

Puerto Real, centro neurálgico de la industria Andaluza en el siglo XVIII¹

Juan José Iglesias Rodríguez
Universidad de Sevilla

RESUMEN

Puerto Real jugó un papel de primera importancia en el diseño estratégico y el esquema funcional de la bahía gaditana durante el siglo XVIII. El traslado a Cádiz de la capitalidad de la Carrera de Indias y de sus instituciones rectoras, así como la creación del departamento naval de Cádiz, generaron necesidades logísticas relacionadas, sobre todo, con la construcción y el mantenimiento de los navíos mercantes y de guerra y con la provisión de las flotas. La industria naval fue un sector estratégico en la España del XVIII y, en buena parte, tuvo su sede en el territorio de Puerto Real. Junto a ella destacó en esta población la fabricación de bizcocho y galleta para la provisión de los barcos y también una actividad orientada a la comercialización de su producto a nivel internacional, como fue la industria salinera.

¹ El presente trabajo se enmarca en el proyecto de investigación “La construcción de un mundo nuevo: circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales en las ciudades atlánticas del sur de España, siglos XVI-XVIII” (HAR2017-85305-P), financiado con cargo al Plan Estatal de I+D+i del Gobierno de España.

PALABRAS CLAVES

Industria, construcción naval, producción de sal, política atlántica, siglo XVIII.

ABSTRACT

Puerto Real played a major role in the strategic design and functional scheme of the Bay of Cadiz during the 18th century. The transfer to Cadiz of the capital of the *Carrera de Indias* and its governing institutions, as well as the creation of the naval department of Cadiz, generated logistical needs related, above all, to the construction and maintenance of merchant and war ships and with the provision of fleets. The naval industry was a strategic sector in 18th century Spain and largely was based in the territory of Puerto Real. Together with this, the manufacture of biscuits for the provision of ships was highlighted in this town and was also an activity oriented to the commercialization of its product at an international level, the salt industry.

KEYWORDS

Industry, shipbuilding, salt production, Atlantic politics, 18th century.

INTRODUCCIÓN

El Puerto Real moderno mantuvo una estrecha vinculación con la política atlántica de la Monarquía Hispánica desde los mismos instantes de su nacimiento como nueva población fundada por los Reyes Católicos hasta finales del Antiguo Régimen². La relación de esta villa con la Carrera de Indias fue muy intensa, particularmente a partir de mediados del siglo XVII, cuando

² Este artículo constituye una versión adaptada, actualizada y ampliada de la comunicación presentada en la X Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna (Santiago de Compostela, 2008). *Vid.* IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Actividades industriales en la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII: Puerto Real, 1719-

la cabecera del tráfico colonial comenzó a bascular desde Sevilla hacia Cádiz. El término de Puerto Real comenzó entonces a operar como surgidero de barcos de las flotas del comercio americano y como activa base de carenas. A comienzos del siglo XVIII, la Guerra de Sucesión afectó de manera muy negativa a Puerto Real, que sufrió en 1702 las devastadoras consecuencias de la invasión de la Bahía de Cádiz a cargo de tropas anglo-holandesas³. La villa se resintió profundamente de este hecho bélico, cuya repercusión más dramática fue una importante disminución de su población, reducida a poco más de trescientos vecinos, cifra que aún continuó descendiendo, hasta alcanzar el 1712 los cien vecinos⁴. Terminada la guerra, Puerto Real iniciaría una fase de franca expansión, asimismo visible en la evolución de la población de la villa, que alcanzaría una cifra próxima a los doce mil habitantes a fines del siglo. El traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación y del Consulado de Mercaderes a Indias, así como la creación del departamento naval gaditano, no fueron ajenos a esta realidad⁵.

Las razones de la expansión puertorrealeña estuvieron más ligadas, sin embargo, al desarrollo industrial que a la evolución mercantil. En el esquema funcional de la Bahía, durante la época de la hegemonía comercial gaditana de la Carrera de Indias, Puerto Real asumió el papel de retaguardia artesanal, por encima del de avanzadilla mercantil, papel que correspondió más bien al propio Cádiz⁶ y, subsidiariamente, a otras ciudades del litoral gadita-

1798”, en DUBERT, Isidro y SOBRADO CORREA, Hortensio (eds.), *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, tomo I, pp. 409-423.

³ GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús (ed.). *El asalto anglo-holandés de 1702 a la Bahía de Cádiz entre la política internacional y las repercusiones locales*, El Puerto de Santa María: Concejalía de Cultura del Ayuntamiento, 2003.

⁴ MURO OREJÓN, Antonio. *Puerto Real en los siglos modernos*, ed. de J. J. Iglesias, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla-Ateneo Literario de Puerto Real, 2019, pp. 55-56.

⁵ CRESPO SOLANA, Ana. *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 1996.

⁶ *Vid.*, al respecto, GARCÍA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Cádiz: Diputación Provincial, 1988, 2 vols.; BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel. *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid: Sílex, 2005.

no como El Puerto de Santa María o Sanlúcar de Barrameda⁷. No significa ello, ni mucho menos, que el comercio estuviese ausente en la economía de la villa, pero sí que en la composición de su población activa predominaron de manera clara las actividades industriales. Si estas ocupaban a algo menos del 30% de la población activa a mediados de siglo, a finales del mismo daban empleo a casi el 50% de la misma⁸.

Dentro de tales actividades, el protagonismo casi absoluto correspondió a la construcción y carena de navíos, que tuvieron como singulares escenarios de desarrollo La Carraca y el caño del Trocadero. El primero de estos lugares formó parte del término municipal de Puerto Real hasta que un decreto de Primo de Rivera del año 1924 lo segregó del mismo para incorporarlo al de San Fernando. El Trocadero, por el contrario, ha formado parte del municipio puertorrealeño desde los orígenes de este hasta la actualidad. Una segunda actividad de importancia en el Puerto Real del siglo XVIII fue la producción de sal, ya practicada desde comienzos de la Edad Moderna en las haciendas salineras del término de la villa, y que alcanzó en la citada centuria un momento de apogeo debido al aumento de las exportaciones de sal a países extranjeros. El abastecimiento de navíos y flotas, así como la creciente demanda generada por una población en auge hicieron prosperar otras muchas actividades industriales, especialmente en la segunda mitad del siglo. El presente trabajo se ocupa de hacer un repaso por las principales de tales actividades, en el marco de una línea de investigación orientada a aclarar el

⁷ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*, Sevilla: Muñoz Moya y Montraveta editores, 1991; IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. *La ciudad de Sanlúcar de Barrameda en el siglo XVIII*, Sanlúcar de Barrameda: Ayuntamiento, 1985; VEGAZO PALACIOS, Jesús. *Sanlúcar de Barrameda, encrucijada de cargadores, cosecheros y prestamistas (1750-1860)*, Sanlúcar de Barrameda: A.S.E.H.A., 2014.

⁸ Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada recogen en la presencia en Puerto Real de 401 maestros y oficiales artesanos, que representan el 28% del total de la población activa. Archivo General de Simancas, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales (en adelante AGS, CE, RG), libro 562, folios 1082-1084. El padrón general de población de 1798, por su parte, registra un total de 1.370 artesanos, que suponían el 48% de la población activa de aquel momento. IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. *La epidemia gaditana de fiebre amarilla de 1800*, Cádiz: Diputación Provincial, 1987, pp. 88-92.

esquema funcional de la Bahía de Cádiz en una etapa histórica fundamental para este área como fue el siglo XVIII⁹.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

La necesidad de realizar tareas de mantenimiento en los barcos de la Carrera de Indias tras la larga travesía que realizaban para cruzar el Atlántico determinó la aparición de actividades de carena en la bahía gaditana. A esta necesidad se unió la de conservar los buques de la Armada. Las correspondientes labores se realizaban en lugares como el Puntal¹⁰ y el caño del Trocadero, donde se carenaban los buques de la Carrera de Indias, o el Real Carenero del Puente Zuazo¹¹, en el caño de Santi Petri, en el que, ya desde los dos siglos anteriores, se llevaba a cabo el mantenimiento de los navíos de guerra del rey y que en el XVIII cumplió también funciones de arsenal. Como resultado de la política naval de Patiño, durante el reinado de Felipe V se acometió la construcción del Arsenal de La Carraca, que daría un fuerte impulso a la construcción naval en el ámbito de la Bahía¹². En el siglo XVIII, quedaron definidos con claridad los dos polos principales vinculados a la

⁹ *Vid.*, al respecto, IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Las ciudades mercantiles del Atlántico andaluz y su universo de relaciones en la Edad Moderna”, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J.; PÉREZ GARCÍA, R. M. y FERNÁNDEZ CHAVES, M. F. (eds.). *Comercio y cultura en la Edad Moderna*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2015, pp. 69-102; IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El complejo portuario gaditano en el siglo XVIII”, en *e-Spania*, 2016, nº 25 (en línea); IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “Ciudades y puertos de Andalucía: una jerarquía cambiante”, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J.; GARCÍA BERNAL, J. J. y DÍAZ BLANCO, J. M. (eds.). *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Ciudades y redes*, Madrid: Sílex, 2018, pp. 55-98.

¹⁰ Esteban de Silhouette anotaba en 1729: “Había en el Puntal (...) un barco en construcción; algunas semanas antes habían botado uno allí en presencia de sus majestades”. GARCÍA MERCADAL, José. *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 2003, t. IV, p. 630.

¹¹ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz, 1717-1777*, Cádiz: Grupo de Publicaciones del Sur, 2003, pp. 35-45.

¹² QUINTERO GONZÁLEZ, José. *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000; *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2005; TORREJÓN CHAVES, Juan. “Estruc-

industria naval en la Bahía: el Trocadero, dedicado al mantenimiento de la marina mercante, y el Arsenal de La Carraca, ligado a la Armada real.

Fray Jerónimo de la Concepción hacía ver, a fines del siglo XVII, las ventajas de dichos parajes para efectuar las carenas de navíos, al escribir que Puntal y Matagorda

*forman una boca, o entrada a una ensenada, o Bahía muy capaz, de que se derraman diversos caños, muy aptos a las invernadas, y carenas, que llegan hasta la Carraca, y Puente de Zuazo, donde invernaba la Armada Real. En un recodo, o estero no muy lejos (...) está la Villa de Puerto Real, lugar inmediato al mar, y el más cómodo, que se pudiera idear, para Almacén de todos los pertrechos náuticos (...); ... para invernadero de las Armadas, Galeones, y Flotas, y para carenas suyas, ningún sitio más oportuno se pudo idear, como el de los esteros de la Carraca (...). La conveniencia de las carenas es mayor, y más útil en este sitio, pues además de servir de calafates los mismos vecinos de Cádiz, los materiales todos, como hierro, alquitrán, brea, estopa, maderas, etc. que vienen por mar, y se almacenan en Cádiz, con la misma facilidad, y aborro de tiempo se transportan a los navíos...*¹³

El Real Carenero, auténtico antecedente del Arsenal de La Carraca, aparece ya citado en la propia obra de fray Jerónimo de la Concepción, quien, al describir la Bahía, observaba también lo siguiente:

*Más adelante del río Guadalete entra otro brazo de río que dizen de San Pedro y a sus espaldas en un estero la Villa de Puerto Real. Y desde aquí hasta el río de Zurraque está poblado de salinas. Entra luego el Real Carenero, y Almacenes de la Armada, y después la Villa de Chiclana...*¹⁴

Por su parte, el Arsenal de La Carraca se proyecta en 1717 y su construcción comienza en 1724. El primer navío construido en aquel lugar fue el

tura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII^o, en *Revista de historia naval*, 2001, nº 74, pp. 55-82.

¹³ CONCEPCIÓN, fray Jerónimo de la. *Emporio del Orbe. Cádiz ilustrada*, edición de A. Morgado, Cádiz: Universidad de Cádiz, 2003, t. II, p. 96.

¹⁴ *Ibidem.*, t. I, p. 28.

Real Familia, de sesenta cañones, en el año 1732¹⁵. A mediados de siglo se había consolidado allí un pequeño núcleo de población con unas ochenta casas de madera construidas por cuenta del rey y ciento cincuenta vecinos, en su mayoría jefes y encargados de la marina real, pues los individuos de las maestranzas que se empleaban en la construcción de los buques vivían en los pueblos vecinos de la comarca, especialmente Puerto Real, aunque también la Isla de León y Chiclana de la Frontera. Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada describen La Carraca en los siguientes términos:

*...el territorio que ocupa este Real Arsenal de Levante a Poniente consiste en medio cuarto de legua y del Norte a Sur cerca de un cuarto; y de circunferencia tres, imposibles de transitar mediante estar circunvalada de la Mar y sus orillas de fangos: confronta a Levante con las salinas de Puerto Real, a Poniente la Bahía de Cádiz, al Norte el caño carenero de los bajeles de Su Majestad, y al sur con las salinas de dicho Puerto Real y caño que va al Puente de Zuazo...*¹⁶

A fines de siglo, el *Diccionario Geográfico* de Antonio Vegas se refería a La Carraca como un

*sitio pequeño, barrio de la Bahía de Cádiz, donde residen algunos Jefes de la Marina Real, que tiene allí grandes Almacenes de pertrechos Navales, municiones de guerra, y oficinas, laboratorios de jarcia, herrage, etc. y Astillero. Es el invernadero de todos los buques de la Real Armada pertenecientes al Departamento de Cádiz*¹⁷.

También a finales de siglo, el barón de Bourgoing dejó escritas en su obra *Un paseo por España* una serie de impresiones de una visita que realizó a La Carraca, lugar donde observó que se realizaban trabajos de construcción y carena de buques y elaboración de maromas y cables para los barcos. Sobre

¹⁵ TORREJÓN CHAVES, Juan. "Astilleros, arsenales y buques del rey", en *La industria naval de la Ilustración en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología: Andalucía en América, América en Andalucía*, San Fernando, 1992.

¹⁶ Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Generales (RG), libro 561, ff. 855 v-856.

¹⁷ VEGAS, A. *Diccionario Geográfico Universal*, Madrid: Imprenta de D. Joseph Doblado, 1795, t. II, pp. 88-89.

estos últimos destacaba que eran más duraderos que los de otros lugares, porque el cáñamo era peinado y despojado de las barbas de inferior calidad, utilizadas posteriormente para el calafateo de los navíos. Observó también que los almacenes de La Carraca estaban bien provistos de planchas de cobre procedente de Suecia y Trieste. Pero lo más interesante, sin duda, son las noticias sobre el emplazamiento de diques en el Arsenal. Las dificultades que oponía la naturaleza gredosa del terreno a la construcción de diques exigían tumbar los navíos sobre pontones para su carena. Sin embargo, la diligencia del subinspector Valdés, más tarde ministro de Marina, logró la puesta en marcha de un primer dique de construcción, más tarde complementado con un segundo y un tercero, con capacidad para construir navíos de 64 cañones¹⁸.

Por lo que respecta al Trocadero, puede comprobarse a través de los registros de ida conservados en el Archivo General de Indias su papel como surgidero de naves de la Carrera desde al menos mediados del siglo XVII¹⁹. A comienzos del siglo XVIII, durante la Guerra de Sucesión, se acometió la construcción en la boca del caño de una construcción militar, Fort Louis, que vino a completar el sistema defensivo del interior de la Bahía de Cádiz, garantizado hasta entonces mediante el fuego cruzado de las baterías de los fuertes del Puntal y Matagorda²⁰. La numerosa presencia de barcos de la Carrera de Indias en el Trocadero durante aquellos mismos años fue constatada por el francés padre Labat, quien viajó por la zona en aquella época²¹. En el Trocadero se construyeron numerosos almacenes y tinglados de comerciantes y compañías dedicados al tráfico colonial. Al mismo tiempo, el caño sirvió como lugar habitual de carenas para los barcos de la Carrera²². Así

¹⁸ GARCÍA MERCADAL, J. *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t. V, pp. 541-542.

¹⁹ El primer registro referido al Trocadero es el de la urca *Nuestra Señora del Rosario*, con 200 toneladas, que partió hacia Nueva España en 1647 bajo el mando del maestre Cristóbal del Pozo. IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El Trocadero en la política atlántica durante los siglos modernos”, en *Estudios en Homenaje a Antonio García-Baquero*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2009, pp. 141-158.

²⁰ FERNÁNDEZ CANO, Víctor. *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973, p. 152.

²¹ GARCÍA MERCADAL, J. *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t. III, pp. 156-157.

²² IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “El ‘canal prodigioso’: el caño del Trocadero en el siglo XVIII”, en *Matagorda*, 2015, nº 1, pp. 47-77.

lo describió a fines de siglo el barón de Bourgoing, al anotar que los barcos del comercio de Indias anclaban en el canal del Trocadero, en cuyas orillas estaban situados los almacenes, arsenales y astilleros de la marina mercante²³.

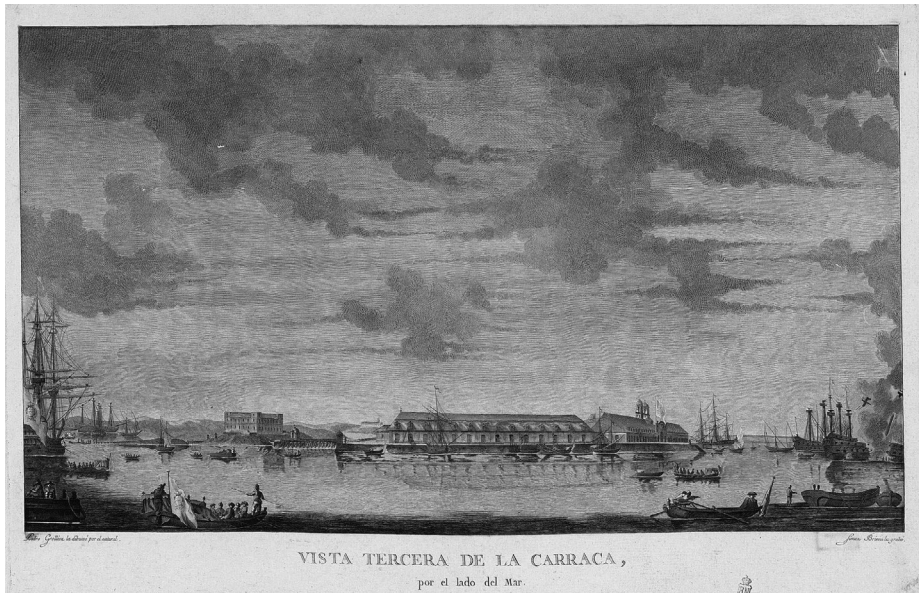


Figura nº 1. Vista del arsenal de La Carraca. Grabado de 1785.
Biblioteca Nacional de España

Como queda dicho, la puesta en marcha del Arsenal de La Carraca, así como la actividad naval relacionada con la navegación comercial a las Indias, impulsaron de manera decidida el auge de la construcción naval y de las industrias auxiliares, como la fabricación de jarcias y lona, en el ámbito de la bahía gaditana. Una buena muestra de ello es la nutrida presencia de calafates y carpinteros de ribera en sus poblaciones. A mediados del siglo XVIII, el número de empleados en estos oficios se aproximaba a 500, como puede verse en el cuadro adjunto, elaborado con datos del Catastro de Ensenada.

²³ *Ibidem*, p.542.

Tabla nº 1

Calafates y carpinteros de ribera en la Bahía de Cádiz a mediados del siglo XVIII

Localidad	Carpinteros de ribera	Calafates	Total construcción naval	%
Cádiz	42	67	109	23,7
Puerto Real	83	63	146	31,7
Isla de León	37	20	57	12,4
Chiclana de la Frontera	32	7	39	8,5
El Puerto de Santa María	42	63	105	22,8
Rota	1	3	4	0,9
TOTAL	237	223	460	100

FUENTE: Respuestas Generales del Catastro de Ensenada. Elaboración propia.

Como puede observarse, ya hacia 1750 Puerto Real era la población de la Bahía de Cádiz donde se concentraba un mayor número de calafates y carpinteros de ribera. El número de éstos no hizo sino aumentar a lo largo de la segunda mitad del siglo, al punto que a finales del mismo el conjunto de ejercientes de ambos oficios en Puerto Real superaba ampliamente al total existente en toda la Bahía en 1750, situándose en torno a 700. Ello suponía que una cuarta parte de la población activa de Puerto Real estaba dedicada a dichos oficios, lo que pone de relieve la importancia de la construcción naval en la economía local y la fuerte impronta de aquélla en el devenir histórico de la población. En cualquier caso, parece clara la repercusión de las circunstancias bélicas de finales de siglo en un incremento de la demanda de buques de guerra, lo que se traduce en un aumento notable de la carga de trabajo en los astilleros de La Carraca.

Tabla nº 2

Trabajadores de la construcción naval en Puerto Real (segunda mitad del siglo XVIII)

Oficio	1752	1760	1771	1798

Carpinteros de ribera	83	86	181	291
Calafates	63	62	189	408
TOTAL	146	148	370	699

FUENTE: Respuestas Generales del Catastro de Ensenada (1752), Rectificaciones del Catastro (1760), Única Contribución (1771), Padrón de población (1798). Elaboración propia.

Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada y otras fuentes, como el *Diccionario Geográfico* de Antonio Vegas, ponen de manifiesto el carácter del núcleo de población promovido por el gobierno en La Carraca como lugar de residencia, especialmente, de los responsables del Arsenal y empleados cualificados de la Armada, mientras que los obreros vivían en los lugares del entorno. Ello exigía el transporte diario de numerosos trabajadores que, en el caso de Puerto Real, se realizaba por mar, cruzando la parte más interior de la Bahía. A veces, esta responsabilidad recaía sobre los propios maestros mayores, como es el caso de Juan Domínguez, maestro mayor de calafates del Real Arsenal, propietario de dos botes, que en 1771 declaraba en las operaciones para la Única Contribución “que éstos no andan al trajín de Cádiz ni de la Carraca, por cuanto están para llevar y traer la maestranza de la villa de Puerto Real”²⁴.

La mayoría de los calafates y carpinteros de ribera estaban inscritos en la matrícula de Marina y, por tanto, sujetos a sus obligaciones y bajo su jurisdicción. Del total de empleados en estos oficios existentes en Puerto Real en 1760, 17 carpinteros de ribera y 4 calafates (14%) no eran matriculados, mientras que 69 carpinteros y 58 calafates (86%) sí lo estaban²⁵. En cuanto a los salarios que recibían, se observan variaciones, pero en general puede afirmarse que eran notablemente superiores a los del resto de artesanos dedicados a otros oficios, entre un 50% y más del doble. Siguiendo los datos ofrecidos por las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada, en Puerto Real la mayoría de los carpinteros de ribera ganaban 12 reales de vellón diarios y los calafates, entre 12 y 6 reales²⁶. También 12 reales adquirían carpinteros de

²⁴ Archivo Histórico Municipal de Puerto Real (en adelante AHMPR), caja 1369, Única Contribución, declaración de Juan Domínguez.

²⁵ AHMPR, caja 1, Libro de lo personal e industrial del Catastro.

²⁶ AGS, CE, RG, libro 562, ff. 1083-1084.

ribera y calafates en Cádiz²⁷, y en niveles similares o hasta superiores estaban los de El Puerto de Santa María. Las Respuestas Generales de Chiclana y Rota indican, sin embargo, salarios inferiores. En Chiclana un maestro carpintero de ribera ganaba 8 reales al día y 4,5 un oficial obrero, mientras que un calafate adquiriría un jornal de entre 5,5 y 4,5 reales si era maestro y de tan sólo 2 si era oficial²⁸. En Rota, los maestros calafates estaban más cotizados que los maestros carpinteros de ribera, ganando respectivamente 9 y 6 reales diarios²⁹. Lógicamente, en el caso de los maestros mayores del Arsenal, los emolumentos eran muy superiores. El maestro mayor de calafatería de La Carraca percibía 6.000 reales de vellón anuales en 1752, lo mismo que el maestro mayor de herrería³⁰. Veinte años más tarde, el maestro mayor de calafates del Arsenal cobraba un sueldo de 50 escudos mensuales, a los que añadía unos ingresos de 180 reales cada mes por el traslado de la maestranza a La Carraca en los dos botes de su propiedad a los que se ha hecho referencia.

Tabla nº 3
Población activa de La Carraca (1752)

Profesión	Nº	Utilidades anuales
Dependientes de la Contaduría de Reales Arsenales	44	134.335
Dependientes de Rentas Provinciales	4	10.443
Dependientes de la Renta del Tabaco	3	5.475
Dependientes de la Renta de la Sal	1	2.730
Mayordomo guarda almacén de artillería	1	15.000
Guarda almacén de depósitos	1	6.000
Guarda almacén de pertrechos	2	16.200
Guarda diques	1	1.920
Contramaestres primeros de la Real Armada	2	6.960
Constramaestres de construcción	4	24.000

²⁷ AGS, CE, RG, libro 561, f. 105.

²⁸ AGS, CE, RG, libro 561, ff. 210 v-211.

²⁹ AGS, CE, RG, libro 561, ff. 53 v-54.

³⁰ AGS, CE, RG, libro 561, ff. 857 v.

Profesión	Nº	Utilidades anuales
Contramaestres de Arsenales	1	4.800
Ayudante constructor	1	9.000
Maestro mayor de calafatería	1	6.000
Maestro mayor de herrería	1	6.000
Maestros mayores carpinteros de lo blanco	2	11.400
Maestro mayor de albañilería	1	4.400
Maestro mayor de pintura	1	6.000
Oficiales de pintura	8	19.600
Depositario de materiales de albañilería	1	3.650
Motonero mayor	1	6.000
Escultor y tallista	1	7.200
Guardián de navío	1	2.340
Cirujanos de la Real Armada	2	7.200
Patrón de la falúa del capitán de maestranza	1	2.400
Tenderos de comestibles	16	55.763
Taberneros	5	22.463
Maestros barberos	1	1.080
Oficiales barberos	2	1.080
Zapateros	1	1.440
Sirvientes	17	10.710
Asentistas de lodo	1	36.000
Asentistas de cerrajería	1	3.650
Asentistas de obra de albañilería	6	21.900
Clérigos	1	-
TOTAL	137	473.139

Utilidades: reales de vellón.

Fuente: Respuestas Generales del Catastro de
Ensenada. Elaboración propia.

Al tiempo que en La Carraca y en el Real Carenero del Puente Zuazo se llevaban a cabo labores de construcción y carena de buques de guerra de la Armada, existían diversas instalaciones para carenas de barcos de la Carrera de Indias en el Trocadero, mantenidas por los grandes comerciantes y compa-

ñías de comercio que en dicho caño tenían sus almacenes para el servicio de las naves de su propiedad. Las declaraciones para la Única Contribución nos permiten conocer algunas de ellas a la altura del año 1771³¹. Así, Francisco de Tabernilla, vecino y del comercio de Cádiz, declaraba tener en el caño del Trocadero siete almacenes, cinco ranchos y una herrería, “que sirven cuando hay carenas”. La Real Compañía de San Fernando de Sevilla mantenía un almacén para custodiar los efectos empleados en sus embarcaciones y los que se destinaban a sus carenas. Por su parte, el Consulado de Cargadores a Indias disponía en la banda sur del caño, entre otras instalaciones, de un tinglado de madera cerrado que servía para rancho y alojamiento de las maestranzas que trabajaban en la carena de los avisos de Indias, cuyo despacho corrió a cargo del Consulado durante un cierto período de tiempo. Asimismo, disponía de un obrador de veleros, diversos depósitos de pertrechos navales y clavazón y una cocina abovedada que servía para hervir la brea utilizada en las carenas. La compañía de Manuel Rivero e Hijos tenía diversas posesiones en la boca del caño, entre las cuales una herrería con su carbonera y una cocina que utilizaba la maestranza para comer en tiempos de carenas.

El mantenimiento y reparación de buques mercantes determinaba también la presencia en el Trocadero de diversas herrerías. Los herreros, junto a los calafates y los carpinteros de ribera, integraban el universo laboral que gravitaba en torno a las carenas. En 1782 encontramos seis propietarios de herrerías en el caño, que mantenían un total de 20 fraguas y 36 trabajadores entre capataces, oficiales de macho y sonadores³².

Un detallado plano del Trocadero que se conserva en el Servicio Geográfico Nacional, fechado en 1792, permite formar una idea exacta de las infraestructuras destinadas a carenas de buques existentes en el Trocadero a fines del siglo XVIII³³. Junto a numerosos almacenes, en una banda y otra del caño pueden distinguirse diversos fogones de brea, una herrería, un dique para maderas, un dique de carenas y una casa de bombas para el bombeo del agua de este.

³¹ AHMPR, caja 1369.

³² AHMPR, *Quintas y Milicias*, caja 1353-10. Expediente para notificar a la Armada las fraguas y herrerías que hay en la Villa y sitio del Trocadero.

³³ He utilizado una copia existente en el Archivo Histórico Municipal de Puerto Real.

La provisión de maderas y pertrechos para las reparaciones y puesta a punto de los buques corría a cargo de tratantes, que obtenían un buen provecho de su actividad. En 1760, Francisco Fernández del Ahedo, comerciante de El Puerto de Santa María, declaraba en Puerto Real un beneficio de 55.000 reales anuales por la venta de maderas y efectos para la composición de navíos. En aquella misma fecha se empleaba también en esta actividad Andrés Terras, con 30.000 reales anuales de beneficios declarados, y la Real Compañía de La Habana³⁴. En 1771, Diego Villaverde administraba dos almacenes de maderas en el Trocadero³⁵. En la misma fecha, encontramos un guarda de maderas de la Sierra del Segura domiciliado en la calle de San Andrés y Cruz Verde³⁶.

³⁴ AHMPR, caja 1, Libro de lo personal e industrial del Catastro.

³⁵ AHMPR, caja 216, Única Contribución, tomo 1, calle Nueva, registro nº 10.

³⁶ Sin embargo, la actividad del Trocadero decaería a comienzos del siglo XIX debido a la guerra de la Independencia y a la emancipación de las colonias americanas. El diccionario de Madoz no alude a su antiguo esplendor industrial, limitándose a indicar que el Trocadero es un “caño grande salado que entra en la bahía de Cádiz y circunda una gran porción de terreno, que en punta saliente hácia dicha bahía, corresponde á Puerto Real, del que dista una legua. Tiene dos salidas, el ramal de la derecha es navegable en toda su estension y comunica con la ensenada de Puerto Real, y el de la izquierda no es navegable sino hasta la cortadura practicada en la guerra de la Independencia, aunque en pleamar pueden pasar hasta faluchos. Uno y otro ramal dejan completamente aisladas las dos porciones del territorio del que se compone el *Trocadero*”. MADDOZ, Pacual. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845-1850. Sobre el papel del Trocadero en la guerra de la Independencia, *vid.* IZCO REINA, Manuel Jesús y ESPINOSA DE LOS MONTEROS, Francisco. *Matagorda 1810. Un episodio de la Guerra de la Independencia en Andalucía*, Puerto Real: Ayuntamiento, 2012. Hoy día el Trocadero es un paraje natural de gran valor paisajístico y cultural. Recomendando la consulta del magnífico libro ilustrado *Isla del Trocadero. Catálogo de recursos culturales en un espacio ambiental de primer orden*. Cádiz: Diputación de Cádiz, 2017.

segunda década del siglo XVIII, tras la Guerra de Sucesión. Se basa para ello en el hecho de que en el padrón de población de 1693 no figuran referencias a ella, mientras que sí ocurre en el vecindario de 1719, en el que ya aparece la fábrica emplazada al final de la calle de la Plaza, hacia el campo, describiéndola como “... *una casa grande en donde está el cáñamo*”. En 1752 se encargó a Jorge Juan realizar una visita a La Carraca y a las fábricas de jarcia, tejidos y lanillas de Puerto Real, la Isla de León y el Puente Zuazo. En cuanto a los momentos finales de la fábrica, la misma autora los sitúa en 1773, año en el que por Real Orden se dispuso a centralizar en la fábrica de jarcias de La Carraca los trabajos que anteriormente se realizaban en el Real Carenero y en la fábrica de Puerto Real³⁹. No obstante, aunque con mucha menor importancia, las faenas de fabricación de velas y jarcia pueden rastrearse en esta villa hasta al menos finales de siglo, pues todavía el padrón general de 1798 registra un total de 16 veleros, 3 estoperos y 4 fabricantes de jarcia.

Las Respuestas Generales del Catastro recogen la existencia de 9 empleados en la fábrica de jarcia y velas de Puerto Real. En 1760, el Libro de lo personal e industrial del Catastro indica que ese número ha ascendido ya hasta 16, a saber: 6 maestros de jarcia, 6 espadadores, 3 rastrilladores y 6 veleros. Pero el momento de mayor actividad de la fábrica de jarcia de Puerto Real parece coincidir con el año 1771, cuando se llevan a cabo las operaciones para la Única Contribución. En esos momentos la fábrica registraba un total de 111 empleados, de los cuales: 1 ministro mayor, 2 capataces, 2 maestros de jarcia, 55 oficiales y trabajadores, 28 rastrilladores, 6 hiladores, 3 motoneros (fabricantes de poleas y garruchas), 1 cordonero, 4 empleados, 2 jornaleros y 7 veleros⁴⁰.

Las casas y almacenes que servían como fábrica de jarcia pertenecían a la testamentaría de los marqueses de Ugena y memorias pías que fundó don Juan Bautista de Urralde. El administrador general de las mismas era en

³⁹ BECERRA FABRA, Ana. “Un documento sobre la fabricación de jarcia para navíos en Puerto Real durante en siglo XVIII”, en *Actas de las II Jornadas de Historia de Puerto Real*, Puerto Real, 1994, pp. 59-70.

⁴⁰ El proceso de fabricación de la jarcia ha sido abordado por SERRERA CONTRERAS, Ramón. “La técnica de fabricación de jarcia en los Arsenales Reales del Departamento Marítimo de Cádiz en el siglo XVIII”, en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos, 1976.

Madrid don Jerónimo Jacinto de Aranda. La Real Hacienda pagaba por el arrendamiento de dichas casas y almacenes 6.000 reales de vellón al año, cuya cobranza corría a cargo de don Pedro de Irigoyen⁴¹. Al frente de la fábrica había un director nombrado por la administración de Marina. Francisco Alberto Núñez de Castro ocupó dicho cargo y más tarde Antonio Prieto, con un sueldo fijo de comisario de la provincia de Marina de 1.000 reales mensuales, más 300 reales de gratificación como ministro de la fábrica. Había también un oficial de la contaduría del Arsenal de La Carraca destinado en la fábrica de jarcia de Puerto Real, así como un maestro mayor, que en 1771 era Diego Dazas de la Rosa. Existía también, en estos años de apogeo de la fábrica, un destacamento de Marina destinado a custodiarla, al mando de un teniente de navío.

Los salarios de los trabajadores de la fábrica variaban en razón de su categoría. En 1752 los rastrilladores cobraban entre 8 y 7,5 reales de jornal, mientras que los espadadores percibían entre 7,5 y 5 reales y los maestros veleros entre 7 y 4 reales⁴². En 1771 estos salarios no habían prácticamente variado, en todo caso habían sufrido un ligero descenso. Un hilador cobraba por esa fecha 7,5 reales, por 7 un rastrillador y 4,5 un jornalero. Parte de las labores se realizaban al aire libre, por lo que quedaban suspendidas en caso de mal tiempo, con la consiguiente pérdida de salarios. Esta contingencia se producía también en caso de desabastecimiento de materia prima o de enfermedad. Así lo declaraba, por ejemplo, José Puche, oficial rastrillador, quien afirmaba ganar 7 reales de jornal “*unos días con otros salvo no estar enfermo o faltar cáñamo o bien parar por llover*”⁴³.

A fines del siglo XVIII puede constatarse la aparición en el contexto de la Bahía de Cádiz de algunas fábricas de jarcia y cordelería que no responden ya al impulso oficial, sino a la iniciativa privada. Los expedientes para el Censo de frutos y manufacturas revelan la existencia en El Puerto de Santa María de tres de estas industrias entre 1792 y 1797. Una de ellas era la fábrica de Valerio de Martino que, continua o eventualmente, proporcionaba trabajo a unas 90

⁴¹ AHMPR, caja 1369. Única Contribución. Hacendados forasteros. Declaración de don Pedro de Irigoyen.

⁴² AGS, CE, RG, libro 562, f. 1083.

⁴³ AHMPR, caja 1369. Única Contribución. Declaración de José Puche, calle del Puerto.

personas entre rastrilladores, hiladores, corchadores, peones y mujeres que deshacían jarcia vieja para estopa. Esta fábrica empleaba como materia prima cáñamo en rama procedente de Italia y países del norte de Europa, jarcia vieja y alquitrán sueco. Otra fábrica de jarcia era la de Pascual Calamai, cuya producción comenzó en 1793. Un año después ya producía en torno a 800 quintales de jarcia y alrededor de 400 quintales de hilos y cordelería. En 1795 la producción había aumentado a 2.000 quintales de jarcia y 500 de cordelería. Por último, existe constancia de la existencia de una fábrica de jarcia propiedad de Juan Domínguez, que en 1794 empleaba a 5 rastrilladores, 20 oficiales y 10 aprendices⁴⁴.

LA PRODUCCIÓN SALINERA

La extracción de sal constituye una actividad tradicional en la Bahía de Cádiz desde la Antigüedad⁴⁵. A principios de la Edad Moderna, los señores jurisdiccionales de la zona, como los duques Medinaceli en El Puerto de Santa María, obtenían sustanciosos beneficios de los estancos y rentas impuestos sobre las salinas de sus señoríos⁴⁶. También existe constancia del temprano interés de la oligarquía mercantil gaditana por la propiedad de salinas en la Isla de León⁴⁷. En el siglo XVII existían en Puerto Real diez haciendas salineras, cuya producción se exportaba por mar al extranjero. A

⁴⁴ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., *Una ciudad mercantil...*, *op. cit.*, pp. 250-253.

⁴⁵ TORREJÓN CHAVES, Juan. “Las salinas de la bahía de Cádiz. Una aproximación histórica”, en MALPICA CUELLO, Antonio y GONZÁLEZ ALCANTUD, José Antonio (coord.). *La sal, del gusto alimentario al arrendamiento de salinas*, Sevilla: Junta de Andalucía, 1997, pp. 169-194.

⁴⁶ IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía. Estudios sobre el señorío de El Puerto (siglos XIII-XVIII)*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003, pp. 87-115.

⁴⁷ Entre otros ejemplos podría citarse el de las salinas propiedad de Bartolomé de Cárdenas que, al integrarse en la dote de Ana Cetín, pasaron al patrimonio de la familia Fantoni. Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos notariales de Cádiz, legajo 5518, ff. 1905-1912. Transacción y concierto entre los hijos y herederos de Juan Andrea Fantoni. Sobre las salinas de la Isla de León en este período, *vid.* FRANCO SILVA, Alfonso. “Las salinas de la Isla de León a fines de la Edad Media”, en MALPICA CUELLO, A. y GONZÁLEZ ALCANTUD, J. A. (coord.), *La sal, op. cit.*, pp. 143-154.

fin del siglo XVII y comienzos del XVIII, al tiempo que se abandonaba la producción de las salinas de El Puerto de Santa María, se labraron nuevas salinas en el término de Puerto Real, que se añadieron a las ya existentes con anterioridad. Una parte importante de las salinas de la Bahía se ubicaba en la porción de litoral que se extendía entre Puerto Real y el caño de Santi Petri. El término municipal puertorrealeño englobaba entonces los terrenos de La Carraca y todo el amplio territorio de Isla Verde, más allá del caño Madre y del caño del Águila, hasta el caño Zurraque y el de Santi Petri, incluyendo el Puente Zuazo, zona salinera por excelencia.

El auge del negocio salinero en el siglo XVIII iba a propiciar que se labraran nuevas salinas en el término de Puerto Real en terrenos realengos cedidos por el Ayuntamiento de la villa. Así, éste concedió en 1737 unos terrenos a Jácome Derqui en las inmediaciones de La Carraca para construir una salina, a cuyo fin Derqui manifestó necesitar

*un pedazo de tierra albina que está contigua a una salina que llaman la Isleta de las Culebras y linda por la parte del Sur con una salina perdida y por el levante con caño de la Higuera, por parte de La Carraca con tres salinas frente de las tres bocas que dan al río del Puente que tiene, donde se le hará vuelta de afuera, y por el poniente con caño del Puente y con dicha Hacienda Isleta...*⁴⁸

Otros ejemplos similares los encontramos en Fernando Sánchez de Madrid, vecino de Sevilla, quien labró a su costa en el año 1754 una salina llamada “San Fernando”, y en Patricio Beyens, que construyó la salina “Santo Cristo de la Misericordia”, ambos en terrenos que les concedió a data el Ayuntamiento de Puerto Real⁴⁹. A mediados del siglo XVIII, las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada recogen la existencia en Puerto Real de 27 salinas, todas menos una en producción, con 14.566 tajos.

⁴⁸ AHMPR, *Actas Capitulares*, año 1737.

⁴⁹ AHMPR, caja 1369, Única Contribución, *Legajo que contiene las salinas que se hallan situadas en este término cuyas relaciones se hallan aquí presentadas*. Este legajo constituye en adelante la fuente principal de las noticias sobre la producción de sal en Puerto Real.

Por Real Orden de 13 de junio de 1767, el rey decretó que correspondían a la Real Hacienda todos los terrenos que bañaba el mar en sus crecientes, mandando al mismo tiempo que se destinasen a salinas los que fuesen apropiados para ello. La administración de esta rama se encomendó a la Dirección General de Rentas. A partir de ese momento se intensificaría la construcción de nuevas salinas en el término de Puerto Real en terrenos concedidos por la hacienda real. De esta forma, abrieron salinas, entre otros, Pedro Antonio Romero Mayoral o Miguel Rodríguez de Carassa, quien se obligó a cambio con la Real Hacienda a entregarle 2.000 fanegas de sal por vía de servicio. El impulso estatal imprimido a partir de 1767 hizo que proliferara el número de nuevas explotaciones salineras. En 1771, Fernando Sánchez de Madrid se refería en su declaración para la Única Contribución al “*mayor número de posesiones que hay actualmente en la ribera y las que se están abriendo*”. En dicha fecha las haciendas salineras localizadas en Puerto Real, como se muestra en el cuadro adjunto, alcanzaban ya el número de 41, con más de 24.000 tajos.

Las exportaciones de sal, ya abundantes en el siglo XVII, se incrementaron notablemente en el XVIII. En su *Viaje de España*, el ilustrado Antonio Ponz apuntó que la sal extraída en Puerto Real era objeto de exportación a todo el territorio nacional y a diversos países europeos, como Suecia, Dinamarca, Holanda, Inglaterra, Francia y Portugal. En el momento en que Ponz escribe, las salinas puertorrealeñas alcanzaban el número de 46, sobre un total de 69 existentes en la zona, es decir, el conjunto de los términos de Cádiz, la Isla de León y el propio Puerto Real. La producción total de estas haciendas era de 40.000 lastres de 48 fanegas cada uno:

Las tales Salinas ó Saleros, que también las llaman así, repartidas á trechos en los términos de Puerto Real, de la Isla de Leon y de Cádiz, son sesenta y nueve; las cinco del Rey, y las sesenta y quatro de particulares. Tres de estos Saleros pertenecen al término de Cádiz, veinte á la Isla de Leon, y los quarenta y seis restantes al de Puerto Real. Su produccion se regula por un quinquenio, bien cuidadas y reparadas, de quarenta mil lastres de sal, que cada lastre compone quarenta y ocho fanegas. De estos toma la Real Hacienda toda la que producen sus cinco posesiones, y la demas que necesita para sus Reales Alfolies

*de los particulares, á prorata que un año con otro ascenderá á siete ú ocho mil lastres, la que paga á costo y costes, proveyendo con ellas las Provincias de Extremadura, Galicia, Asturias, Montañas, Granada, Sevilla, Costa de Levante, etc. Toda la restante la extrae el cosechero á su arbitrio para Reynos extranjeros, mas ó ménos cara según las circunstancias; y las Naciones que particularmente se proveen son los Suecos, Holandeses, Dinamarqueses, Ingleses, Portugueses y tambien los Franceses. Por cada lastre se le pagan al Rey dos pesos de á ciento veinte y ocho quartos cada uno por el permiso de extracción. En fin de algo sirve esta industria...*⁵⁰

Los propietarios de las salinas puertorrealenñas eran, por lo general, miembros de la burguesía gaditana. Entre ellos aparece algún apellido ligado a la vieja oligarquía municipal de Cádiz, como es el caso de los Sopranis: Antonio Sopranis era propietario de un par de salinas que había adquirido en 1766 y 1768. Figuran también algunos nobles (el hidalgo Juan Sánchez de la Campa; don Pedro Antonio Romero Mayoral, caballero de Santiago y miembro del Consejo de Indias; la marquesa de Campo Nuevo), algún militar (José Patiño, subteniente del regimiento de infantería de Zamora), un clérigo (fray Diego Derqui, del orden de Predicadores, co-propietario junto a sus hermanas de la hacienda Isleta de las Culebras, puesta en marcha años atrás por Jácome Derqui), un abogado de los Reales Consejos (Diego Gutiérrez Navamuel) y un capataz de salinas a la vez propietario (Bartolomé Sánchez de la Campa, vecino de la Isla de León). Pero, en mayor número, encontramos entre los propietarios de haciendas salineras a comerciantes gaditanos. Entre ellos figuran Patricio Beyens, la compañía de Carlos Gambetta, Edmundo Galbally, Miguel Rodríguez Carassa, Nicolás Langton, Santiago Martín y José Lizaso. A veces, encontramos a comerciantes de Cádiz que prestan dinero para la puesta en explotación de salinas, como Antonio Boloña, quien adelantó a Francisco Sánchez de la Campa el capital necesario para la construcción de la hacienda “San León”, reteniendo hasta la devolución del principal y los intereses todos los beneficios que ésta producía excepto el equivalente al salario por su trabajo personal que quedaba a favor de Sánchez de la Campa.

⁵⁰ PONZ, Antonio. *Viage de España*, Madrid: Imprenta de la viuda de don Joaquín Ibarra, 1794, t. XVIII, pp. 55-56.

El trabajo en la salina tenía carácter temporal. Se concentraba en el período que mediaba entre primero del mes de mayo y fines del de septiembre, época durante la que se desarrollaba la temporada de labranza de las sales. Corría a cargo de un capataz, a veces ayudado por un sotacapataz, y de varios peones, de los cuales unos se ocupaban de sacar la sal de los tajos y otros de su acarreo desde las barrachas a los montones. La faena de acarreo se hacía a lomos de jumentos. Los salarios variaban notablemente entre unas y otras explotaciones, en función principalmente de si se daba o no de comer a los trabajadores. Así, por ejemplo, el capataz de la hacienda “Nuestra Señora del Rosario” cobraba un jornal de 7 reales de vellón más la comida, mientras que el sotacapataz percibía 6 reales, los peones 5 y los acarreadores de sal 4 reales, en todos los casos incluida la comida. En cambio, el capataz y el sotacapataz de la salina “La Polvera”, de Gambetta y Cía, cobraban 12 reales diarios, y los peones entre 11 y 5 reales, sin incluir la comida.

Las instalaciones de las haciendas salineras incluían los tajos o lagunillas donde se evaporaba el agua y se condensaba la sal, en número variable, generalmente entre 400 y más de 1.000; los lucios para el depósito del agua, con sus compuertas, largaderos y periquillos; el salero o depósito de las cosechas; y la casa, en la que se refugiaban los trabajadores y se guardaban los pertrechos y aparejos para la fábrica de sales⁵¹.

Para eludir la fiscalidad real, los propietarios de salinas tendían a rebajar la estimación de los beneficios derivados de su explotación, alegando la obligación de abastecer al estado de sal a precio de costo, las mermas de las cosechas y los gastos de mantenimiento de las haciendas. Así, los de la salina “Nuestra Señora del Carmen” declaraban en 1771 que la utilidad líquida de cada tajo en producción era de 7 reales en cada cosecha,

por prudente regulación de las sales que anualmente se fabrican en dicha salina (...), con rebaja de las que se reparten por la Real Hacienda para sus provisiones, pagándolas puramente por coste y costas de labranza, mermas que ocasiona mantener el género a la inclemencia de los tiempos, conceptuadas por un veinte por ciento, dispendios de obras mayores y menores para conservar las

⁵¹ Sobre la tradicional casa de las haciendas salineras gaditanas véase SUÁREZ JAPÓN, Juan Manuel. *La casa salinera en la Bahía de Cádiz*, Sevilla: Fundación Machado, 1989.

fincas y apaleo general de los depósitos de agua de su uso, que según reglas del arte debe hacerse de cinco a cinco años, y otras consideraciones...

No obstante, como por lo demás resulta explicable, los propietarios de salinas actuaron corporativamente frente a la Real Hacienda para moderar el cálculo de las utilidades estimadas por su producción con motivo de las operaciones del Catastro y la Única Contribución. Así, en 1749 José del Valle, propietario de la salina “Santa Cruz”, actuando en su propio nombre y en el del resto de propietarios, recurrió contra la tasación hecha por los peritos del Catastro ante el comisionado don Francisco Antonio de Villasota, por considerarla abusiva, logrando en 1754 que la utilidad de cada tajo se estableciera en 6 reales y tres y un tercio maravedís de vellón.

Tabla nº 4

Haciendas salineras existentes en Puerto Real (1771)

Nº	Propietario	Vecindad	Nombre de la salina	Nº de tajos	Utilidad
1	Antonio Sopranis	Cádiz	Ntra. Sra. del Rosario	951	6.657
2			Santo Domingo		
3	Antonia y M ^a Paula Brazedo	Cádiz	Las Ánimas	445	3.115
4	Benita Derqui	Cádiz	Isleta de las Culebras	1.312	9.184
5	Juan Manuel de Soldevilla	Cádiz	Ntra. Sra. del Pilar	600	4.200
6	Joaquín Benítez	Isla de León	Ntra. Sra. de Belén	707	4.949
7	Teresa de Rojas	Cádiz	El Águila	500	3.500
8	José del Valle y Félix Bellens	Cádiz	Santa Ana	768	3.584
9	José del Valle y Rita Pernesco	Cádiz	Ntra. Sra. del Carmen	1.184	8.288
10			Santa Ana		
11	Juan Sánchez de la Campa	Isla de León	Santísima Trinidad	440	3.080

12	José Bindi	Cádiz	Las Esperanzas	800	5.600
13	Patricio Bellens	Cádiz	El Santo Cristo	600	4.200
14	Carlos Gambetta y Cía.	Cádiz	La Polvera	682	4.774
15	Diego Gutiérrez Nabamul	Cádiz	La Teresa	580	4.060
16	Edmundo Galbally	Cádiz	Ntra. Sra. de la Rosa	950	6.650
17			San Francisco Javier		
18	Diego del Arco	Cádiz	San Patricio	600	4.200
19	Fernando Sánchez de Madrid	Cádiz	San Fernando	2.241	15.687
20			Santa Rita		
21			Divina Pastora		
22	Pedro Antonio Romero	Cádiz	San José	1.600	11.200
23			Ntra. Sra. de Valvanera		
24	Francisco Castañeda	Isla de León	La Atravesada	587	4.046
25	Francisco Sánchez de la Campa	Isla de León	San León	540	3.780
26	Francisco del Arco	Cádiz	La Perla	460	3.220
27	Jerónimo Enrile Guersi	Cádiz	Ntra. Sra. de Regla	500	3.500
28	Miguel Cabezas	Cádiz	Santa Cruz	645	4.515
29	Miguel Rodríguez de Carassa	Cádiz	Ntra. Sra. de Valvanera	420	2.940
30	Nicolás Langton	Cádiz	San Antonio	707	4.949
31	Pedro Benítez	Isla de León	N. Sra. de la Concepción	415	2.905
32	Santiago Martín	Cádiz	La Hacienda Chica	500	3.500
33	Juan José González	Cádiz	San Rafael	1.000	7.000
34			San Miguel de la Rosa		
35	José Lizaso	Cádiz	El Pópulo	800	5.600
36	José Viera	Isla de León	San Diego	610	4.270

37	Marquesa de Campo Nuevo	Cádiz	La Talanquera	528	3.696
38	Real Hacienda	-	San Rafael del Monte	902	6.314
39			La Soledad		
40	Real Hacienda	-	El Palmar	600	4.200
41	Bartolomé Schez de la Campa	Isla de León	Ntra. Sra. de la O	428 *	3.000
TOTAL				24.602	170.363

* Estimado

Utilidad: reales de vellón anuales.

FUENTE: AHMPR, caja 1369. Declaraciones para la Única Contribución (1771). Elaboración propia.

OTRAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES

Las necesidades derivadas de la provisión de flotas y armadas hicieron prosperar también en el Puerto Real de los siglos modernos la industria de fabricación de bizcocho y galleta, mucho más resistentes que el pan en travesías marítimas de larga duración⁵². Esta actividad dejó incluso huella en la toponimia urbana de la villa, donde existió una calle del Horno del Bizcocho. En otro lugar muy diferente del término, al principio del caño del Trocadero, por la entrada del Puntal, existió también un viejo molino, en el lugar donde más tarde levantaría sus almacenes la compañía de Manuel Rivero e Hijos. Asimismo, en el Trocadero, pero en este caso lindante con la dehesa de la Algaida, había un molino de harina con varias piedras propiedad de Manuel de Ardana, que luego compró y mejoró el comerciante gaditano Francisco de Tabernilla Escajadillo en 1766. Esta fábrica pasó más tarde a propiedad del yerno de Tabernilla, el comerciante santanderino Francisco Guerra de la Vega, quien aumentó sus instalaciones, estableciendo allí una fábrica de galleta en 1784. En su testamento, Guerra de la Vega la describía en los siguientes términos:

⁵² “En Puerto Real el bizcocho (es) excelente, y a menos costa”, escribió fray Jerónimo de la Concepción en relación con el abasto de flotas y armadas. *Vid. Emporio del Orbe...*, op. cit., t. II, p. 96.

Igualmente declaro (...) seis hornos con dilatados graneros o pañoles para depósito de trigo y galleta, en unión y circunferencia de los mismos hornos. Otro siete extensivos almacenes o graneros inmediatos y con separación de los antecedentes (...) cuyo molino fabricó mi suegro, don Francisco de Tabernilla Escajadillo en la marisma de esta villa y orilla del camino del Trocadero (...), habiéndole yo aumentado tres piedras o muelas de trigo moler a las seis que tenía (...); y a más de lo expresado otras varias menores obras y reparaciones para dejar esta excelente posesión completamente perfeccionada⁵³.

Los productos de la fábrica de Guerra de la Vega servían para hacer provisión de las flotas y embarrilado de harina para exportar a América, un mercado que por entonces consumía grandes cantidades de harina extranjera. La empresa de Guerra de la Vega se inscribía de pleno dentro de la línea de promoción de la industria nacional frente a la competencia de productos foráneos, pues hasta entonces se compraba mucha harina extranjera. El industrial puertorrealense dirigió un memorial al conde de Floridablanca solicitando privilegios fiscales para su fábrica, en concreto la exención durante un período de doce años de los impuestos reales sobre todo el trigo, harina y galleta que se empleara o se produjera en la misma. Con esta medida, Guerra de la Vega esperaba abaratar dichos productos, lo que reportaría distintas ventajas. La primera, que se evitaría la necesidad de comprar harina foránea en beneficio de las industrias nacionales, toda vez que los fabricantes extranjeros eran más competitivos porque afrontaban costes de producción más bajos, debido a que en sus países regían salarios inferiores. El fomento de la fábrica puertorrealense, en segundo lugar, se traduciría en un aumento de la oferta de trabajo, con la creación de puestos para oficiales artesanos, en-

⁵³ Testamento impreso de don Francisco Guerra de la Vega, marqués de la Hermida, 31 de enero de 1791. Ejemplar propiedad de don Mateo Campos. A la figura de Guerra de la Vega le ha dedicado un trabajo ANARTE ÁVILA, Rafael. “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. Asimismo, me he ocupado de este personaje en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José. “La burguesía atlántica gaditana del siglo XVIII: visiones del mundo y transformaciones de mentalidad. Francisco Guerra de la Vega, comerciante y naviero”, en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José y GARCÍA BERNAL, José Jaime. *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Madrid: Sílex, 2016, pp. 353-386.

vasijadores, toneleros y peones. Finalmente, Guerra de la Vega creía que la disminución en el precio de harinas y galletas resultaría directamente beneficiosa para el propio estado en caso de guerra, ya que el ejército y la armada podrían abastecerse en la fábrica de Puerto Real con menores costes para el erario público⁵⁴.

También en el término municipal del Puerto Real del XVIII existió un molino movido con agua de represa de la mar, en el llamado caño de Juan Fernández, con cinco asientos de piedra, propiedad de don Luis de Osio. Molía durante el tiempo de las mareas vivas, y muy poco en las muertas. A mediados de siglo, el molino de Osio trabajaba para la provisión de víveres de marina y tierra. En 1761 molía, por obligación adquirida ante notario por su propietario, exclusivamente para la provisión de la Real Armada, importando su producto anual 11.030 reales de vellón. Tal obligación se extendió hasta 1764, año en que los nuevos asentistas trasladaron la molienda a los molinos del marqués de Monte Corto, en Chiclana de la Frontera⁵⁵.

Finalmente, en el repartimiento de la Única Contribución encontramos a otro propietario de molino, don Juan Esteban de Goyena⁵⁶.

El auge de la construcción en la Bahía, por lo demás, animó una actividad que era tradicional en Puerto Real desde comienzos de la Edad Moderna, la extracción de piedra. A mediados del siglo XVIII, en las canteras puertorreales se extraía piedra destinada a la construcción de las murallas de Cádiz, a las obras de La Carraca y a otros lugares. De la importancia de esta actividad es muestra la existencia de numerosos tratantes y carreteros especializados en negociar con la piedra y en transportarla hasta los embarcaderos. En 1752 había 11 maestros canteros, 14 en 1771 y un número similar a fines de siglo. Puerto Real producía también mucha cal, material muy necesario en la construcción. Las obras de las murallas de Cádiz la consumían en gran cantidad. Había hasta 43 caleras, que empleaban a varios maestros y a numerosos oficiales.

⁵⁴ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. *La villa de Puerto Real...*, *op. cit.*, pp. 80-81.

⁵⁵ AHMPR, caja 1369, Única Contribución, hacendados forasteros. Declaración de José Amate, administrador de los herederos de don Luis de Osio y doña Inés Andosilla.

⁵⁶ AHMPR, caja 216, Repartimiento de la Única Contribución, calle de San Andrés y de la Cruz Verde.

El constante crecimiento de la población produjo una diversificación de las actividades artesanales orientadas al abastecimiento del mercado local de manufacturas y servicios, que no son objeto del presente trabajo. Al compás del proceso de expansión de la villa en la segunda mitad del siglo XVIII, el sector artesanal experimentaría un fuerte incremento. No sólo aumentó el número de artesanos, sino que también aparecieron otros que desarrollaron oficios nuevos. Este interesante fenómeno resulta clave desde la perspectiva de una historia del trabajo artesanal e industrial en Puerto Real, que constituye una de las más definidas señas de identidad histórica de esta población.