

EL 'CANAL PRODIGIOSO'¹: EL CAÑO DEL TROCADERO EN EL SIGLO XVIII²

*Juan José Iglesias Rodríguez*³

RESUMEN

El caño del Trocadero jugó un papel de primera importancia, hasta ahora poco conocido, en el esquema organizativo de la Carrera de Indias durante el siglo XVIII, período en el que Cádiz asumió la capitalidad del sistema comercial colonial español. En este artículo se analizan las funciones que desempeñó este paraje como arsenal naval y lugar de carenas de los buques de la Carrera, así como los esfuerzos oficiales realizados para mantenerlo en las mejores condiciones de navegación.

PALABRAS CLAVES

Carrera de Indias, Trocadero, arsenal naval, carenas, siglo XVIII.

ABSTRACT

The Canal of Trocadero played a major role hitherto little known in the organizational structure of the Carrera de Indias during the eighteenth century, when Cadiz took the capital of the Spanish colonial trading system. In this paper the functions performed by this place as a naval arsenal and place of careen of ships and official efforts to keep it in the best sailing conditions are analyzed.

1-La expresión está sacada de una representación de los propietarios de navíos de la Carrera de Indias fechada en 1777. Véase Apéndice nº 2.

2-Este trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto de I+D del Plan Nacional HAR2013-41342-P: “*Andalucía en el mundo atlántico: actividades económicas, realidades sociales y representaciones culturales (siglos XVI-XVIII)*” financiado por el MINECO.

3-Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla. E-mail: jjiglesias@us.es

KEY WORDS

Carrera de Indias, Trocadero, naval arsenal, careen, 18th century.

La basculación hacia la Bahía de Cádiz de la cabecera de flotas y de la sede de las instituciones encargadas de la organización del comercio colonial español representó un fuerte impulso a las ciudades y poblaciones de la Bahía y un reforzamiento extraordinario del papel jugado por este estratégico área en la política atlántica de la Monarquía Hispánica⁴. Ya desde el siglo XVI, la Bahía había completado eficazmente el eje fluvial Sevilla-Sanlúcar de Barrameda sobre el que gravitó inicialmente la organización del tráfico colonial. En el XVII, sin embargo, ese papel subsidiario se trocó por otro de abierto protagonismo cuando el incremento del tonelaje de los buques de la Carrera de Indias y las consiguientes dificultades experimentadas en la navegación por el Guadalquivir provocaron un desplazamiento del tráfico hacia las aguas de la bahía gaditana. Dicho proceso se consagró oficialmente con el traslado a Cádiz de la cabecera de las flotas a Indias en 1680 y el posterior de la Casa de Contratación y del Consulado de Cargadores a Indias, que tuvo lugar en 1717, una decisión precedida, como es conocido, de una agria polémica entre el comercio gaditano, nuevo beneficiario de la situación, y el sevillano, que pugnó activamente por el mantenimiento de sus prerrogativas⁵.

La nueva posición de Cádiz en el esquema del tráfico colonial español trajo consigo una reorganización de su potencial portuario en función de las exigencias de la Carrera de Indias. Aspectos esenciales del comercio colonial en el siglo XVIII, como el volumen de mercancías traficadas entre España y América, el sistema de navegación, los agentes mercantiles o los cambios normativos que experimentó nos son, en general, bien conocidos. Sin embargo, las infraestructuras portuarias que soportaron el sistema o la organización funcional de la Bahía de Cádiz de cara al sostenimiento del mismo sistema son cuestiones que permanecen en su mayor parte necesitadas de estudios⁶.

4-Sobre el período de protagonismo gaditano en el sistema colonial español, vid. GARCÍA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla: EEHA-CSIC, 1976, 2 vols.

5-HERRERA, Francisco Manuel de. *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco M. de Herrera, 1726*, ed. de M. Ravina Martín, Cádiz: Diputación Provincial, 1984.

6-Una excepción a este parco panorama historiográfico es el trabajo de TORREJÓN CHAVES, Juan: "El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto", en *Puertos españoles en la historia*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1994, pp. 117-145.

EL TROCADERO EN EL ESQUEMA ORGANIZATIVO DEL TRÁFICO COLONIAL

El papel que jugó el caño del Trocadero es una de esas cuestiones que precisan una mayor definición de sus perfiles históricos⁷. A través de los registros oficiales realizados por la Casa de Contratación sabemos que, al menos desde mediados del siglo XVII, el Trocadero sirvió de ancladero y surgidero de navíos de la Carrera de Indias (ver cuadro n° 1). Sus condiciones naturales como sitio abrigado y bien resguardado, que hacían de él un lugar a propósito para esta función, favorecieron sin duda esta realidad. El Trocadero compartió tal función con Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, El Puerto de Santa María y otros lugares de la Bahía situados en términos de Puerto Real, como La Carraca y el Puente Suazo, donde se hallaba también un carenero para el servicio de los barcos de guerra de las armadas reales. ¿Fue dicha función, la de atracadero de embarcaciones (“*atracadero*” = “*trocadero*”), o más bien la de sitio de trueque y comercio, la que dio al lugar el nombre con el que lo conocemos? Como hipótesis, nos inclinamos más bien por la primera de estas opciones.

CUADRO N° 1

Embarcaciones que salieron del Trocadero en las flotas de la Carrera de Indias (1647-1678)

N°	Nombre	Tipo	Toneladas	Maestre	Destino	Año
1	“Ntra. Sra. del Rosario”	Urca	200	Cristóbal del Pozo	Nueva España	1647
2	“San Francisco”	Navío	120	Gabriel de Zubicoeta	Nueva España	1650
3	“El Ángel San Gabriel”	Navío	400	Antonio de San Martín	Nueva España	1650
4	“Ntra. Sra. de la Antigua”	Navío	130	Cristóbal Márquez	Jamaica	1650
5	“San Juan Evangelista”	Navío	400	Pedro de Aranguibel	Nueva España	1650
6	“S. Francisco y S. Diego”	Navío	230	Juan de Leigrave	Tierra Firme	1650
7	“El Convoy”	Urca	250	José de Mendiola	Nueva España	1650
8	“El Sacramento”	Navío	330	Antonio de Alzola	Tierra Firme	1650
9	“S. Francisco y S. Diego”	Navío	230	Andrés Giraldo	Tierra Firme	1651

7-Sobre el Trocadero se han publicado dos libros de memorias que contienen noticias y datos de interés. RUIZ SERRANO, Francisco. *El Trocadero y su gente*, Puerto Real, 1998; CATALÁN FABERO, Gaspar. *Historias fascinantes del Trocadero*, Puerto Real, 2007

Nº	Nombre	Tipo	Toneladas	Maestre	Destino	Año
10	"San Juan Bautista"	Navío	233	Martín de Arozamena	Tierra Firme	1652
11	"San Juan Bautista"	Navío	239	Diego de Iparaguirre	Tierra Firme	1653
12	"La Esperanza"	Navío	319	Francisco González	Tierra Firme	1660
13	"El Sol de la Esperanza"	Navío	426	Vicencio de Gavia	La Habana	1660
14	"Ntra. Sra. de Aranzazu"	Fragata	200	Diego de Iparaguirre	Nueva España	1660
15	"Los Reyes y S. Francisco"	Navío	380	C. de Curucelaegui	Nueva España	1660
16	"San Juan Bautista"	Navío	239	Gaspar de la Plaza	Nueva España	1662
17	"Cristo de San Agustín"	Navío	247	Andrés Pérez Molino	Tierra Firme	1662
18	"La Soledad"	Navío	480	Pedro de Arozamena	Honduras	1673
19	"La Concepción"	Navío	470	Miguel de Larralde	Honduras	1678
20	"San Pedro"	Patache	-	-	Honduras	1678
21	"El Rosario"	Navío	288	Juan de Armental	Nueva España	1678
22	"San Pablo"	Navío	450	J. A. Ruiz de Eguilaz	Nueva España	1678
23	"Los Remedios"	Navío	422	Juan de Goiaga	Tierra Firme	1678
24	"El Pópulo"	Navío	168	Martín de Goicochea	Maracaibo	1678

FUENTE: *Archivo General de Indias*, Contratación.

Con el paso del tiempo, el Trocadero fue adquiriendo una mayor relevancia estratégica de cara al comercio colonial⁸. La construcción de un fuerte en la boca del caño durante la guerra de Sucesión redundó no sólo en una mejor defensa del seno interior de la Bahía, a la que ya contribuía activamente el fuego cruzado de los fuertes de Puntales y Matagorda, erigidos anteriormente, sino también a

8-Aunque escasamente centrada en el aspecto mercantil y mucho más orientada a explicitar su papel militar, especialmente a comienzos del siglo XIX, hay que destacar la obra pionera de CASTRO, Adolfo de. *Historia del Trocadero y Matagorda, hoy dique de la Compañía Trasatlántica*, Cádiz: Tipografía Gaditana, 1896.

hacer prácticamente inexpugnable el interior del propio caño y, por lo tanto, a la defensa de los buques guarecidos en sus aguas.⁹

La estancia de los barcos de la Carrera y la frecuente necesidad de repararlos y aprestarlos con vistas a nuevas singladuras oceánicas impulsó la existencia de almacenes para el resguardo de los efectos navales y de instalaciones para la carena de los cascos de los buques.¹⁰ Hasta entonces, la arboladura y las jarcias de los barcos se habían conservado y custodiado en almacenes construidos en la Isla de León y Puerto Real, lo que conllevaba para los navieros asumir elevados costos de transporte y el pago de subidos arrendamientos.¹¹ La propiedad de almacenes en el Trocadero podía aminorar tales costos y proporcionarles mucho mayores comodidades para la estancia de sus buques. Por otro lado, el caño proporcionaba condiciones inmejorables para las carenas de los barcos de la Carrera de Indias, que anteriormente se realizaban en Puntales o en el río Arillo, en la zona situada más al interior de la Bahía¹².

A partir de los años treinta del siglo XVIII comenzaron las concesiones de terrenos para la construcción de almacenes, diques y otras instalaciones industriales, lo que constituye un síntoma inequívoco del interés por asentarse en sus inmediaciones. Una de las primeras datas se constata en 1739, cuando el Ayuntamiento de Puerto Real cedió un terreno a Nicolás Moya para que construyera un molino¹³, seguramente de los llamados mareales, que aprovechaban como fuerza motriz

9-FERNÁNDEZ CANO, Víctor. *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla: EEHA-CSIC, 1973, p. 152

10-IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El Trocadero en la política atlántica durante los siglos modernos”, en L. C. Álvarez Santaló (coord.), *Estudios de Historia Moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2009, pp. 141-158.

11-El padre Labat, de viaje por España entre los años 1705 y 1706, observó, en efecto, la existencia en Puerto Real de almacenes de víveres, aparejos y municiones. También vio arsenales, aunque con pocos obreros. LABAT, Jean-Baptiste. *Voyages du P. Labat en Espagne et en Italie*. París, 1730. Vid. GARCÍA MERCADAL, José. *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Madrid: Aguilar, 1962, t. III.

12-Véase Apéndice nº 1

13-*Archivo Municipal de Puerto Real*, Actas Capitulares, cabildo de 17 de febrero de 1739. El 14 de agosto, la Junta de Baldíos y Arbitrios confirmó la data hecha por el cabildo puertorrealeño. El terreno se concedió formalmente a Manuel Herrera, quien posteriormente lo cedió a Nicolás Moya. Su superficie abarcaba seis cahíces de tierra de doce aranzadas cada uno, “*cuya tierra está lindando por levante con el caño que llaman de la María, y tira al norte hasta unas albinas que están cerca del camino que viene de Puerto Real a Matagorda, y desde aquí en derechura al poniente por la vera de dicho camino hasta dar en el caño último que llaman de la Esperanza, desde el cual sigue por el lindero hasta dar en la playa de Matagorda mirando al sur, y desde la boca de este caño al levante hasta dar en el del Trocadero*”. *Archivo General de Indias*, Consulados, 1367, nº 6. Según otra descripción realizada con motivo de la toma de posesión del terreno, sus límites eran los siguientes: “*desde el caño nombrado de Juan de Abril, mirando a la parte de levante, toda la tierra que hay hasta dar en el caño que llaman de la María, el cual caño*

las corrientes generadas en los caños de la Bahía por los flujos de entrada y salida de agua durante las crecidas y bajadas de las mareas. Esta tendencia inicial se afianzó más adelante, con sucesivas concesiones de terrenos a particulares y compañías.

Un momento clave, sin embargo, fue la instalación en el Trocadero del Consulado de Cargadores a Indias, institución que agrupaba a los comerciantes que se empleaban en la Carrera. Por contrata suscrita el 31 de mayo de 1720, el Consulado adquirió la obligación de correr a cargo de los navíos de aviso que se despachaban a América o que venían de allá llevando y trayendo consigo el correo oficial entre la metrópoli y las colonias. Este hecho enfrentó al Consulado a la necesidad de disponer de almacenes para los pertrechos de los avisos y de un dique para su carena y reparación, así como de amarraderos seguros para la estancia de los buques durante su período de estancia. El caño del Trocadero ofrecía las condiciones necesarias para cumplir estas funciones, por lo que el Consulado solicitó y obtuvo del Ayuntamiento puertorrealeno los terrenos necesarios, sobre los que construyó sus instalaciones¹⁴.

A continuación del Consulado, se instalaron en el Trocadero la Real Compañía de Caracas, la de La Habana y numerosos particulares que comerciaban con las colonias y que obtuvieron en el caño un lugar cómodo para el servicio de sus buques y embarcaciones. El ejemplo del Consulado estimuló el interés de los comerciantes y navieros gaditanos por instalarse en sus orillas. Según un informe de los propietarios de navíos establecidos en el Trocadero, el inicio de la construcción de almacenes y obradores en el caño tuvo lugar en el año 1743, habiendo permanecido hasta entonces su ribera “*desierta de edificios y gente*”¹⁵.

de la María quedó por lindero de esta data por esta parte; por la del norte quedó por lindero el camino el camino que de dicha villa va al castillo de Santa Cruz de la Matagorda; y por el poniente la playa de dicho castillo”. Ibid. 14-Ibid. La contrata concluyó el 1 de noviembre de 1764, fecha en la que se mandó establecer en La Coruña doce avisos para que mensualmente saliesen cada uno de ellos a llevar y traer la correspondencia con los reinos de Indias, en lugar de los que despachaba el Consulado. Este tribunal, mediante representación dirigida al rey en 11 de enero de 1765 solicitó permiso, que le fue concedido por Real Orden de 25 del mismo mes y año, para vender los avisos de su propiedad, así como sus pertrechos y repuestos.

Sobre los navíos de aviso en la Carrera de Indias, vid., entre otros, VALLEJO GARCÍA-HEVIA, José M^a. “*Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)*”, en *Ius fugit*. Revista interdisciplinaria de estudios histórico-jurídicos, n^o 7, 1998, pp. 197-268.

15- *Archivo General de Indias*, Consulados, 1367, n^o 1. Ver Apéndice documental, n^o 2.

EL MANTENIMIENTO DEL CAÑO

Pronto, sin embargo, se manifestaría la necesidad de realizar trabajos de dragado y limpieza en el caño, en cuyo fondo se acumulaba gran cantidad de fango, lo que dificultaba la navegación en su interior y limitaba de forma creciente el calado de los buques que podían fondear en él. El Consulado de Cargadores a Indias tomó cartas en el asunto, ya que sus miembros estaban directamente afectados por el problema. En 1738, la limpieza del caño fue encomendada mediante asiento suscrito por doce años al hombre de negocios Agustín Ramírez Ortuño, pero el contrato se anuló seis años después debido a los incumplimientos en que dicho asentista incurrió¹⁶.

Este fallido intento inicial dio paso a un compás de espera en el que los trabajos de limpieza del caño quedaron detenidos, hasta que el Consulado reemprendió la iniciativa, necesitado como estaba de mantener el caño expedito de lodos y en buenas condiciones de navegación para el servicio de los navíos de aviso, que gestionaba por acuerdo con la Real Hacienda. El Consulado construyó a su costa pontones y bateas para el dragado del lecho del caño, al tiempo que conseguía la real aprobación a un plan destinado a recaudar fondos para sostener los gastos originados por esta necesaria labor. Fue así como se aprobó un primer reglamento que preveía el cobro de una contribución a los propietarios de todos los navíos de la Carrera de Indias, arreglada al tonelaje de las mercancías que transportaran, así como a los de cualquier navío que entrara en el Trocadero y a los dueños de almacenes, casas y otras instalaciones construidas a orillas del caño¹⁷.

Según el citado reglamento, los barcos de la Carrera pagarían dos pesos por cada tonelada de ropa (manufacturas textiles) que transportaran, y un peso por

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

17-*Archivo General de Indias*, Consulados, 1367, nº 1. “Copia de informe dado por la Contaduría de este Consulado en 12 de Noviembre de 1790 a instancia presentada por D. Francisco Guerra de la Vega y consortes solicitando ser relevados de las contribuciones impuestas a las posesiones que tienen en dicho Caño”

cada tonelada de frutos (productos de transformación agraria, especialmente aceite y vino, pero también aguardiente y vinagre)¹⁸. Por esta vía, se esperaba recaudar unos 9.000 pesos anuales, ya que se estimó que, por término medio, se despachaban anualmente para América unas 5.500 toneladas de mercancías, de las cuales 3.500 de ropa y 2.000 de frutos. Por su parte, el Seminario de San Telmo de Sevilla pagaría 1,5 pesos por cada tonelada que cargara en las flotas; 1.000 el propio Consulado de Cargadores a Indias por los almacenes, dique y amarradero de navíos de aviso que mantenía en el caño; y otros 1.000 la Real Compañía de La Habana, por el mismo concepto. Los particulares establecidos en el Trocadero también contribuirían por sus propiedades e instalaciones, a proporción de la entidad que éstas tuvieran. Así, el comerciante portuense Francisco Fernández de Haedo pagaría 80 pesos anuales por los almacenes de madera, casas de cantería y diques de carenas que tenía en el caño; Andrés Terraz, 50 por el mismo concepto; y Nicolás de Moya 100 pesos anuales por su molino de trigo de seis piedras, construido en la banda norte del Trocadero, en los terrenos que le había cedido el Ayuntamiento de Puerto Real. Mediante este sistema, el Consulado esperaba recaudar algo más de 12.000 pesos anuales,¹⁹ que dedicarían a subvenir los gastos de la limpieza del caño.

Esta regulación quedó rápidamente desfasada. Durante los años cincuenta y sesenta del siglo XVIII, animados por la vitalidad del tráfico mercantil americano y por las mejoras que comportaron las labores de dragado y limpieza del caño, numerosos particulares se instalaron en el Trocadero, provocando un notable aumento de los almacenes, talleres y población existentes en aquel paraje. De esta forma, en 1769 el Consejo de Indias, a instancias del presidente de la Casa de Contratación, aprobó un nuevo reglamento por el que se regulaba la contribución de los dueños de almacenes (ver cuadro nº 2).

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

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

CUADRO Nº 2

Propietarios de almacenes incluidos en el reglamento de 1769

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

FUENTE: *Archivo General de Indias*, Consulados, 1367.

Unos años después, el decreto de libre comercio de 1778 significó un cambio profundo en la organización del tráfico con las colonias. La desaparición del sistema de puerto único hizo que perdiera sentido la percepción de una contribución general sobre los navíos mercantes que frecuentaban la Carrera de Indias, ya que éstos podían ahora emprender viaje o arribar, indistintamente, en una amplia nómina de puertos peninsulares. La necesidad de dragar el caño del Trocadero subsistía, pues buena parte de aquellos barcos seguían utilizando sus instalaciones, pero un nuevo reglamento, basado en distintos presupuestos, se imponía. El caño, además, no era frecuentado sólo por navíos españoles de la Carrera de Indias sino que, con una intensidad creciente, era utilizado también

por embarcaciones extranjeras que llegaban a cargar y descargar, a amarrar o a carenarse. Todas estas circunstancias determinaron la aprobación, en 1779, de una nueva regulación que tomaba como referencia la envergadura del buque y gravaba su entrada en el caño más el tiempo de estadía en el mismo (ver cuadro n° 3).

CUADRO N° 3

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

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

FUENTE: *Archivo General de Indias*, Consulados, 1367.

Mientras tanto, se produjeron novedades trascendentes para la vida del caño. En 1764 se dio por finalizada la contrata que el Consulado mantenía con la Real Hacienda para el mantenimiento de los navíos de aviso despachados a Indias. El gobierno trasladó entonces la base operativa de los avisos a La Coruña, de donde partía uno al mes para llevar y traer la correspondencia con los reinos de Indias. Los almacenes del Consulado, que hasta entonces habían custodiado los pertrechos de los avisos, quedaron momentáneamente sin uso, hasta que fueron cedidos a la Real Hacienda para almacenar las partidas de azogue remitidas a

las colonias y para guardar la artillería que la Armada mantenía hasta entonces dispersa en diversos lugares de la Bahía. Para embarcar y desembarcar las piezas, se instaló una máquina (a la que la documentación se refiere como *machina grande*) en el Trocadero.²⁰

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

En 1765, los navieros presentaron al presidente de la Contratación, marqués del Real Tesoro, un ambicioso proyecto para dar una solución definitiva al problema del dragado del caño. La limpieza realizada regularmente hasta entonces, además de cara, representaba una solución poco efectiva, puesto que el fango extraído del caño se depositaba en sus orillas, y las mareas se encargaban de devolver al fondo la mayor parte del mismo²¹. El nuevo proyecto, que en teoría solventaría este inconveniente, consistía en amurallar ambas orillas del caño, formando sólidos diques, con sus correspondientes surtidas para el servicio de buques y almacenes²². Este proyecto, aunque con dificultades y dilaciones, fue finalmente emprendido, contribuyendo decisivamente a modificar la fisonomía del caño. Sin embargo, la escasez de los fondos destinados a financiarlo supuso un condicionante para su eficaz y rápida conclusión.

Por último, hay que reseñar la existencia de conflictos de jurisdicción entre el Ayuntamiento de Puerto Real y el Consulado de Cargadores a Indias. El primero protagonizó las primeras concesiones de terrenos en el caño a particulares, amparado en los privilegios fundacionales de la villa concedidos por los Reyes Católicos. Sin embargo, el Consulado, como titular de la jurisdicción marítimo-portuaria en materia mercantil y como propietario de los terrenos del antiguo molino de Nicolás Moya, a quien se los había adquirido, comenzó a conceder por su parte licencias para construir a orillas del caño. Ello provocó las protestas del Ayuntamiento puertorrealense, cuyo alcalde mayor, don Antonio Caballero de Bolaños, llevó su celo jurisdiccional en 1786 al extremo de tratar de impedir

20- *Archivo General de Indias*, Consulados, 1367, nº 6.

21- Véase Apéndice nº 2.

22- *Archivo General de Indias*, Consulados, 1367, nº 1.

la descarga en el Trocadero de una partida de azogues traída de Alemania por cuenta de la Real Hacienda, lo cual le valió una seria advertencia por parte del conde de Floridablanca, ministro de Carlos III. Finalmente, por una real resolución fechada en 1790, el gobierno reconoció que la jurisdicción territorial del Trocadero pertenecía a la villa de Puerto Real, sin perjuicio de que el presidente de la Contratación ejerciera en aquel lugar las competencias anejas a su empleo y a los asuntos tocantes a la navegación a Indias.²³

La disparidad de intereses entre Ayuntamiento y Consulado estuvo presente desde el primer momento en que se empezaron a construir en el caño instalaciones auxiliares para la Carrera de Indias. Además de la intromisión que suponía la jurisdicción mercantil en la ordinaria de la villa, el Ayuntamiento, en un principio, temió que los nuevos almacenes del Trocadero desplazaran a los existentes en Puerto Real, en perjuicio de sus propietarios y en beneficio de los comerciantes gaditanos. Debido a ello, el alcalde de la villa representó al rey achacando diversos inconvenientes supuestamente derivados del poblamiento del caño, entre ellos los desórdenes que provocaba la población de aluvión que se asentaba en el aquel paraje, los fraudes que se podían cometer a su amparo y la eventualidad de que, si el sitio era tomado por enemigos, éstos podían utilizar los almacenes allí construidos para fortificarse.²⁴ Esta hipótesis llegaría efectivamente a verificarse, andando el tiempo, con ocasión de la invasión en 1810 de las tropas napoleónicas.²⁵

LOS ALMACENES Y LAS INSTALACIONES PARA LAS CARENAS

¿Qué instalaciones existían en el Trocadero y quiénes eran sus dueños? Diversas fuentes, pero muy especialmente los expedientes conservados en el *Archivo General de Indias*, las declaraciones para la Única Contribución²⁶, las fuentes notariales y la cartografía militar de la época,²⁷ nos permiten una aproximación bastante exacta a estas cuestiones para las últimas décadas del siglo XVIII. A partir de este conjunto de fuentes, podemos establecer la siguiente relación provisional:

23-*Archivo General de Indias*, Consulados, 1367, nº 6.

24-Véase Apéndice nº 1.

25-Sobre este importante hecho, además de las abundantes noticias que proporciona Adolfo de Castro, véase la minuciosa obra de IZCO REINA, Manuel Jesús y ESPINOSA DE LOS MONTEROS, Francisco. *Matagorda 1810. Un episodio de la Guerra de la Independencia en Andalucía*, Cádiz: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y Ayuntamiento de Puerto Real, 2012.

26-*Archivo Municipal de Puerto Real*, Tributación/Catastro/Declaraciones, caja 1369.

27- CALDERÓN QUIJANO, J. A.; FERNÁNDEZ CANO, V.; SARABIA VIEJO, M^a J.; HERNÁNDEZ PALOMO, J. J. *Cartografía militar y marítima de Cádiz, 1513-1878*. Sevilla, 1978.

Don Francisco de Tabernilla Escajadillo

Vecino y del comercio de Cádiz. En 1771 declara poseer en el caño del Trocadero siete almacenes, cinco ranchos y una herrería con su cocina, “*que sirven quando ay carenas*”, además de un molino de harina con varias piedras y todos sus utensilios, lindante por el sur y el norte con la dehesa de la Algaida y por los otros lados con el caño del Trocadero, el cual compró a don Manuel de Ardanás después del año 1749 y en el que trabajaban cuatro sirvientes. Estas posesiones estaban gravadas con 1.500 reales de vellón anuales que se pagaban para la limpieza del caño.²⁸

Don Francisco Manuel de Celis

El administrador de su testamentaría, don Martín González Bango, declaraba para las operaciones de la Única Contribución la propiedad de dos almacenes en el Trocadero, en los que se vendía mercancía por un valor anual aproximado de 13.000 pesos brutos, con un beneficio declarado de tan sólo el 5%, es decir, 9.750 reales, que se gastaban con creces en salarios y manutención de dependientes, reparaciones y limpieza del caño, a la que la propiedad contribuía con 1.200 reales anuales. De todo ello resultaban unas pérdidas aparentes de más de 3.600 reales al año, “*... y aunque se ofrecerá la reflexión de que cómo se mantiene este tráfico a vista de un perjuicio conocido de sus dueño, se responde: que estos se ven precisados a mantenerle, por evitar mayor perjuicio en el abandono de los almacenes y efectos que existen en ellos, y que desde luego lo venderán todo siempre que haya quien lo compre por su costo, y aún de este perderán algo*”.²⁹

Don Antonio Tazón

Vecino y del comercio de Cádiz. También en 1771 declaraba la propiedad de un almacén de cuarenta varas con dos tinglados; otro tinglado contiguo de 30 varas con cocina, los tres de obra, y un tinglado más de madera de 70 varas. Estas instalaciones las levantó en un terreno comprado a don Francisco Azeibar, quien a su vez lo había adquirido por enajenación efectuada por el concejo de la villa de Puerto Real. El costo de la fábrica ascendió a 10.000 pesos.³⁰ Antonio Tazón ejerció el puesto de contraamaestre del Consulado en el Trocadero.

La Real Compañía de San Fernando de Sevilla

28-Archivo Municipal de Puerto Real, Tributación/Catastro/Declaraciones, caja 1369.

29-Ibid.

30-Ibid.

Disponía de un almacén, arrendado a don Francisco Tabernilla en 240 pesos anuales, *“el cual sólo mantiene dicha Real Compañía para custodiar los efectos de sus embarcaciones y los que se destinan a sus carenas en las ocasiones que se ofrecen sin objeto a ningunas ganancias en sus ventas”*. En efecto, la correspondiente declaración para la Única Contribución señala que el producto de las ventas del almacén no llegaba para pagar su arrendamiento y los 400 ducados que cobraba el fiel de almacén que estaba a su cargo.³¹

El conde de Clonard

Don Miguel de Soto y Herrera, conde de Clonard, vecino de Cádiz, obtuvo en 1764 de la villa de Puerto Real la concesión de un terreno de sesenta varas de frente en la parte norte del caño. En este terreno levantó varios almacenes y tinglados para el servicio de navíos propios y ajenos, con un valor de 45.000 pesos. A fines de 1770 pagó por primera vez los ochenta pesos que el Consulado reguló a esta posesión para la limpieza del caño.³²

El Consulado de cargadores a Indias

Situadas en la banda sur del caño, las instalaciones del Consulado fueron establecidas para el depósito de los efectos y pertrechos necesarios para el despacho de avisos, que corrió a cargo de esta institución durante un dilatado período de tiempo. Aunque ésta era la utilidad principal de las instalaciones, también sirvieron para la carena de navíos. El conjunto de instalaciones del Consulado en el Trocadero incluía las siguientes:

- Dos almacenes de madera, el uno con sollado de tablazón para el depósito de jarcias y velámenes y el otro sin sollado, a medio rematar por dentro, con sus tinglados en redondo para el resguardo de arboladuras. En 1771 este último almacén estaba cedido al rey para el depósito de los efectos reales procedentes de América.
- Un tinglado de madera cerrado que servía para rancho y alojamiento de las maestranzas que trabajaban en la carena de los avisos.
- Una capilla de madera.
- Un almacén de mampostería con sollado de tablas para el depósito de pertrechos.

31-*Ibid.*

32-*Ibid.*

- Dos arrimos de tinglado cerrados, uno de los cuales se utilizaba para obrador de veleros y otro como depósito.
- Un cuarto para custodia de las armas.
- Un cuarto de mampostería para asistencia del guardalmacén, con otro pequeñito al respaldo.
- Un tinglado pequeño.
- Una cocina de cantería y mampostería para el uso de las maestranzas, con un segundo cuerpo de material para los repuestos del pan de viaje en las expediciones de los avisos.
- Dos arrimos de mampostería, uno que servía como cuartel para la tropa de Marina establecida por el rey y otro como comedor.
- Un cuarto de mampostería para habitación del capellán.
- Tres tinglados de madera cerrados, uno para uso de despensa y dos para depósito de pertrechos.
- Otra cocina abovedada de ladrillo que servía para cocer la brea en la carenas.
- Dos cuartos de material destinados a depósito de clavazón y otros efectos.

El Consulado mantenía en el Trocadero el siguiente personal: un guardalmacén, un contraamaestre, cinco empleados, un paje y un capellán, este último religioso de la orden de mínimos de Puerto Real que asistía los días de precepto y feriados a decir misa en la capilla. Mantenía también el Consulado, en virtud de real orden, seis soldados, un cabo y un sargento de tropa de Marina para custodia del Trocadero y prevención del fuego en los navíos del comercio.³³

Don Juan Baptista de Ustáriz

Conde de Reparaz, vecino de Cádiz. En 1771 hizo declaración en su nombre para la Única Contribución su hermano, don Juan Felipe de Ustáriz. Poseía en el Trocadero cinco almacenes bajos y tres altos que mandó construir a sus expensas de nueva fábrica. Dos de los almacenes bajos y uno alto los tenía arrendados a don Juan Brandemborch y el resto a la Compañía Ustáriz Hermanos. El producto de estos arrendamientos ascendía a 1.620 pesos anuales.³⁴

33-*Ibid.*

34-*Ibid.* Los Ustáriz crearon algunas de las principales firmas de comercio y fábricas del país. Entre la abundante bibliografía existente sobre ellos cabe destacar los estudios de RUIZ RIVERA, Julian B. “*La Compañía de Ustáriz, las Reales Fábricas de Talavera y el comercio con Indias*”, en *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI, 1979, pp. 209-250; “*Rasgos de modernidad en la estrategia comercial de los Ustáriz, 1766-1773*”, en *Temas Americanistas*, n° 3, 1983, pp. 12-17; “*Los Ustáriz en*

Don Jacinto José de Barrios y San Juan

Vecino de El Puerto de Santa María. Según la relación que presentó para la Única Contribución, disponía en el Trocadero de cinco almacenes grandes y otros pequeños en su interior, de los cuales tenía uno arrendado y el resto los utilizaba para resguardo de pertrechos para la carena de sus navíos³⁵. El testamento de Barrios San Juan, también de 1771, ofrece datos adicionales sobre estas instalaciones, que concreta en cinco almacenes grandes con sus altos, otros varios medianos y dos tinglados grandes sin altos, con patio en medio, todos de nueva fábrica, situados en el caño del Trocadero, con fachadas y puertas al mismo, lindantes con almacenes de don Miguel de Soto y con un sitio propiedad de don Juan Baptista Ustáriz. Fueron levantados por Barrios en un pedazo de suelo que compró en 1768 a don Francisco Fernández del Haedo por intermedio del mencionado don Miguel de Soto, cuyas dimensiones eran 60 varas de frente y entre 700 y 800 varas de fondo. Estaban pensionados con 80 pesos anuales que le hacía pagar el Tribunal del Consulado con destino a la limpieza del caño.³⁶

Don José Antonio Almería

Del comercio y vecino de Cádiz, cargador a Indias. Tenía en el Trocadero siete almacenes y una cocina de cantería, en cuya fábrica invirtió 18.500 pesos. Pagaba 80 pesos anuales, según reglamento del Consulado, por la limpieza del caño. Mantenía un dependiente y un mozo.³⁷

Don Manuel Rivero e Hijos

Las posesiones de esta compañía estaban situadas al principio del caño del Trocadero por la entrada del Puntal, en el sitio donde existió un viejo molino de pan. Constaban de:

- Un almacén de dos naves, arrendado en 20 pesos mensuales.
- Un almacén más pequeño, arrendado en 15 pesos mensuales.
- Un tinglado bajo, arrendado en 8 pesos mensuales.
- Un almacén alto y bajo más pequeño, sin arrendar.

el comercio de Cádiz con Indias: un modelo de iniciativa empresarial”, en *Cádiz en su historia. V Jornadas de Historia de Cádiz*, Cádiz, 1987, pp. 55-76.

35- *Archivo Municipal de Puerto Real*, Tributación/Catastro/Declaraciones, caja 1369

36- IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María. Sevilla, 1991, p. 380

37- *Archivo Municipal de Puerto Real*, Relaciones de la Única Contribución, caja 1369.

- Una herrería con su carbonera y cuarto para los herreros.
- Un cuarto pequeño.
- Un tinglado con dos naves.
- Una cocinita pequeña, utilizada para comer la maestranza en tiempos de carenas.

Rivero e Hijos pagaban al Consulado 100 pesos para la limpieza del caño por estas instalaciones, más 192 pesos anuales de salario a un guarda-almacén.³⁸

A partir de 1771 aparecen en el Trocadero otros importantes propietarios. Entre ellos podría destacarse a don Francisco Guerra de la Vega, comerciante puertorrealense que obtuvo más tarde el título de marqués de la Hermida.³⁹ Guerra de la Vega casó con una hija de don Francisco Tabernilla Escajadillo, cuya actividad industrial en el Trocadero prosiguió y amplió. En su testamento, que data de 1793, declaraba las siguientes propiedades en el Trocadero:

- Seis hornos con dilatados graneros o paños para depósito de trigo y galleta, más otros siete almacenes o graneros inmediatos. Correspondían al molino de seis piedras que fabricó su suegro en la marisma de Puerto Real, a orillas del camino para el Trocadero, en el año de 1776, al que Guerra de la Vega le añadió tres nuevas muelas.⁴⁰ La producción de este molino se destinaba a la provisión de los buques de la Carrera de Indias.
- Tres almacenes grandes, un tinglado, un corral, tres almacenes pequeños y doscientas varas de terreno yermo de albina. Esta posesión la compró en 1771 en pública subasta a la testamentaria de don Tomás de Apodaca, por una cantidad de 90.000 reales de vellón, a los que sumó otros 60.000 en entablar y reparar dichos almacenes. Estas posesiones las tenía arrendadas en 57,5 pesos mensuales.⁴¹

38-*Ibid.* Entre 1791 y 1798 se siguió pleito por José Girón Moctezuma y otros representantes de la Compañía Manuel Rivero e Hijos, así como por Miguel de Iribarren y Tomás de Izquierdo, como interventores de la quiebra y concurso de acreedores de dicha casa, todos vecinos de Cádiz, contra Francisca Downes, viuda de José Tucker, representante de la testamentaria de Tomás Wading, una de las acreedoras de la compañía de Manuel Rivero, sobre aprobación de cierto convenio por el que, para satisfacer a los acreedores de dicha compañía, se venderían unos almacenes situados en el caño del Trocadero, sobre los que tenía hipoteca la testamentaria de Wading. *Archivo Histórico Nacional*, Consejos, 20242, exp. 5.

39-Sobre Guerra de la Vega existe un trabajo de ANARTE ÁVILA, R. “Don Francisco Guerra de la Vega: un burgués ennoblecido”, en *Actas de las II Jornadas de Historia de Puerto Real*, Puerto Real, 1994, pp. 31-57.

40-Colección privada de don Mateo Campos: *Impreso autorizado del testamento y fundación de mayorazgo de don Francisco Guerra de la Vega, marqués de la Hermida*. 31 de enero de 1793, cláusula 21, pp. 16-17.

41-*Ibid.*, cláusula 62, pp. 55-56.

- Un terreno de 37 varas de frente cedido por el Ayuntamiento de Puerto Real en 1776, en cuyo acto de posesión judicial Guerra de la Vega siguió pleito con don Juan Gautier, sentenciado a favor del primero por la Chancillería de Granada.⁴²
- -Un terreno yermo de 82 varas de frente y 51 de fondo que le concedió asimismo el Ayuntamiento de Puerto Real en el año 1789.⁴³

Hay que destacar que Francisco Guerra de la Vega fue diputado por el Consulado gaditano de cargadores a Indias para la obra de construcción de la muralla y muelles de piedra del Trocadero.

EL TROCADERO A FINES DEL SIGLO XVIII

La época de esplendor del Trocadero mercantil continuó hasta fines del siglo XVIII. Algunos importantes documentos permiten formar una idea de cuál era la realidad del caño en aquellos momentos. Entre tales documentos pueden destacarse el plano del Trocadero trazado en 1792 por Manuel Salomón y Juan Baptista Santana y los padrones de vecindario de 1795 y 1798.

El plano citado se conserva en el Servicio Geográfico Nacional, aunque existe una copia en el *Archivo Municipal de Puerto Real*. Está fechado en 18 de diciembre de 1792. En él se puede comprobar cómo la entrada del caño está defendida por Fort Luis y, al otro lado, por una batería de tierra, junto a la que aparece una muralla de reciente construcción. Entre ésta y el camino a Puerto Real se distinguen diversos fogones de brea y un primer conjunto de almacenes. Al otro lado del camino a Puerto Real se descubre una herrería, un dique para maderas, la casa del comandante del dique, un cuartel de tropas, un dique de carenas, una casa de bombas (para apagar los incendios surgidos durante las carenas) y nuevos almacenes, hasta llegar a una compuerta. En la otra banda del caño, se pueden observar a continuación de Fort Luis el malecón de la muralla nueva, más almacenes, nuevos fogones de brea y un importante conjunto de instalaciones de almacenado: los almacenes de la compañía de Filipinas, los almacenes del Consulado (con una capilla) y los almacenes de la compañía de La Habana. Diversos muelles de madera facilitaban el tránsito de personas y mercancías hasta los barcos desde ambas bandas del caño. En la leyenda del plano se puede observar quiénes eran los propietarios de los terrenos en los que se asentaban todas estas instalaciones: Rivero, don Pablo Mayo, don Juan de Isla, el rey, don José Almerás, entre ellos.

42-*Ibid.*, p. 56.

43-*Ibid.*, pp. 60-61.

El tipo de instalaciones presentes en el caño del Trocadero nos indica con claridad la multiplicidad de funciones del mismo: defensiva (Fort Luis, batería de tierra), mantenimiento de los buques de la Carrera (dique de carenas, dique de maderas, fogones de brea), industrial (obradores de Guerra) y almacenado de efectos navales y mercancías para el comercio (almacenes particulares, de las compañías y del Consulado).

Por su parte, los padrones de vecinos confeccionados a fines del siglo XVIII demuestran cómo en el Trocadero toda esta actividad había generado la aparición de un núcleo de población permanente en el entorno del caño. Así, el de 1795 recoge la existencia de un total de 46 vecinos en el Trocadero, de los cuales 31 domiciliados en la banda norte y 15 en la banda sur. Se trata sólo de varones jóvenes y adultos, por lo que es de suponer que, en realidad, la población del Trocadero debía ser mayor, al deberse contar también sus familias, como demuestra el padrón de 1798. Las profesiones de estos vecinos del Trocadero son muy significativas del tipo de actividad que allí se desarrollaba. Encontramos tenderos de comestibles, taberneros, empleados de los almacenes, marineros de los botes de las compañías y de la falúa del resguardo, carpinteros, trabajadores del pontón, herreros, escribientes de los almacenes, calafates. Algunos guardas de almacén vivían en los propios almacenes. Encontramos también algunos habitantes del caño que vivían en barracas. No contiene el padrón la dotación de Fort Luis. Las compañías comerciales, comerciantes y almacenistas con instalaciones en el Trocadero de los que el padrón contiene referencias son: los Cinco Gremios de Madrid, José Molina, la compañía de Filipinas, Lerman y Cía, Bartolomé Ubarcalde, Manuel Aguilar, Francisco Lozano, Pablo Mayo, Manuel Pérez, Juan Butter y Francisco Duarte⁴⁴.

El padrón de 1798 es más preciso en cuanto al número de habitantes y almacenes del caño. Sabemos por él que el número de vecinos cabezas de familia era de 39 y el total de habitantes, 86. La nómina de sus profesiones parece indicar una cierta decadencia de la actividad comercial, ya que, por ejemplo, ahora no aparecen amanuenses o escribientes vinculados a la contabilidad de los almacenes. Es probable que así ocurriese, debido a las consecuencias del bloqueo naval de la bahía impuesto por los ingleses en 1797. Las profesiones de los vecinos del caño que aparecen reflejadas en el padrón de 1798 son: un guardalmacén, un bodegonero, dos aserradores, nueve tenderos, tres cocineros, siete jornaleros, un ayudante del fiel de rentas, tres hortelanos y cuatro peones. El total de almacenes existentes en el Trocadero en esa fecha era de noventa, de los cuales quince pertenecían a don Francisco Guerra, seis a don Juan Gautier, ocho al comerciante portuense Haedo, tres a don Pablo Álvarez, siete a Juan García, tres a don Luis

44- *Archivo Municipal de Puerto Real*, caja 122-6, ff. 249-253.

Navarro, cinco a don Pablo Mayo, diez a don José Rivero, uno a don Ramón de Ubalcalde, seis al Consulado de Mercaderes, catorce a la compañía de Filipinas, once a don Francisco Nieto y uno al gaditano don José Molina⁴⁵. Respecto a la relación de propietarios de 1795 se observan cambios importantes que permiten hablar de una gran movilidad en la titularidad de los almacenes y, por tanto, en el mundo de los negocios coloniales.

Conclusión

En 2017 se conmemorará el 300 Aniversario del traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación y del Consulado de Cargadores a Indias, un hecho trascendental para la historia de la Bahía. En 1717 acabaron más de dos siglos de capitalidad oficial sevillana de la Carrera de Indias y se inauguró un período de extraordinaria vitalidad comercial, demográfica y social para Cádiz y para las ciudades y villas de su entorno, que se vieron convertidas en un nudo esencial en la red de las relaciones económicas mundiales. Durante largas décadas, la Bahía de Cádiz ofició como nexo de unión mercantil entre España y sus colonias ultramarinas y como un potente foco de atracción de población y de actividad económica.

El papel que en todo ese proceso jugó Puerto Real, como se ha podido comprobar en este trabajo, fue relevante, al acoger en su término, concretamente en el caño del Trocadero, el arsenal naval de la Carrera de Indias y al erigirse, por tanto, en un centro esencial en la logística de la Carrera. En el Trocadero se almacenaron y conservaron los pertrechos y se llevaron a cabo las labores de carena y mantenimiento de los buques mercantes del tráfico colonial. Allí mantuvo también el Consulado importantes intereses y una nutrida actividad.

El estudio del papel del Trocadero en el esquema funcional del tráfico colonial americano, que ya vengo desarrollando dentro del Proyecto de Excelencia de I+D que dirijo en la Universidad de Sevilla, constituirá mi aportación básica a la conmemoración del 300 Aniversario de aquella fecha crucial de 1717, de la que el presente trabajo representa un adelanto. Cabe esperar con fundamento que dicha efeméride no pase desapercibida y que Puerto Real tenga en ella el papel que en justicia le corresponde.

45-*Archivo Municipal de Puerto Real*, caja 122, 7.

APENDICE DOCUMENTAL⁴⁶

1. Copia del informe de José de Sentmanat, gobernador de Cádiz, al rey sobre el Caño del Trocadero, ante las objeciones puestas por el alcalde de Puerto Real a la construcción de almacenes en aquel paraje (Cádiz, 7 de septiembre de 1764).

“... el Caño del Trocadero es un brazo de mar que en la ensenada de Puntales⁴⁷, dentro de esta Bahía, corre por entre la orilla de la tierra perteneciente a Puerto Real y por entre una pequeña isla (cuasi anegadiza) en que está construido el castillo nombrado de Fuerte Luis, uno de los tres que defienden la referida ensenada de Puntales.⁴⁸

Aunque los (...) navíos mercantes de la Carrera de Indias se carenaban el siglo pasado en Río Darillo (sic), costa de la Isla León, como los de la Real Armada en el Puente Suazo,⁴⁹ habiendo parecido después más a propósito (como en realidad lo es) para los primeros el Caño del Trocadero y para los segundos el sitio nombrado la Carraca,⁵⁰ que está poco distante y forma otra isla en la misma banda de Puerto Real, se han hecho las carenas de unos años a esta parte en los parajes referidos con mucho adelantamiento de la misma villa, que, siendo antes lugar muy reducido, hoy se compone de numerosa población, aumentada por los muchos que se emplean en las varias ocupaciones que producen. Y, habiendo acreditado la experiencia que el Caño del Trocadero es útil no sólo para la carena de dichos navíos marchantes, sino también para su conservación y resguardo, porque allí están seguros de las tormentas y alteraciones del mar (frecuentes en este puerto), se ha dignado la Real Persona de V. M. expedir diferentes órdenes dirigidas al Presidente de esta Real Audiencia de la Contratación para que se limpie el referido Caño con los pontones construidos a este fin, por lo importante que se considera para el tráfico de la Carrera de Indias.

46-Para facilitar la lectura y comprensión de los textos incluidos en este Apéndice, se ha optado por adaptarlos a la ortografía actual. Añadimos, en aras también de una mejor comprensión, algunas notas explicativas de los textos transcritos.

47-Ensenada de Puntales o bahía de Puntales era el nombre que recibía en la época el seno interior de la Bahía gaditana

48-Junto al fuerte de Puntales y el castillo de Santa Cruz de Matagorda.

49-Se refiere al Real Carenero del puente Suazo

50-La Carraca desempeñó un papel de primera importancia en el siglo XVIII como arsenal del Departamento marítimo de Cádiz, sirviendo como lugar de construcción y carena de los navíos de guerra de la Armada. Véase QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español, 1717-1776*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2005.

Luego que los dueños de los navíos mercantes vieron establecidas las carenas en el mencionado caño, con la mayor seguridad empezaron a construir almacenes en que custodiar las velas, jarcias y pertrechos de los mismos navíos cuando se desaparejan y desarman, para tenerlos más a la mano cuando se aparejan y arman con el motivo de nuevo viaje, evitando en el transporte de tan pesados utensilios los muchos costos que antes padecían los que los almacenaban en la Isla, Puerto Real y otros parajes distantes, y con efecto el Consulado de los Cargadores a Indias, que está hecho cargo de despachar los avisos, fue uno de los primeros que hicieron almacenes para el fin expresado, a cuya imitación, así la Real Compañía de Caracas⁵¹ para custodiar los pertrechos de los navíos que despacha a dicha Provincia, como otros mareantes acomodados han ido fabricando otros almacenes para el mismo destino, unos en la isleta del castillo Fort Luis, otros en la costa de Puerto Real, todos a la orilla del Caño, donde también se han construido algunas herrerías en que se trabajan las piezas de hierro que sirven en las carenas, y diques para las maderas que en ella se gastan, y almacenes en que se venden clavazones, jarcias y otras cosas necesarias para estas mismas carenas y habitación de los navíos.

Todos estos edificios (unos de piedra y otros de madera) son, entre grandes y chicos, seis que están construidos en la isleta de Fort Luis y doce fabricados en la costa de Puerto Real, pertenecientes, como por menor se expresa en la razón adjunta, a las personas que en ella se nominan, unas naturales originarias de estos reinos, y otras establecidas connaturalizadas en ellos, sin que extranjero alguno sea dueño de las referidas posesiones, según lo que he podido indagar. Y, aunque para trabajar en las carenas (que ocupan mucha gente) concurren gran número de ellas, carpinteros, calafates, jornaleros que llaman peones, éstos ni aquéllos no pueblan aquel sitio, donde sólo residen los días de trabajo, retirándose los de fiesta a las poblaciones inmediatas que viven, y sólo los que custodian los almacenes, diques, herrerías y demás oficinas expresadas por la referida nota son las que permanecen en ellas, pero sin establecimiento, porque tienen sus casas y familias en otras partes, y no hay siquiera una mujer en el referido sitio, donde no se permiten ni fueran convenientes.⁵²

A vista de lo que queda expresado, parece que no puede ni debe mirarse como población el establecimiento de los expresados almacenes y oficinas, que no sirven para habitación de vecinos, sino para la custodia de las velas, jarcias y pertrechos de los navíos y efectos que se gastan en sus carenas, para la laboración (sic) del

51- Fundada en 1728 por Felipe V, fue una compañía privilegiada de comercio, gestionada por comerciantes vascos, que operó entre España y Venezuela hasta 1785

52- Esta ausencia de mujeres en el Trocadero no fue permanente. En los padrones de fines del siglo XVIII se comprueba la presencia de algunas como parte de la población del caño.

hierro que se consumen en ellas y proveer a los trabajadores del vino y tabaco y cosas que necesitan, y que, no habiendo familias vecindadas en aquel paraje, ni iglesia alguna, pues sólo hay dos oratorios en que el Consulado y la Compañía de Caracas cuidan de que se diga misa para que la oigan los trabajadores los días de precepto, ni otra cosa alguna que constituya pueblo grande o chico, deben regularse como se regulan las casas y otros edificios fabricados en el campo para sus labores y haciendas.

Por esta razón, no contemplo que sea conveniente tratar de un pueblo que no tiene principio y que pudiera ser perjudicial a los que están inmediatos, cuyo vecindario ha crecido y va creciendo con el fomento que les produce la multitud de trabajadores que se establecen en ellos para estar más próximos al sitio de las carenas y la gran copia de víveres que consumen transportados al Caño por los dueños de los navíos que regularmente los mantienen, y sólo puede ser útil que se les concedan por la villa de Puerto Real los sitios que necesitaren para construir iguales almacenes y oficinas con los mismos destinos, pues en ello no sólo se sigue el beneficio de los mareantes, que tanto importan al bien público de la Monarquía, sino también la conveniencia de la propia villa de Puerto Real en el número de su población y en la mejor venta de sus frutos, no debiendo mirarse como perjuicio que algunos almacenes contruidos antiguamente en ella para custodiar pertrechos de navíos no sirvan para este efecto desde que se han construido los del Caño, pues ni tienen derecho los pocos particulares a quienes pertenecen para que los ocupen los dueños de los navíos tan a costa suya, gastando en llevarlos y traerlos mucho más de lo que vale el almacenaje, ni les falta en qué aprovechar sus antiguos almacenes, que han destinado a otros fines.⁵³

Los que están contruidos y los demás que se construyeren para los mismos destinos no pueden producir, según entiendo, los perjuicios que el Alcalde Mayor de Puerto Real expuso a V. M. por el último informe, que inserta en el citado Real Despacho, pues, por lo que mira a la facultad de la villa de Puerto Real para conceder terrenos, me parece que, según los privilegios de que remito con el despacho la copia auténtica que se me manda, puede darlos no sólo para el plantío de huertas, olivares y viñas, sino también para el establecimiento de otra cualesquier cosa útil al público,⁵⁴ como lo ha sido la construcción de salinas fabricadas en varios terrenos concedidos por dicha villa y los almacenes de que se trata contruidos en paraje que no puede tener otro uso útil provechoso, por ser un fango o lodo intratable, que sólo a costa de mucho dinero se (con)solida

53-Estos almacenes estaban situados, con toda seguridad, en la ribera marítima de la villa.

54-El texto se refiere a los privilegios fundacionales de Puerto Real, otorgados por los Reyes Católicos.

con estacas y tierra traída de otra parte. La gran copia de gentes que asisten a las carenas y los hombres de mal vivir que puede haber entre ellos no vienen al Caño del Trocadero por haber almacenes y oficinas, donde no habitan, sino por ganar su jornal en el trabajo, y así los insultos, muertes, heridas, robos y otros excesos que se suponen frecuentes, y que según mis noticias no lo han sido, no pueden atribuirse a los edificios, que evitan hurtos con la custodia de lo que en ellos se guarda, y que pueden en parte contener los demás delitos con la asistencia de las personas juiciosas a quienes están encargadas, pues, aunque no hubiesen tales casas, siempre concurrirían los mismos trabajadores buenos y malos, y éstos tuvieran más desembarazo para sus excesos mientras menos almacenes hubiese.

Aunque la villa de Puerto Real dista una legua por mar y tierra del Caño del Trocadero, y así no puede su justicia contener los delitos ni aprehender los reos, están en las dos bandas, cerca de los mismos almacenes, el castillo Fort Luis, situado en la Isleta, y el de la Matagorda, establecido en la costa de Puerto Real, cuyos gobernadores pueden con su tropa contener los excesos y aprehender los delincuentes siempre que destinen una patrulla para la quietud de aquellos arsenales y, según he sabido, en los almacenes del Consulado hay tropa de Marina destinada a tan importante efecto.

Los fraudes de que se asegura haber copia increíble debieran constarme como superintendente general de rentas, y en más de tres años sólo he visto haberse aprehendido algunas cortas porciones de tabaco, porque, aunque el Caño está cerca de los navíos españoles que vienen de Indias, y no de los extranjeros, que no pueden fondear entre Puntales sin especial licencia, que sólo les concedemos el Presidente de la Contratación y yo por causa muy urgente, hay una embarcación de rentas destinada a su resguardo en la boca del mismo Caño que registra a cuantos entran y salen, y así es el paraje más libre de fraudes que hay en toda la costa, por donde los delincuentes de esta clase tienen mejor camino que por el Trocadero para internar con los contrabandos, que no es regular dejen en las orillas expuestos con facilidad a ser aprehendidos, ni que se admitan en los almacenes por sus dueños, que, como ricos y juiciosos, no exponen sus personas y caudales a las contingencias de semejantes delitos.

No tengo noticia de que ninguno de mis antecesores a cuyo cargo ha estado la defensa de esta importante plaza haya concebido que los dichos almacenes puedan ser perjudiciales en caso de invasión, y también ignoro que entre los jefes de mar y tierra haya habido quien forme tal concepto, porque sólo sé desde que estoy en este gobierno que, con el motivo de la última guerra⁵⁵, se dieron las más eficaces órdenes por la real persona de V. M. para poner en defensa la plaza

55-Se trata de la guerra de los Siete Años, desarrollada entre 1756 y 1763

sus castillos exteriores, la Carraca y toda la costa de la Bahía y que, habiéndose celebrado muchas juntas de generales en que se acordó todo lo que pareció conveniente para resistir cualesquiera invasiones, no se pensó en derribar los almacenes del Caño del Trocadero, ni en que pudiesen servir de parapeto a los enemigos.

Y últimamente, por lo que mira a si conviene conceder los terrenos graciosamente o darles a tributo con alguna pensión, me parece que, siendo como son sitios pantanosos ocupados con las crecientes del mar, no habrá quien los tome dando cosa alguna, pues para (con)solidarlos se gastan y consumen mucho más de los siete reales de vellón en que los alarifes de Puerto Real tasan la vara de tierra superficial cuadrada, que, aun entendiéndose el terreno firme, es muy excesivo precio por un sitio despoblado y que sólo puede ser correspondiente a los sitios que están hechos a apreciar dentro del vecindario, y no de los desiertos, donde vale cien pesos una aranzada, que tendrá más de seis mil varas y cada una menos de ocho maravedís, y que por consiguiente, si conviene (como lo conceptúo) para el bien público que haya más almacenes destinados a tan importantes fines, será mejor que se concedan graciosamente para que haya más personas que (con)soliden los terrenos inútiles, y que contengan las corrientes del mar con que pudiera inutilizarse y perderse un caño tan importante. Que es cuanto puedo informar sobre el referido asunto en cumplimiento de lo que se me manda por V. M. Católica, cuya Real Persona guarde Dios nuestro Señor los muchos años que la Cristiandad necesita y han de menester estos sus Reinos. Cádiz, 7 de septiembre de 1764. D. Joseph de Sentmanat, Teniente General de los Reales Ejércitos, Gobernador de esta Ciudad.”

Archivo General de Indias, Consulados, L.764.

2. Representación de los dueños de navíos de la Carrera de Indias al Presidente de la Casa de Contratación sobre el proyecto de construcción de muelles de piedra en el Caño del Trocadero (Cádiz, 13 de enero de 1777).

“Sr. Presidente de Contratación.

Los individuos de este comercio de la Carrera de Indias que abajo firmamos, con el respeto debido a V. S. decimos: Que, atentos a la prosperidad del estado y del cuerpo de esta Universidad, hemos observado con dolor que en el discurso de veinte años se han consumido inútilmente más de doscientos mil pesos en la limpia del Caño o Canal del Trocadero, que tuvo principio en el de 1755.

Eligiose, con razón, aquel paraje antes de esta época por el más conveniente y útil para carenar y habilitar las embarcaciones de este Comercio, y fue elección muy

acertada, porque no le había ni le hay semejante en todo el distrito de esta Bahía, ni acaso tiene príncipe alguno de Europa un sitio tan precioso en que pueden estar doscientos bajeles o más tan abrigados y seguros como en el centro o plaza de un pueblo (ejecutándose a este fin la obra que necesita y adelante se dirá) con la especialísima circunstancia de refrescarse las aguas cada 24 horas cuatro veces, de otros tantos flujos y reflujos del mar.⁵⁶

Hallábase entonces desierta de edificios y gente toda aquella ribera, en distancia de una legua hasta la villa de Puerto Real, y, libre el Canal de embarcaciones y demás causas que pudieran alterarle, se mantenía naturalmente en un mismo estado de profundidad y extensión.⁵⁷

Introducidos en él los bajeles, fue creciendo el concurso de gentes y faenas; para custodiar sus arboladuras, jarcias y demás pertrechos de su uso, y las maderas, betunes, herrajes y cuanto es preciso a sus carenas (sin cuyos utensilios tan a la mano sería menester abandonarle) fue consiguiente forzoso el haber de fabricar almacenes, obradores y otros edificios, a que se dio principio el año de 1743, y hoy, con admiración y beneficio grande del estado y del comercio, demuestran ser una mediana población.

Este gran concurso de gentes y los frecuentes trabajos y faenas que para carenar los bajeles ejecutan en ambas orillas del Canal, obligan a que aquel suelo fangoso y flexible se vaya deslizando hasta parar en su mismo centro y cegarle.

Para ocurrir a este perjuicio, se establecieron en 1755 los pontones que hoy subsisten ocupados en extraer el fango,⁵⁸ a costa de los dueños de navíos y almacenes, que han sufrido la contribución que con este motivo se les impuso, y cuanto más extraen y más profundan (sic, por profundizan), más fácilmente vuelve a cegarse, así como sucede cuando en un arenal o tierra movediza se abre una zanja y, abierta, se vuelve a cerrar el día siguiente con la arena o tierra que quedó pendiente a los lados.

Aun aquel mismo fango que se saca del Canal concurre a que vuelva a cegarse más prontamente, porque, siendo forzoso depositarle, como se deposita, en sus dos riberas, las aguas llovedizas y el continuo batidero de faenas y gente le hacen que a pocos días se vuelva a su centro, imitando propiamente la invención de la noria,

56-La valoración de las cualidades y capacidad del caño peca probablemente de hiperbólica, pero transmite una idea del potencial del paraje como internadero y carenero de los navíos de la Carrera de Indias

57-La apreciación es posiblemente errónea. El caño se ha mostrado siempre muy activo en la acumulación de fangos que han afectado a su calado y representado un condicionante para la navegación en su interior.

58-Esta idea, que se encuentra repetida en varios documentos, se basa también en un dato erróneo. Antes de 1755 ya se proyectaron y se pusieron en marcha asientos de limpieza del caño.

que, con cierta porción de agua depositada en ella por un lado y vuelta por otro al centro, debía andar perpetuamente.

En estas causas consiste que aquel Caño o Canal prodigioso se halle hoy en peor estado que antes del establecimiento de la limpia, sin embargo de la suma considerable de más de doscientos mil pesos consumidos hasta hoy sin provecho, ni aun remota esperanza de que se remedie siguiendo el mismo sistema, aunque se gastasen cuatrocientos ni ochocientos mil.

O porque se concibió suficiente aquel medio, sin preveer sus resultas; o porque no se discurrió otro más eficaz, sólido y constante, dejó de echarse mano del que están indicando la misma situación del Trocadero y la calidad de su suelo; esto es, un muelle (o llámese muralla) que, construida por ambas orillas del Canal, con los cimientos y fortaleza correspondientes, hecho el gasto de una vez, se habrían conseguido el fin y la permanencia de la obra por siglos enteros.

Con los doscientos mil pesos, o poco más, pudiera haberse ejecutado, y aunque costase cuatrocientos mil, debiera haberse emprendido atendidas sus ventajas.

En tiempo del Sr. Marqués del Real Tesoro, presidente que fue de esta Real Audiencia, se fabricó pocos años ha una parte de muelle de 177 varas de largo a la banda del sur del referido canal, frente a los almacenes de este Consulado, las cuales, según las noticias que tenemos, costaron diez mil pesos sencillos, y corresponde cada vara a 56 y medio, a cuyo respecto no habría llegado a 170.000 pesos el todo de la obra, supuesto el largo de 2.887 varas que deberían medir ambos muelles.⁵⁹

Es verdad que, al parecer, no se ejecutó con toda la robustez y fortaleza que requiere el paraje, y que, según el reconocimiento prolijo de aquel canal y terreno, hecho por dos maestros los más inteligentes y prácticos en obras semejantes del Trocadero y la Carraca, habría de costar la de los muelles referidos cerca de 230.000 pesos con su largo correspondiente de 2.887 varas, 6 de alto desde el cimiento y 4 de grueso en la cepa, rematando en 2 la superficie, según con más extensión lo manifiestan en su declaración y plano adjuntos.

El conocimiento que tenemos de aquel sitio y canal, y la propia experiencia de lo que allí han costado nuestros almacenes y otros edificios, son comprobaciones seguras de la solidez del dictamen de estos maestros en todas sus partes. Consideramos que las dimensiones que proponen son más que suficientes para la perpetua duración de las murallas y que los cálculos de su costo corresponden con los que efectivamente han tenido a proporción nuestras fábricas, siendo como es sabido notoriamente que cada vara cúbica de cantería, incluso materiales y jornales, cuesta 40 reales

59-La vara era una antigua medida de longitud usada en distintas regiones españolas. Según el DRAE, tenía valores diferentes según los lugares, oscilando entre 768 y 912 mm.

de vellón, sobre muy pequeña variedad de más o menos, por cuya regla las 51.966 varas cúbicas de ambos muelles importan 2.078.640 reales de vellón, y según el cálculo de los maestros por lo que es puramente cantería y jornales suma 2.049.265 reales, en que se advierte corta diferencia, siendo regulada la restante cantidad de su presupuesto para los gastos de cimientos y arganeos, en que consiste el costo principal de estas obras.

Y cuando el ejemplo del muelle de los almacenes del Consulado, ni los cálculos prácticos de dichos maestros, ni nuestras observaciones y experiencia sean suficientes a formar concepto del positivo costo de la empresa, siempre queda el arbitrio de un nuevo ensayo, haciendo fabricar 100 o 200 varas de muralla con las propuestas dimensiones de alto y grueso, o menos si pareciese conveniente, y por este gasto no sólo se deducirá el de toda la obra, sino que servirá de norma la parte ejecutada para corregir los defectos que se noten y economizarla cuanto fuere posible.

Si bien, de reflexionar las conveniencias y ventajas que ofrece el asunto a beneficio del estado y del comercio, se hallará que cualquiera caudal que se gaste, por crecido que sea, estará utilísimamente empleado.

El Canal será capaz para 200 bajeles, o más, que pueden estar e invernar en él amarrados con cualquiera cabo viejo, al abrigo de los propios muelles y con agua bastante para entrar y salir en todas mareas, en lugar de 30 o 40 buques que con demasiada incomodidad se colocan cuando más en el estado presente, expuestos a varar y maltratarse, como frecuentemente sucede todos los inviernos tormentosos, y en la precisa necesidad de aguardar las mareas altas que suceden de 15 en 15 días para entrar y salir.⁶⁰

El paraje, para el evento de una guerra, según nuestra comprensión, es el más seguro que tenemos en el distrito de esta Bahía y entre todos los puertos de la Península.

En el infortunio (que si cabe en lo humano, Dios no lo permita) de ser tomada la plaza de Cádiz, la conservación del Trocadero y sus fuerzas contribuirían mucho a embarazar a los enemigos el uso de la Bahía y tenerlos en continua inquietud hasta recuperarla.⁶¹ Y, por cuantas razones se ofrecen al discurso, comprendemos que

60- La construcción de muelles en ambas orillas con el calado suficiente permitiría, en efecto, que subsistiese en el caño un número muy superior de embarcaciones amarradas a sus costados. Hasta entonces los navíos debían anclar en el centro del caño, por no tener el agua profundidad suficiente en sus orillas, lo que mermaba notablemente su capacidad de atraque.

61-Aún estaban muy presentes en la memoria de los gaditanos los asaltos sufridos por Cádiz a fines del siglo XVI y comienzos del XVII y, muy especialmente, el ataque inglés de 1596 comandado por el conde de Essex. Véase BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (dir.). *El asalto*

conviene fomentar aquel paraje por todos los medios posibles, atendiendo no sólo a su conservación, sino a que los hombres acaudalados, siguiendo el ejemplo de los que ya los tienen, fabriquen almacenes, casas y otros edificios que sirvan de algún desahogo a Cádiz, cuyo estrecho recinto se halla ya ocupado y sin arbitrio para el aumento que por instantes recibe esta población.

La obra de muralla de que tratamos será un impulso muy eficaz a este efecto. Acogerase al abrigo del canal en todos tiempos, y especialmente en los inviernos, mayor número de embarcaciones españolas y extranjeras, que ahora no lo hacen por las incomodidades que padecen en él y porque no hay cabimiento para ellas. El nuevo dique construido por un particular a sus expensas les facilita oportunísima proporción para carenarlas.⁶² El mayor consumo de víveres para sus tripulaciones irá llamando la atención de los obreros y la comodidad de carpinteros, calafates y demás operarios.

Sentadas como indisputables las ventajas y público beneficio de la referida obra, y que sin ella es absolutamente inútil el gasto de 10 a 12.000 pesos que causan los pontones anualmente, parece que sólo resta tratar de los medios para ejecutarla, y antes de proponerlos debemos hacer presente a la consideración de V. S. que hasta ahora han sufrido los dueños de navíos y almacenes del Trocadero la contribución de aquella cantidad desde el año de 1755, sin haberla reclamado, sea porque al principio la concibieron soportable y oportuna a su bien y el de la Universidad del Comercio, sea por la dificultad que después han tenido en unirse para representar sus perjuicios y los comunes, o sea por otra causa que no alcanzamos.

Lo cierto es que esta contribución, según nuestra inteligencia, debió y debe reputarse por carga común de la Universidad,⁶³ supuesto que el objeto de ella, y sus progresos adversos o favorables, debían comprender forzosamente a todos sus individuos.

Para este y los demás precisos dispendios de la comunidad, debieron y deben servir los productos que constituyen su fondo, procedidos del 1% que contribuyen todos los caudales y frutos de Indias, y del Almacenado que se paga separadamente.⁶⁴

Del ramo primero existe en el día una suma cuantiosa, y aunque se considera gravada con los créditos de los antiguos prestamistas o acreedores de la Real

anglo-holandés a Cádiz en 1596 y su contexto internacional, Cádiz: Universidad de Cádiz-Ayuntamiento de Cádiz, 1996.

62-Con casi plena seguridad se refiere al dique de carenas construido en el Trocadero por don Francisco Fernández del Haedo.

63-Se refiere a la Universidad de Cargadores a Indias, denominación que también recibía el Consulado de Mercaderes.

64-De estas contribuciones sobre el comercio colonial se nutría la Caja del Consulado.

Hacienda por haber sido del agrado de S. M. que se les pague de este fondo,⁶⁵ reservando al comercio su derecho contra las arcas reales siempre habrá arbitrio de separar el caudal suficiente a la obra referida del nuevo que continuamente va entrando y que no puede tener aplicación más ventajosa al Estado y al Comercio, ni es presumible que la piedad del Rey deje de prestar su Real condescendencia para ello.

Del Almacenado, o ramo segundo, también hay dinero sobrante, que nos persuadimos no está ligado al asunto de prestamistas, y este sobrante, con el ingreso sucesivo, puede tener la propia aplicación, y podrá tal vez ser suficiente este solo ramo o poco más para la ejecución de nuestra empresa en el discurso de tres o cuatro años que puede durar su fábrica.

No ignoramos el nuevo proyecto de este Comercio sobre la fábrica de Casas de Contratación y Consulado, y sabemos que la piedad del Rey ha concedido la gracia de que se ejecute esta obra a expensas de los mencionados fondos.⁶⁶

Confesamos que son precisos y convenientes estos edificios, y sin que nuestra intención se dirija a que se posterguen a los muelles del Trocadero, debemos confesar también que es más urgente y ventajosa la fábrica de éstos. La razón es clara y concluyente. Para los tribunales y oficinas de Contratación y Consulado no han faltado ni faltan casas en Cádiz, a costa de un alquiler de tres o cuatro mil pesos al año. Para invernar y carenar los navíos del comercio no ha habido ni hay otro canal que pueda substituir al del Trocadero, y para que pueda servir, aunque lleno de incomodidades, ha costado y cuesta de 10 a 12 mil pesos al año.

Por otra parte, la obra de las dos casas no se concluirá con 400.000 pesos, y la de los muelles del Trocadero podrá acabarse con 200.000 o poco más, o acaso con menos, según el ensayo y observaciones que se hagan al principio, acompañando al maestro aquel sujeto o sujetos de mayor experiencia que han fabricado y tienen allí edificios propios.

Que deban costearse ambas empresas de los fondos de la Universidad tampoco admite disputa. Agraviaríanse y se quejarían con razón los comerciantes vecinos de Cádiz si se intentase que a sus expensas solamente se ejecutasen las dos casas de Contratación y Consulado. Por ser común y recíproca la conveniencia, entran a la parte los comerciantes vecinos de Sevilla, Sanlúcar, Jerez y Puerto de Santa María,

65-Las saneadas arcas del Consulado permitieron que éste asumiera en ocasiones una función crediticia en relación a la propia hacienda real, proporcionando préstamos o donativos a la Corona.

66-A diferencia del palacio de la Aduana (actual Diputación Provincial), construida entre 1770 y 1784, las nuevas sedes gaditanas de la Casa de la Contratación y del Consulado no llegaron a edificarse, quedándose en meros proyectos.

que con los de Cádiz componen el cuerpo de esta Universidad y pagan igualmente la contribución del uno por 100 y el Almacenado, en que consiste su fondo. Y, cuando éste no sea suficiente a subvenir a las urgencias y gastos comunes, exige la equidad que cualquiera nueva contribución recaiga sobre todos.

Así debió haberse ejecutado cuando se impuso la del gasto de pontones y limpia del Caño del Trocadero, sin aplicarla solamente a los dueños de navíos y almacenes, pues siendo como son individuos de esta Universidad, y de los más granados contribuyentes de los dos ramos expresados, no se alcanza razón justa para este particular gravamen,⁶⁷ siendo como es constante el servicio que con los navíos y almacenes han hecho y hacen a la causa pública del estado y del comercio, el cual no puede tener movimiento sin navíos, almacenes y materiales para sus carenas.

Finalmente, que cuando los fondos comunes se hallen desembarazados de otros empeños, se les reintegre a los dueños de almacenes y navíos la cantidad que se les ha exigido desde el año de 1755, según parece de justicia, en cuya atención

Suplicamos a V. S. que, pidiendo las noticias expresadas y las demás que su penetración juzgue oportunas, en su vista y de esta representación y papeles adjuntos se sirva tomar la providencia que sea más conforme al efecto que solicitamos y a la equidad que es propia del celo y justificación de V. S. Cádiz, 13 de enero de 1777.

Francisco Guerra de la Vega. El conde de Villamar. José Antonio Rivero. Juan Antonio García y Vía. Ignacio Suárez. Vicente Reimundo de Eguía. Ustáriz, San Ginés y Compañía. José Retortillo. Juan Isidoro Monsagrati. Juan Domingo de la Torre, de los Cinco Gremios.⁶⁸ Francisco Martínez de Vallejo. José Antonio de Almería. José de Llano y San Ginés. Pedro Pumarejo. José de Miranda. Cosme Joaquín de Terreros. Juan Esteban de Lizardi. José Padrés. Domingo de Ibarra. Patricio Álvarez, hermano de don Pablo. Francisco de Sierra. Antonio Tazón. Francisco Solivera. Joaquín de Arizaga, por la Real Compañía de San Fernando. José Ramos.”

Archivo General de Indias, Consulados, L.1367, n° 1.

67- En este pasaje se evidencia la controversia entre cargadores y navieros en torno a la contribución impuesta para la limpia del caño del Trocadero, que recayó sobre estos últimos y sobre los dueños de almacenes, aunque el Consulado adelantó importantes sumas, con carácter reintegrable, para costear las correspondientes obras.

68-Los Cinco Gremios Mayores de Madrid.