilla para embarcar. Fueron, Santander, Gijón, La Coruña, Málaga, Alicante, Cartagena y Barcelona. El monopolio legal se había roto.

Bajo Carlos III, el Reglamento de Comercio Libre de 1778 autorizó doce puertos peninsulares, incluyendo Cádiz, y nada menos que veinticuatro puertos americanos para el regreso. Los impuestos fueron englobados en uno solo; el Tratado de Comercio y Navegación con Estados Unidos en 1795, bajo Carlos IV y las pérdidas territoriales con Fernando VII y Godoy, comenzaron a agrietar el sistema. Perdimos Santo Domingo en 1795, La Luisiana en 1801, Trinidad en 1802, etc...

La labor de Patiño, Secretario de Guerra en 1732, y del Marqués de Ensenada (1746-56) solo daba sus frutos a favor de Cádiz. A lo largo del siglo XIX asistimos al desmembramiento del Imperio, que caería definitivamente en 1898, sumiendo al país en la desolación. Silvela diagnostica a España: "sin pulso". En 1899 fue definitivamente suprimido el Ministerio de Ultramar.