

# RIVALIDAD ENTRE SEVILLA Y CÁDIZ POR EL MONOPOLIO DEL COMERCIO AMERICANO EN LOS SIGLOS XVII - XVIII

Rafael Urías



## 1.- Plan de investigación.

¿De que manera influyó la tendencia natural a comerciar con el puerto de Cádiz para lograr definitivamente la hegemonía del comercio americano sobre el puerto de Sevilla en el siglo XVIII?

La respuesta a esta cuestión pasa por analizar previamente los motivos históricos, políticos y geográficos que otorgan a Sevilla y su puerto la exclusividad para el comercio con la recién descubierta América.

Por último, observaremos como ambas ciudades lucharon tenazmente para lograr el monopolio comercial con el nuevo continente y más tarde el administrativo.

Las fuentes utilizadas para el análisis son de tipo secundario.

El interés para la elección de este tema viene marcado por la estrecha relación del río Guadalquivir con mi vida deportiva. Son cientos de miles los kilómetros que he remado en este río y más particularmente sobre las aguas de su puerto a lo largo de los veintidós años de mi carrera deportiva como remero del Club Náutico de Sevilla. Resulta difícil desvincular de la memoria los recuerdos de aquel río y aquella ciudad, tal como le ocurriera al novelista Mateo Alemán en 1599 cuando describe Sevilla y su río como (...) *un olor de ciudad, un no se qué, otras grandezas (...)*<sup>63</sup>.

<sup>63</sup> ALEMÁN, Mateo: *Guzmán de Alfarache*. Parte II, Libro Tercero, Capítulo IV

## 2.- Resumen de la información encontrada.

### ¿Por qué Sevilla y no Cádiz?

Históricamente el puerto de Sevilla ha tenido una especial relevancia. En 1248 la flota castellana al mando del almirante Bonifaz entra en Sevilla para la conquista cristiana sobre los musulmanes, en el siglo XIII Alfonso X escribe (...) *vienen a Sevilla navíos desde mar por río, e las galeras e naos aprestan con sus mercaderías e de todas partes del mundo (...)*<sup>64</sup>.

Su situación geográfica la hacen idónea, fértil, asociada a un río navegable de cien kilómetros, que facilita el transporte hacia el interior.

A partir de 1495, la corona va comprendiendo la magnitud del comercio con América y comienza a tejerse una verdadera red de impuestos, controles, aranceles y mercancía que no podrá controlar si no unifica el sistema en una sola ciudad. De gran valor para los Reyes Católicos supone el hecho de que el río Guadalquivir ofrece a su paso por Sevilla una posición perfecta para el control militar, facilitando el quehacer de los funcionarios, además de que la ciudad era un centro financiero de sobrada tradición (Comellas, 1992).

El caso de la ciudad de Sevilla como ciudad portuaria interior no es única, Londres, Hamburgo, Nantes o Burdeos son ciudades elegidas con iguales intenciones comerciales, interiores y seguras. Sevilla necesitará un ante-puerto. En un principio la travesía por el Guadalquivir no era peligrosa, el tonelaje de las naves era reducido. A partir de la 1540 el calado de los navíos aumenta considerablemente como consecuencia de los avances técnicos y de las mayores necesidades del comercio con el Nuevo Mundo, pasando de 200 toneladas en el siglo XVI a 600 toneladas en el XVIII. Por otro lado, el puerto de Sevilla hace casi imposibles las maniobras y es pequeño para cobijar a los barcos mercantes y navíos militares que obligatoriamente acompañaban las expediciones. Por este motivo Sanlúcar se convierte en el antepuerto de Sevilla para algunas actividades, siempre bajo la custodia de los funcionarios de la Casa de Contratación Sevillana.

El paso de Sanlúcar era problemático, había que cruzar el banco de arena de la barra de Sanlúcar, maniobra de gran peligro. Se necesitaban, muchas condiciones para pasar; viento adecuado, marea alta, seguir todas las referencias (Flores, 1983). En 1687, el presidente de la Contratación, conde de Calzada en un intento desesperado por devolver la supremacía comercial a Sevilla, propone al rey la draga del río en Sanlúcar, la obra debía terminar en un plazo de dos años, aunque tardó más de diez. Erróneamente se construyó un muelle de 3000 pies de largo y 100 de ancho para estrechar el mar y subir el nivel de sus aguas. El resultado fue un fracaso, las aguas revocaron en la orilla contraria sin aumentar la profundidad y la velocidad del agua aumento. Durante el reinado de Felipe II los buques mercantes y militares tenían un tonelaje medio de 500 toneladas lo cual obligaba cargar o descargar en Sanlúcar parte de la mercancía. A pesar de esto los navíos debían continuar siempre hasta Sevilla para formalizar los registros (...) *esta necesidad técnica fue la brecha por la que fue cuestionado y posteriormente eliminado el monopolio sevillano.*<sup>65</sup>

A diferencia de Sanlúcar, el puerto de Cádiz disponía de una magnífica situación geográfica, fácil entrada, abrigada de los vientos, fondos apropiados para altos tonelajes y fácilmente defendibles, Anexo 1.

<sup>64</sup> COMELLAS, José Luis: *Sevilla, Cádiz y América*. Madrid, Maphre, 1992, Pag. 15

<sup>65</sup> Girard, 2006, Pág. 60

Los problemas de rivalidad comenzaron desde el momento en el que la reina doña Juana autoriza a Cádiz en 1508 para cargar géneros con destino a las Indias, siendo Sevilla puerto obligado para descarga.

Las peticiones por parte de los comerciantes para usar el puerto de Cádiz tanto para el atraque como para la descarga de mercancías se hacía cada vez mayor. Por este motivo, en 1535 la corona emite una cédula por la cual queda instituido el Juzgado de Indias para Cádiz evitando así el continuo desplazamiento de funcionarios de la Casa de Contratación desde Sevilla (Laviana, 2006). A medida que avanza el siglo XVII y a pesar de las multas de 6000 ducados (Girard, 2006), cada vez es mayor el tráfico en Cádiz. Aumentan las excepciones para cargar y descargar en Cádiz todo tipo de mercancías, incluidos los metales preciosos. Utilizando sus buenas relaciones con la corona, los sevillanos intentan favorecer el ascenso por el Guadalquivir para frenar el imparable y creciente comercio gaditano, consiguieron que se emitiese una real cédula en 1618 que prohibía fletar navíos de más de 18 codos sobre línea de flotación. Así en 1628 otra cédula impide la construcción de navíos superiores a 550 toneladas. Por último, en 1664, rey Felipe IV persuadido por la pérdida de plata y oro en el incontrolable puerto de Cádiz, emite una última cédula antes de su muerte por la que obliga a todos los buques a pasar por Sanlúcar y Sevilla. Numerosos navíos quedaron atrapados en la desembocadura o encallados en sus arenas entre 1664 y 1666.

Por otro lado, la política aduanera e inquisitoria de Cádiz con respecto a la de Sevilla era mucho menor, se estima (Girald, 2006), que el porcentaje inquisitivo en Cádiz era un 20% menor, en contrapartida muchos comerciantes elegían este puerto. Esta hábil política aduanera fue ideada por Francisco Báez Eminente, 1663. Tanto el contrabando como el fraude aduanero hace que el dinero fluya, y la ciudad prospere. Es un hecho que la actividad mercantil de la bahía de Cádiz influyó de gran manera en el crecimiento de la población gaditana al mismo tiempo que decrecía en Sevilla.

En 1680 una cédula real permite la llegada de flotas llegadas de las Indias al puerto de Cádiz, con la condición de descargar en él (...) *podrán hacerlo, pero en el interior de los Puntales (...)*<sup>66</sup>

A este cambio tan importante siguió otro que impulso en gran medida el desarrollo global de la ciudad de Cádiz, el *tercio de toneladas o tercio de buque*, según el cual, una tercera parte del tonelaje permitido por el navío, queda reservado a los productos agrícolas de la tierra, derecho otorgado por la corona a los propietarios e intermediarios agrícolas (Bustos, 2005, Pág.372).

Cádiz vuelve a ser cabeza de flota en 1680. Ahora la batalla se centra en lograr traspasar todo el ámbito administrativo que sustentaban las instituciones de la Casa de la Contratación y el Consulado. Decisivo papel cumple en esta labor el almirante Andrés de Pez, decretándose el 12 de Mayo de 1717 el traspaso de la Casa de la Contratación a Cádiz (Alonso, 1996).

---

<sup>66</sup> Situado en el interior del puerto de Cádiz, concretamente entre San Fernando y Puerto Real. (Girald, 2006, pag.79).

### 3.- Evaluación de las Fuentes.

Todas las fuentes utilizadas para esta investigación han sido de tipo secundario. Ciertamente, que los libros editados así como los artículos de revistas científicas son abundantes debido por un lado a la relevancia que el comercio con América tuvo, no sólo a nivel local, sino para toda Europa *los extranjeros... son los que verdaderamente hacen en la mayor parte el comercio con las Américas*<sup>67</sup> y por otro lado, parece lógico que muchos de los autores de estas investigaciones pertenecen a universidades españolas.

El grueso de la información encontrada proviene de la obra de Albert Girardl, el cual expone una exquisita y documentada relación de hechos que nos dan una perfecta idea de los miedos, envidias, rivalidades que hicieron pugnar a estas dos ciudades por el monopolio de las Américas. Otra obra consultada ha sido la de José Luís Comillas, ésta nos ha planteado un aspecto más real y humano de las posiciones de ambas ciudades.

Para finalizar, todos los artículos de revistas de investigación histórica o económica han supuesto un apreciado soporte para complementar las anteriores.

### 4.- Análisis.

Haciendo un examen de la información obtenida, son varios los aspectos susceptibles de ser analizados.

Es cierto que Sevilla tenía inicialmente una idónea posición para el comercio americano, pero no es menos cierto que por un lado el avance de la tecnología en la construcción naviera y por otro la inamovible fuerza de la naturaleza, obligan finalmente a aceptar lo obvio y permitir a Cádiz ser el puerto para el comercio con las Indias. Naturalmente Sevilla intenta inútilmente doblegar a la naturaleza dragando la barra de Sanlúcar.

También parece interesante resaltar como las iniciativas personales pueden convertirse en hechos decisivos, es el caso de Francisco Báez Eminente 1663 estableciendo una bajada importante de impuestos, consiguió un auge comercial sobre Sevilla que muchos estiman decisivo en esta pugna. Así mismo, el almirante Andrés de Pez, supo persuadir al indeciso cardenal Alberoni en 1717 para trasladar definitivamente la Casa de la Contratación a Cádiz.

Por último, resulta interesante observar que durante dos siglos, la corona resolvió cantidad de cédulas a favor de Sevilla con la intención de controlar mejor las riquezas (oro y plata principalmente). Baste, entre otras, el ejemplo del 6 de septiembre de 1666, o la del 21 de septiembre de 1725, no obstante la fuerza del comercio supo imponerse a lo que se estimaba natural, mercadear en el puerto marítimo de la bahía de Cádiz.

### 5.- Conclusión.

La actividad humana analizada desde un punto de vista social, como en este caso la facilidad para el comercio en Cádiz, es de una insistencia tal, que ni la fuerza del poder o sus instituciones puede declinarla. El auge comercial en Cádiz y consecuentemente el económico la transformó en una ciudad próspera hasta límites insospechados. Cádiz pasa de ser una pequeña ciudad a finales del siglo XVII a ser una de las provincias más importantes y prósperas de España, ciudad que recoge a

---

<sup>67</sup> (Mulamud, 1983. Pág. 1)

gentes de todo el mundo, más de un 10% de su población era extranjera. Cuna y explosión del liberalismo español con políticos de la talla de Pavía o Castelar, hasta las Cortes fueron llevadas a Cádiz 1810-1813.

Parece clara la conexión entre comercio y desarrollo, al menos para el caso que no atañe. Remontémonos a 1687 cuando el presidente de la Casa de la Contratación, conde de Calzada ordeno la draga de la barra de Sanlúcar. Ya se ha mencionado que la obra de ingeniería fue mal diseñada y resulto malograda. A pesar de que la ingeniería de esa época estaba capacitada para obras de este calibre, al menos para la draga.

Mi cuestión y precisamente el foco de la discusión que planteo es ¿Qué hubiese ocurrido si dicha la tarea de abertura de un paso natural para navíos hubiese sido un éxito?, en ese caso ¿Cómo hubiese sido ese futuro no escrito de Sevilla? ¿Y el de Cádiz? Creo que no es posible saberlo, a la vista de lo analizado, sólo podemos concluir que el papel que ocupan en la historia los países, ciudades, sociedades y las personas depende de las circunstancias más diversas.

## 6.- Lista de Fuentes

- ALEMAN, Mateo: *Guzmán de Alfarache*. Parte II, Libro Tercero, Capítulo IV
- ALONSO DÍEZ, Carlos Simón: “El traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717”. *Revista da facultade de letras, historia*. N° 13, Págs. 353-364 (1996)
- AA.VV/VV.AA: “La población de la provincia de Cádiz en los siglos XVII y XVIII”. *Trocadero*, nº2, Págs. 5-72, 1990
- BUSTOS RODRÍGUZ, Manuel: *Cádiz en el Sistema Atlántico, la ciudad, sus comerciantes y su actividad mercantil*. Madrid, Silex, 2005
- COMILLAS, José Luís: *Sevilla, Cádiz y América*. Madrid, Maphre, 1992
- FLORES MOSCOSO, Ángeles: “Naufragios en el Golfo de Cádiz”. *Actas de la segunda jornada sobre Andalucía y América*. Tomo I; págs. 333-359. Escuela de estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1983
- GARCÍA FUENTES, Lutgado: *El comercio Español con América 1650-1700*. Sevilla, Diputación de Sevilla, 1982
- GIRALD, Albert: *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales el siglo XVIII*. España, Renacimiento, 2006
- LAVAINA CUETOS, María Luisa: “La organización de la carrera de las Indias o la obsesión del monopolio”. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 52: 19-35. Instituto de Historia Naval, 2006
- MULAMUD, Carlos: “El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII” *Universidad Complutense*. Madrid

