

que en Cádiz ha de haber una casa de aduanas, donde se ha de cargar o descargar todo lo que se enviase o trujese... e no en otra parte alguna». Pero como al tiempo, en dicha «Instrucción», se facultaba al almirante para elegir el puerto andaluz que juzgara más conveniente para organizar aquella expedición y él escogió Sevilla, «este precedente —según Piernas Hurtado— hizo, sin duda, que allí se preparasen también las armadas sucesivas, a pesar de que conforme a lo mandado se creó la aduana de Cádiz, encomendándose su intervención al Contador Juan de Soria».

Por tanto, desde el principio, Cádiz había disfrutado del derecho a enviar naves a las Indias, en un volumen de tonelaje determinado, el cual se fue acrecentando en diversas oportunidades con el transcurso del tiempo. En virtud de ello, fundada y establecida en Sevilla la Casa de la Contratación, los jueces de la misma, desde 1508, vinieron obligados delegar en un representante, que en su nombre, inspeccionaba las naves en el puerto gaditano; posteriormente, ellos mismos tuvieron que realizar la visita, turnándose cada cuatro meses en su cometido. La excepcionalidad de Cádiz se completó al otorgársele la posibilidad de que también descargaran allí los navíos procedentes de las Indias, siempre que los registros que amparaban su carga se llevaran después a Sevilla (antes de ello el retorno de las naves era obligado a este puerto).

La participación de Cádiz en el tráfico americano fue confirmada, finalmente, en 1535 al instituirse en aquel puerto el «Juzgado de Indias», que quedó encargado del despacho de las naves que partían o arribaban allí, aunque en su funcionamiento y vinculación fue un apéndice administrativo de la Casa de Sevilla (al igual que también lo fueron los Jueces de Registros que se designaron para Canarias, ya que, asimismo, las islas tuvieron autorización para mantener, bajo el control de la Casa, relaciones de comercio con América).

Pese a depender jerárquicamente el Juzgado de Indias respecto de la Casa de la Contratación, su existencia fue motivo de recelos y animadversión entre ambas ciudades, de maniobras propiciadas por los intereses afectados y de movilización de influencias en favor o en contra de cada una de ellas. El puerto gaditano mantuvo el privilegio de recibir los cargamentos de Indias —en las condiciones antes señaladas— hasta el año de 1556, en que Felipe II ordenó que todos los navíos, al retorno de las Indias, debían ir a Sanlúcar y desde allí remontar el Guadalquivir hasta Sevilla, con la sola excepción de los que estuvieran en riesgo o no pudieran pasar la barra, en cuyo caso descargaban en Sanlúcar, aunque reexpidiendo por tierra la carga y los registros a la Casa sevillana.

Con posterioridad a 1630, la Contratación instó continuamente del monarca el traslado del Juzgado de Cádiz o que éste fuera suprimido, imputándole fraudes e incumplimiento del debido rigor en el Registro de mercancías. Desde 1664 se ordenó que todo el tráfico con América, la salida y el arribo a la península se hiciera por Sevilla o por Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda, bajo pena de multa, degradación de los mandos navales de la flota y exclusión de la navegación a las Indias. Finalmente, por Cédula de 6 de septiembre de 1666, se ordenó la supresión del Juzgado de Indias en Cádiz y que sus funciones aduaneras retornaran a Sevilla.

Tal decisión, sin embargo, no terminó el pleito: la realidad de las ventajas portuarias gaditanas acabó imponiéndose sobre el afán monopólico sevillano. En

efecto, el puerto de Cádiz era de más fácil acceso que el de Sevilla y permitía el atraque de barcos de mayor calado que en éste. Por ello, los navieros siempre tenían presente el peligro de la barra de Sanlúcar y las dificultades que ello representaba para el acceso al puerto sevillano de los pesados galeones: «no podían subir por el río sin grandes trabajos y pérdidas de tiempo para llegar a sus muelles», aunque los mercaderes sevillanos argumentaban, a su vez, con la mayor seguridad y resguardo que su puerto podía ofrecer frente a eventuales incursiones de los corsarios enemigos y la ventaja de su situación a 110 kilómetros de la costa, en el interior, que lo convertían en el fondeadero más cercano a la región central de España, hasta entonces la zona más activa y poblada de la península.

Pero al margen de razones más o menos justificadas en la pugna entre Sevilla y Cádiz, es indudable que también intervinieron o fueron utilizados medios y recursos —sobornos e influencias— que nada tenían que ver con las respectivas ventajas o inconvenientes que sus condiciones portuarias ofrecían a la navegación y al comercio con América. Así, en 1679, el Rey Felipe IV recibió un donativo ofrecido por los gaditanos, con lo que volvió a abrirse el tráfico con América desde su ciudad, otorgándole a su puerto la facultad de despachar un tercio del tonelaje integrante de las flotas. Consecuencia de ello fue que, de nuevo, se restableció en Cádiz el Juzgado de Indias y Aduana, determinándose, a partir del año siguiente, que todas las flotas pudieran emprender y finalizar la travesía atlántica lo mismo en su puerto que en el de Sevilla (Cédula de 4 de julio de 1680).

Cádiz mantuvo esas ventajas hasta que en 1717, ya bajo el gobierno de la nueva dinastía borbónica, se dispuso el traslado de la Casa de la Contratación desde Sevilla al puerto gaditano. Con ello parecía ya inclinada la balanza del triunfo en favor de éste último; a partir de entonces cambió enteramente la situación en el tradicional antagonismo entre ambas ciudades: todos los Tribunales y dependencias de la Casa se transfirieron a Cádiz, mientras que a su rival Sevilla se le dejó únicamente una diputación del Consulado y el Juzgado de Indias.

Pero el traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación implicó también una cierta merma en las facultades que, hasta entonces, había detentado la Casa: el decreto de 8 de mayo de 1717 determinaba que todo lo referente a la expedición de las flotas estaría encomendado al Intendente General de Marina —entonces don José Patiño—, refundiéndose en aquel cargo las atribuciones que antes asumía la Presidencia del Tribunal de la Contratación de las Indias. Con ello se limitaron las potestades de la Casa y su jurisdicción, y Patiño, en el uso de las facultades que se le asignaban, dispuso el traslado a Cádiz de los Tribunales y Consulado de la Contratación según dijimos. Asentada ahora en Cádiz, la Casa de la Contratación vio nuevamente regulada la organización de las flotas, los fletes, los derechos reales o de la Hacienda y la admisión del Registro de naves sueltas, todo ello en virtud de la Cédula de 15 de abril de 1720, llamada *Real proyecto*.

Sin embargo, Sevilla no aceptó sin lucha aquel traslado de la Casa de la Contratación que tan duro golpe suponía para la ciudad. La rivalidad entre ambas poblaciones llevó a que en 1722 se nombrara una Junta encargada de examinar las mutuas objeciones con las que se enfrentaban y que escuchara las razones que pudieran

alegar sus respectivos representantes. La pugna duró hasta 1725, reiterando unos y otros, en memorias, impresos y libelos sus posturas opuestas y el fundamento de sus argumentos: Cádiz, la más corta navegación y las comodidades de acceso y atraque que su profunda bahía ofrecía; Sevilla, la levedad del riesgo en la barra de Sanlúcar, el cual quedaba compensado ventajosamente con la seguridad que ofrecía su puerto interior frente a incursiones de enemigos, en contraposición con las dificultades defensivas que presentaba Cádiz o las facilidades que ello también daba para el contrabando.

La división de opiniones entre los doce miembros que integraban la Junta se resolvió mayoritariamente en favor de Sevilla (cuatro —entre ellos Patiño— se inclinaban por Cádiz, pero los ocho restantes lo hicieron por su rival). Resultado de aquella consideración fue la propuesta de la Junta de que la Casa de la Contratación volviese a Sevilla, por lo que en septiembre de 1725 el Rey Luis I dictó la oportuna Cédula que imponía aquel nuevo traslado de sede ³⁴. Ahora la protesta y la solicitud de suspensión de dicho acuerdo partió desde Cádiz, logrando que la medida no tuviera una inmediata ejecución y quedando aquel pleito, de momento, en espera de su definitiva resolución. Finalmente, en 1727, y pese a las reclamaciones sevillanas, el Rey Felipe V (durante su segundo reinado) dejó sin efecto aquel acuerdo que en 1725 había tomado su hijo Luis I.

A lo largo del siglo XVIII, con el acceso de los Borbones al trono español, los planteamientos del tráfico colonial habían venido tendiendo hacia un menor intervencionismo y regulación por las autoridades. Los criterios mercantilistas se batían en retirada ante las nuevas ideas y circunstancias que propiciaban una mayor libertad en el comercio ³⁵.

En los años de 1740 a 1755 quedó abolido, a causa de las guerras, el régimen de flotas, siendo practicado entre tanto el antiguo sistema de «registro suelto». En 1765 se suprimió el régimen de «puerto único», dándose con ello paso a una más amplia posibilidad de tráfico con América mediante la habilitación de nueve puertos para el envío de naves. Estos puertos fueron, además de Cádiz y Sevilla en el sur, Santander, Gijón y Coruña en el norte y Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona en el Mediterráneo; mientras, en Canarias, Santa Cruz de Tenerife continuaba disfrutando, aunque con limitaciones, de autorización para el comercio con las Indias desde 1508 ³⁶.

³⁴ PIERNAS HURTADO, J.: *Op. cit.*, pág. 28. (Cif. Archivo de Indias: *Documentos sobre traslación a Cádiz*, 148-4-I.)

³⁵ Algunas de esas circunstancias, sin embargo, no habían sido voluntariamente adoptadas. Concretamente hay que referirse a las restricciones que para la práctica del exclusivismo colonial supusieron las concesiones del Tratado de Utrecht, que rompían el monopolio del comercio español con América en favor de Inglaterra. Por otra parte, hasta el decreto de «libertad de comercio» de 1778, según Haring, el exclusivismo y la reglamentación peninsulares tuvo también correspondencia con la practicada en los puertos americanos: «gozaban de este exclusivismo Veracruz (en Nueva España), Cartagena (en Nueva Granada), y Nombre de Dios-Portobello (en el istmo), prohibiéndose el tráfico, a finales del siglo XVI, de todo puerto americano del Pacífico con Oriente, salvo Acapulco, que bajo un régimen de contingentes muy reducido recogía el tráfico del llamado Galeón de Filipinas».

³⁶ Canarias tuvo permiso para mantener relaciones mercantiles con Américas desde 1508. En 1534 se acordó que podía efectuarlo con la sola declaración ante notario en el puerto de embarque. en 1556 y 1561