



Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM

Les Cahiers ALHIM

37 | 2019

Transferts internationaux et locaux, de pratiques et représentations en Amérique latine

Transferencias mercantiles de uno a otro lado del Atlántico: Una ilustración del comercio gaditano con América tras la libertad de comercio, 1770-1790

Gloria de los Ángeles Zarza Rondón



Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/alhim/7449>

DOI: 10.4000/alhim.7449

ISSN: 1777-5175

Editor

Université Paris VIII

Edición impresa

ISBN: 978-2-914297-80-6

Referencia electrónica

Gloria de los Ángeles Zarza Rondón, « Transferencias mercantiles de uno a otro lado del Atlántico: Una ilustración del comercio gaditano con América tras la libertad de comercio, 1770-1790 », *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM* [En línea], 37 | 2019, Publicado el 19 septiembre 2019, consultado el 09 septiembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/alhim/7449> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/alhim.7449>

Este documento fue generado automáticamente el 9 septiembre 2020.



Amérique latine Histoire et Mémoire está distribuido bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

Transferencias mercantiles de uno a otro lado del Atlántico: Una ilustración del comercio gaditano con América tras la libertad de comercio, 1770-1790

Gloria de los Ángeles Zarza Rondón

- 1 “La ciudad de Cádiz, con ese carácter tan marítimo, parecía haber surgido de y para el océano, gracias a su bahía y sus rutas del mar abiertas a todas las direcciones.” (Ruiz Rivera y García Bernal, 1992: 199) Pocas ciudades han estado tan profundamente vinculadas al mar y al comercio como Cádiz, cuya historia marcha inseparablemente unida a la historia del aprecio que los españoles hicieron a los caminos del mar (García, Baquero 1972: 32). Esta es la idea central que expresa una y otra vez uno de los más conocidos defensores de la ciudad, Fray Gerónimo de la Concepción, quien a fines del siglo XVII escribía:

Esta Plaza tan fuerte queda conocidamente expuesta al desamparo de sus moradores, si una vez falta el Comercio y Tabla de Indias. Porque no teniendo Cádiz más fincas que la corta población de sus casas, los que las habitan o son Oficiales o Mercaderes o Navegantes. Faltando el comercio, el Oficial no tendrá quien le pague su jornal, el Mercader ha de buscar donde emplear sus mercaderías, y el Navegante ha de seguir a sus encomenderos, con que queda la Plaza expuesta a despoblarse¹.

- 2 Dicha cita, junto a la idea de la importancia vital del comercio para la ciudad de Cádiz, dan comienzo al presente estudio. En un primer tiempo abordaremos, de forma general, el devenir comercial de la ciudad desde el mismo momento de la llegada a América, prestando atención al período posterior al traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz. En un segundo tiempo, pasaremos a describir diversos ejemplos del género y monto de productos comerciados entre la ciudad de Cádiz y los principales puertos coloniales hispanoamericanos y viceversa. Para ello, además de la bibliografía pertinente, haremos uso de la documentación consultada para tal efecto,

tanto en el Archivo General de Indias como en el Archivo Histórico Provincial de la ciudad de Cádiz.

Cádiz, de la gran urbe comercial al ocaso mercantil

- 3 La ciudad gaditana, desde sus orígenes, comprimida en el perímetro de sus murallas y prisionera del mar, se convirtió una ciudad de obligada vocación marinera y mercantil, y es que, “no podía ser de otra forma, al ser fundada bajo un signo que nunca más habría de abandonar, la de ser únicamente una ciudad- puerto.” (García Baquero, 1972: 29) Imposible concebir Cádiz sin ella, vehículo a través del cual arribarán todos los bienes, materiales e inmateriales que darán a la ciudad una identidad única. Su fuerte vinculación con el océano y la vida comercial y marinera, la encontramos manifestada en todos los aspectos de la vida gaditana. Uno de los ejemplos que aún hoy perviven y que nos ponen en la pista de la simbiosis entre mar y población, es la estructura urbanística. La imposibilidad de crecimiento en horizontal dio lugar a un tipo de vivienda característica del Cádiz marítimo y comercial. Nos referimos a las conocidas torres- miradores, aun hoy muy presentes en la fisonomía urbanística gaditana.
- 4 No obstante, el mar no sería el único elemento que hiciese posible el auge alcanzado por la ciudad, especialmente durante el siglo XVIII. Lo que realmente convertiría a Cádiz en la principal capital mercantil y en el puerto más floreciente de la periferia peninsular, fue su ubicación estratégica en el cruce de dos grandes rutas mundiales: el Atlántico y el Mediterráneo (García Baquero, 1972: 31). Para el tema que nos atañe, la ruta del Atlántico propiciaría la fácil comunicación con todos los países europeos de la vertiente occidental, y sobre todo, con el continente americano.
- 5 Tras la llegada a América, Cádiz se convirtió en pieza fundamental de la estructura comercial española. Como es bien sabido, en un principio se vería excluida de toda posibilidad en la participación de este comercio, pues los Reyes Católicos concedieron su monopolio al puerto de Sevilla. No obstante, a comienzos del siglo XVI, en 1509 (García Baquero, 1976: 31-34)², la corona le permitió participar de este comercio con Indias, al reconocer las ventajas que ofrecía su puerto frente al de Sevilla. A pesar de ello, durante toda esta centuria, Sevilla continuaría gozando del monopolio exclusivo sobre el comercio americano, y Cádiz no pasó de ser un puerto más entre los restantes del litoral español. (García Baquero, 1972: 34).
- 6 Dicho así, ¿qué fue lo que la mantuvo entonces como pieza clave en el circuito comercial con América? Pues nada más y nada menos que el convertirse en una auténtica metrópoli del comercio ilícito con las colonias, mientras Sevilla continuaba siendo sede de la Casa de la Contratación. A lo largo del siglo XVII, gracias al auge adquirido por esta actividad, se convertiría en el centro más importante del trasiego comercial con las Indias (García Baquero, 1972: 35). Y así recalamos en el año 1717, cuando Cádiz, de manera oficial pasó a ser cabecera del monopolio tras el traslado de la Casa de la Contratación y el Consulado³ desde Sevilla hasta la atlántica ciudad.
- 7 Será entonces cuando se inaugure la etapa de mayor prosperidad en la historia de la ciudad, convirtiéndose de forma oficial en capital mercantil de Europa, y, sobre todo, en el centro de gravedad del comercio hispanoamericano.
- 8 Sin embargo, la permanencia de este monopolio no será muy duradera, ya que la reforma borbónica implantada por la nueva dinastía decretaría en 1765 (Fisher, 1993:

14)⁴ la denominada libertad de comercio, lo que supuso la apertura de diferentes puertos españoles al comercio colonial. No obstante, y para el período que nos atañe, el comercio gaditano con Ultramar, lejos de aminorarse y decaer, continuó una línea ascendente que hicieron elevar la actividad mercantil en un 420% entre 1778 y 1788 (Millán Chivite, 1992: 10)⁵, prosiguiendo su crecimiento al alza hasta finales de la centuria. Este fructuoso período puede confirmarse con la siguiente afirmación: el porcentaje de productos españoles exportados desde España a América crecería desde un 38% en 1778, a un 52% en el período comprendido entre 1782 y 1796 (Fisher, 1993: 18-19).

- 9 Curiosamente, en estas fechas el conde de Maule visita Cádiz, y afirma que su comercio “había llegado a tal punto de extensión que parecía llenar los deseos del más ambicioso, añadiendo que, todos sus ramos presentaban un fondo inagotable⁶.” Evidentemente, la infraestructura material y humana, así como la experiencia acumulada durante años, hicieron que, hasta mediados de la década de los noventa del siglo XVIII, salvo contados años de crisis, la actividad mercantil y económica de la ciudad vivieran una época de bonanza y expansión comercial. En efecto, la última década de la centuria marca un punto de inflexión para la prosperidad del comercio gaditano, al verse condicionado por los enfrentamientos bélicos con Inglaterra entre 1796 y 1801, y posteriormente contra Francia (Torrejón Chaves: 2002, 13). Esta sucesión de conflictos armados acabaría dando al traste con la prosperidad comercial de la ciudad, a lo que habría que sumar la epidemia de fiebre amarilla que asoló la ciudad en repetidas ocasiones desde principios de la centuria. Junto a ello, no debemos olvidar que en las colonias hispanoamericanas se dieron los primeros acontecimientos independentistas, afectando aún más a la actividad mercantil del puerto gaditano. Restablecer el control comercial con los territorios de Ultramar se había vuelto un imposible, las rutas marítimas eran cada vez más inseguras, y el imparable proceso de emancipación de las colonias americanas era ya una realidad evidente en la segunda década del siglo XIX (Torrejón Chaves: 2002, 22). Toda esta situación, no hizo sino agudizar aún más la crisis económica, reduciendo las exportaciones a la mitad en comparación con 1799 y disminuyendo las importaciones de América en más de un 63% (Fisher: 1992, 245).
- 10 Con posterioridad a 1824, concluido ya el proceso de independencia en América Latina, se pusieron en práctica diferentes mecanismos para reactivar la actividad mercantil del puerto de Cádiz. La principal estrategia fue su conversión en puerto franco el 21 de febrero de 1829. Sin embargo, la franquicia no alcanzó a recobrar los beneficios percibidos durante los siglos anteriores, y Cádiz, la ciudad “Puerto y Puerta de América” comenzó un camino descendente en el que, siguiendo las palabras de García Baquero, “de aquel gran emporio comercial que fue Cádiz en el siglo ilustrado no quedaban para sus comerciantes más que ruinas y recuerdos por los que lamentarse.” (García Baquero, 1972: 254).

Cádiz, Puerto de América. Transferencia de géneros y productos comerciables

- 11 Como se ha señalado en el epígrafe anterior, la libertad de comercio no trajo consigo una reducción inmediata del flujo comercial entre la ciudad de Cádiz y las colonias hispanoamericanas. Muy al contrario, a pesar de la apertura de otros puertos peninsulares al comercio trasatlántico, Cádiz continuó capitaneando y siendo

usufructuaria del monopolio mercantil, aglutinando en su haber la mayor parte de la actividad comercial con América.

- 12 Así pues, en el presente apartado pasaremos a describir diferentes ejemplos de dicho trasiego mercantil posterior a 1765. Centraremos nuestra atención en el género de productos comerciados, así como en los lugares de salida y destino de dichas mercancías. Del mismo modo, se completará cada «historia comercial» con algunos detalles biográficos de sus protagonistas.
- 13 El primero de los comerciantes que referimos en este estudio es José de la Torre y Bracho, natural de Lima, y vecino de Cádiz ya en la década de 1760 (Zarza, 2015: 38). Según consta en su documentación testamentaria, contrajo matrimonio en Cali con Juana María Olave y Garres⁷. El patrimonio de José de la Torre, como otros tantos casos, se consolida gracias al comercio trasatlántico, y como ejemplo de ello, mostramos a continuación un registro⁸ de diferentes navíos sueltos que viajaron a Veracruz desde el puerto gaditano el 17 de junio de 1771. Se trataba de la embarcación conocida como *Nuestra Señora de la Begoña y San Antonio*, alias *Vencedor* (García Baquero, 1976: 14), al mando de Pedro de Iriarte, esposo de María Mercedes Xerez de Aristeguieta (Zarza Rondón, 2018)⁹. Como se ha indicado anteriormente, realizaba viaje al puerto de Veracruz, y José de la Torre fletó las siguientes cargas:

4.840 quintales de hierro; 1.664 de acero; 54 quintales de almendra; 80 de avellanas; 314 barriles de aguardiente; 442 de vino; 292 de vinagre; 6 barricas de cerveza; 7.140 botellas de vino; 14.420 botijuelas de aceite; 150 de aceitunas; 34 medias frasqueras de licores; 344 millares de piedras de fusil, 474 palmos de azafrán y aceite de almendras; 1.800 quintales de hierro en 2.399 barras de planchuelas; 37 sacos de yerbas medicinales, con un peso de 54 quintales y 11 cajones toscos de aceite de almendras; 2 barrilitos de lengua de puerco en manteca; 3 barriles de fideos; 3 cajones de macarrones de tres quintales; 2 de lentejas; 5 fanegas de garbanzos; 18 cuñetes de manteca de Flandes; 18 quintales de bacalao; 2 cajones de bizcocho y 3 de queso; 2 cuñetes de lengua de bacalao; 2 barriles de orejones; un barril de ajos; 2 espuertas de laurel, 4 barriles de coles y 3 de coliflor, 24 barriles de chorizos; 5 de encurtidos; 4 de manteca de puerco; un cuñete de ostiones; 4 barriles de alcauciles; tres de brócoli; 2 de apio, 2 de cardos, 3 de espárragos, y 6 de habas y lechugas; un cajoncito de salchichones; 2 escabecheras de pescado; 19 cuñetes de anchoas; 3 quintales de castañas; un barril con un quintal de alcaparras; un cajón con 60 docenas de copitas, vasos, saleros y pocillos; 12 cajoncillos de jabón; una caja completa con baterías de cocina, manteles, servilletas ollas cazuelas; una espuerta de trufas; 4 cajones de tocino; 4 quintales de chícharos; 14 cuñetes de ajos cebollas y pimientos; una botija de piñones y seis de vino dulce; 2 botijas de anís; 10 quesos parmesanos; 6 arrobas de jamones, 12 quintales de arroz; 4 cajas de medicinas y 4 cajitas con instrumentos de cirugía; 3 baúles de telas para vestidos; 7 baúles de tafetán negro y por último, un cajón de porte de media carga con reliquias de los santos lugares, “libres de derechos en virtud de las reales órdenes de esta Hacienda”.

- 14 Como puede comprobarse a la luz del cargamento señalado, la exportación de productos agrícolas, donde incluimos la producción vinatera, era una constante. Si bien, como hemos apuntado, Cádiz no gozaba de una productividad agrícola preeminente, si continuó siendo receptor de dichos géneros provenientes de regiones como Málaga, de donde productos como las uvas, almendras, pasas, habas, naranjas, higos y vino dulce, especialmente demandado en Nueva España (Fisher, 1993: 21), continuaron siendo remitidos al puerto gaditano para su exportación a América (Bustos Rodríguez, 2008: 60)¹⁰.

- 15 Continuamos la exposición con la familia Álvarez Campana, en origen procedente de Galicia, no obstante, el primer cabeza de familia, Bernardo, comerciante matriculado desde 1737, ya había nacido en el Puerto de Santa María (Herrero, 2013: 31). Contrajo matrimonio en 1707 con Josefa de la Vega Olivera, perteneciente a una acaudalada familia de la Real Isla de León, actual ciudad de San Fernando (Herrero Gil, 1999)¹¹. Del matrimonio nacieron nueve hijos, de los cuales, Francisco, Bernardo y José continuaron los negocios comerciales iniciados por su padre. Para el caso que nos atañe nos centraremos en el hermano menor, José Álvarez Campana, nacido en 1717 cuando comenzaba oficialmente el monopolio comercial de Cádiz (Herrero, 2013: 32). Su vinculación con el Continente americano comienza en 1735, cuando acompaña a su hermano Francisco¹² en calidad de criado en un viaje a Veracruz, incorporándose a la Flota con 17 años (Herrero, 2013: 32). Allí contrajo matrimonio dos veces: primero, con Josefa Arzamendi, de la que tuvo un solo hijo, José María; y en segundo lugar con María Javiera Amat. De este último matrimonio nacieron cuatro hijos: Francisco Javier, José Ignacio, Bernardo¹³ y Manuel, este último sería el principal continuador de los negocios comerciales de su padre (Herrero, 2013: 33-35). En Veracruz vivió 25 años, durante los cuales fue encomendero y ejerció el comercio a través de la sociedad llamada *Campana, Alonso, Fragua y Compañía*, la cual continuaría vigente tras su regreso a Cádiz en 1767 (Herrero, 2013: 36). Una vez en esta ciudad, donde residió de 1767 hasta 1782, año de su fallecimiento, no se dedicó únicamente al comercio con América, sino que también invirtió en sectores financieros, agrícolas y en el semi- industrial, como las salinas.
- 16 La actividad comercial que llevó a cabo José Álvarez Campana de la Vega, se pone de manifiesto en los numerosos registros enviados y recibidos desde y hacia distintos puntos de América¹⁴. Como muestra, destacamos los viajes de ida y vuelta a Buenos Aires del navío conocido como *Nuestra Señora de la Victoria*, alias *El Portugués*, en 1773; y los regresos de Buenos Aires y El Callao entre 1772 y 1776 del *San Juan Bautista*, alias *El Toscano* y *Nuestra Señora del Buen Consejo* y *San Fermín*, alias *El Buen Consejo*, todos pertenecientes a la Casa Ustáriz y San Ginés (Herrero, 2013: 274).
- 17 Respecto a *El Portugués*, zarparía de Cádiz el 22 de octubre de 1773, y antes de llegar al puerto bonaerense, recalaría en La Habana y Veracruz, de ahí que entre los géneros embarcados, encontremos el palo de Campeche y el azúcar:
- 10 barriles de hojas de lata; 1.122; barriles de vino; 262 pipas regulares de vino; 1.600 piezas de caserillo¹⁵ que hacen 130 de crehuelas¹⁶, 620 botijuelas de aceite de ½ arroba; 1.000 figuras de yeso con la figura de dentro de cera; 1 lío de enredos de pita; 15.367 palmos de mercancías (espejos, relojes de palo, vidrios de bucosidad y menaje de casa); 3 cajones de medicinas; 7 quintales de hilo carreto; 42 medias piezas de crudo; 376 combos de hierro que pesan 73 quintales; 800 arrobas de azúcar; 388 quintales de palo de Campeche y 410 barriles de aguardiente. (Herrero, 2013: 158)
- 18 Llama la atención respecto al registro anterior, el transportado por José de la Torre y Bracho que, en este caso encontramos un mayor número de géneros textiles e hilos y productos manufacturados, además de utensilios domésticos y la carga de metales. No debemos olvidar que, pese a la consabida libertad de comercio, buena parte de los puertos y ciudades peninsulares continuaron enviando a Cádiz la mercancía para satisfacer la demanda del mercado americano: los productores de hilo de algodón de Córdoba, algunos textiles catalanes, y por supuesto los tradicionales productos agrícolas y vinateros tradicionales de Andalucía (Fisher: 1993, 21-22).

- 19 Nuestro siguiente protagonista es el limeño Juan Manuel de Sarriá, conde de Sarriá. Tras consultar su disposición testamentaria¹⁷, fechada en 1800, sabemos que Juan Manuel de Sarriá comenzó a residir en Cádiz en a partir de 1767, tras su matrimonio con Magdalena Margarita Desportes y Lacomba. Respecto a su actividad mercantil, mostramos dos documentos consultados en el Archivo General de Indias que revelan una idea de sus negocios transoceánicos. La primera información se refiere a un registro¹⁸ del navío *San Antonio y las Ánimas*, alias *Diamante*¹⁹, que zarpa de Cádiz con destino a Tierra Firme al mando del teniente general de marina Carlos Grillo en 1771. En este caso, la descripción acerca de la carga embarcada por Juan Manuel de Sarriá, es parca en detalles, sólo puntualiza que se trataba de géneros textiles. No obstante, el tornaviaje del *Diamante* en 1772²⁰ rumbo al puerto de Cádiz, si nos da buena cuenta del cargamento fletado por el conde de Sarriá:

1.386 cueros curtidos; un cajón de jarros de Guadalajara; 14 tercios de purga (planta de fruto carnoso y color verde) de Jalapa con un peso bruto de 116 a 18 libras; 25 zurrone de grana silvestre; 3 zurrone de cacao con un peso bruto de 19 arrobas; 2 cajone de chocolate; 47 barrile de carne de vaca; 5 pipas de maíz; 12 trozo de tocineta y jamón; un barril de lengua de vaca; 50 botijá de aceite de chile; un barril de café; una caja de mantelería de seda; 18 tibo de china en 18 cajone; 2 cajone con dos poncheras, 10 copas, una docena de pocillo y otra de tazas, todo de china; 22.000 peso en 11 cajone de plata labrada; un tercio de chile; 2 espuertá de especería; 2 cajone de jarro de Guadalajara; 5 cajoncillo de cigarro; 3 cajoncillo de jabone; un cajón de loza de china; 16 botecito de ámbar; 300 marco de plata labrada; una imagen de Ntra.Sra. de Guadalupe, y otra de la de los Dolore; 2 caja de chocolate; 3 caja con juego de café y una petaca con varias pieza de plata labrada; 6 bastone con puño de oro y otro seis de plata; 10 espuela de plata; 10 piele de ante; 12 estuche de carey de Yucatán para navaja; 12 juego de te de china; 12 cajita de marfil; 2 cajone de puro y cigarro; 2 cajone de búcaro de Guadalajara; otro 2 cajone de coco; 10 chocolatero; 10 salvilla de plata con 4 vasito cada una y 3 caja de chocolate y aceite medicinale.

- 20 Además de la carga descrita, la documentación refleja que, en las aduanas de México y Guanajuato compró, para su venta:

14 piedra curio de Minas, 16 obra curio de los indio, rosario de Oaxaca, 2 caja de chocolate, 23 fraser de agua, un mapa de la ciudad de Puebla ; 280 arroba de azúcar blanco; 1.662 arroba de azúcar café ; 12 caja con 6 lata cada una de tabaco en polvo; 23 arroba de carey; cuatro cajone de dulce de 50 libra y 13 cajone de cigarro; 12 zurrone de granilla y un cajón de búcaro, 15 arroba de cacao, 3 cajone de vainilla, 4 arroba de chocolate; otro 4 cajone de búcaro, 3 zurrone de grana silvestre, 22 arroba de cacao, 16 marco y 7 onza de plata labrada y quintada; 18 litro de zarzaparrilla; 25 arroba de grana fina; 476 cuero curtido; 4 caja con 144 mano de piedra para moler chocolate; 32 litro de purga de Jalapa y 616 cuero al pelo.

- 21 En este caso, nos encontramos con un cargamento de producto importado de América, los cuales, continuaron bajo el control de Cádiz, al menos hasta finales de la centuria, aglutinando casi el 84% del mismo (Fisher: 1993, 24). Prestando atención a la cargazón, observamos que se trata de una mercancía variada y amplia, si bien el tabaco, el cacao, los géneros minerales y otro producto agrícola formaban parte de los producto tradicionalmente importado de América, debemos destacar la presencia de bien y efecto propio del intercambio comercial característico del Galeón de Manila. La seda, la porcelana, las especia y ropa de algodón, fragancia y talla de marfil y plata, así como también precioso mobiliario, fueron mercancías protagonistas del viaje Manila- Acapulco durante la modernidad (Caño Ortigosa: 2018, 129).

- 22 Continuando con los comerciantes y mercancías descritos, mostramos otro expediente que informa sobre el cargamento del navío *San Antonio y las Ánimas*, alias *Diamante*, fechado en 1775. Se trata de un registro de venida²¹ de los puertos del Mar del Sur (Lima, Callao y Valparaíso), al mando del maestre Sebastián Urrechea. De los comerciantes que transportan mercancías para su venta, encontramos a Juan Ignacio Alcalde de Rivera, conde Quinta Alegre, natural de Santiago de Chile, quien había ejercido el cargo de Síndico Personero del Común en Cádiz a lo largo del año 1773²². Su disposición testamentaria (Zarza Rondón, 2018)²³, nos dio pie para investigar los negocios trasatlánticos del chileno, quien embarcó en el citado navío los siguientes productos:

100 cajones cerrados y precintados con plata y oro en monedas; otros 42 cajones de plata y oro en moneda, 17 de ellos de plata labrada y minerales; 100 petacas de cascarilla²⁴; 34 sacos de lana de vicuña; un cajón de quínoa y dos cajones de papas; 6 zurrone de cacao; 328 piezas de cobre; 221 planchas de estaño; Un cajoncito con avío de tomar mate, labrado en plata; dos zurrone de calaguala (helecho terrestre con fines medicinales); 150 arrobas de lana de alpaca; 8.368 pesos en oro; 1.500 pesos en plata doble; 25 zurrone de cacao; 50 quintales de plomo; un cajón con los siguientes efectos: un par de zarcillos con cinco pendientes cada uno con 82 esmeraldas y 10 aguacates, un par de zarcillos y un pendiente con 16 esmeraldas, otro con 14 perlas y 11 esmeraldas y dos aguacates, una pluma guarnecida con 16 esmeraldas, otra pluma mayor guarnecida con 88 esmeraldas y una joya redonda con 133 esmeraldas. Continúa la enumeración de joyas con un escudo de Ntra. Sra del Carmen guarnecido con 56 esmeraldas y dos sortijas hermanas, decoradas con 5 esmeraldas cada una y 3 amatistas, un par de zarcillos de amatista de diferentes tamaños y una pulsera guarnecida con 31 amatistas y 10 castellanos de oro.

- 23 Para concluir este apartado, referido a la transferencia de mercancías entre Cádiz y América, mencionamos a Juan Tomás de Micheo y Manuel Micheo, padre e hijo respectivamente, el primero navarro y el segundo guatemalteco, y que residieron en Cádiz a partir de 1774-1775²⁵. Suponemos que el cambio de residencia de los Micheo podría estar originado, hasta cierto punto, por los fuertes seísmos que sacudieron el suelo de la ciudad de Santiago de los Caballeros de Guatemala (Antigua) en 1773, reduciendo a ruinas a casi la totalidad de esta (Santos Pérez, 1999: 44- 49).
- 24 Respecto al padre, Juan Tomás de Micheo Barreneche, sabemos que era natural de Saldías, en Navarra, y contrajo matrimonio en Guatemala en 1761 con Juana María Delgado de Nájera y Mencos, hija de José Barón de Berrieza, uno de los más importantes comerciantes guatemaltecos del siglo XVIII. Su estadía en Guatemala le procuró importantes cargos en el cabildo municipal, pues su suegro, haciendo uso de la fuerte deuda que había contraído con él el presidente de la Audiencia, Martín de Mayorga y Ferrer, le facilitó en 1766 la compra del cargo de Regimiento sencillo nº 1 dentro del cabildo de Guatemala por 750 pesos (Santos, 1999: 80-107).
- 25 De su matrimonio con Juana María Delgado de Nájera, nacieron 9 hijos, pero tan sólo cuatro de ellos llegaron a la edad adulta: Manuel José, María Josefa, José Javier y María Dolores²⁶, esta última casada en Cádiz con Tomás Martínez de la Junquera.
- 26 Respecto a Manuel José Micheo, será quien continúe la labor comercial iniciada por su padre en Guatemala, además de ejercer como diputado suplente a Cortes por la provincia de Guatemala en 1813, año en el que aparece domiciliado en el barrio de San Antonio, calle del Jardinillo número 43 junto a su esposa, la veracruzana Josefa Sáenz de Santa María, y sus tres hijos²⁷.

- 27 Acerca de su actividad comercial, hemos consultado dos expedientes del Archivo General de Indias que, a modo de ejemplo, nos dan una idea del negocio mercantil de nuestro protagonista. Cabe destacar que ambos registros se insertan en el período situado entre 1778 y 1796, lapso en el que Cádiz continuó capitaneando el monopolio comercial, tanto en lo referido a exportaciones, aglutinando no menos del 76% de las mismas; así como las importaciones, de las que retuvo el 84% de la mercancía venida de América (Fisher: 1993, 20 y 24).
- 28 El primer documento, es un registro de venida²⁸ de las naos sueltas que hicieron viaje a Cádiz desde Montevideo y Buenos Aires en 1783. La documentación nos informa que Manuel Micheo, era maestre de la fragata conocida como *Santa Bárbara* (García Baquero, 1976: 13)²⁹, y a su salida de Buenos Aires, el administrador general de las provincias del Virreinato del Río de la Plata, Francisco Ximénez, informaba de lo siguiente:
- Por lo tocante a los reales almojarifazgos, alcabalas, sisa y ramo municipal de guerra, sale de esta ciudad a bordo de la fragata de guerra del rey conocida como Santa Bárbara, anclada en la bahía de San Felipe de Montevideo, y próxima para el puerto de Cádiz, con diferentes cantidades en plata, oro acuñado, alhajas y otros productos, que conduce Manuel de Micheo, su maestre “de plata” nombrado así por el Virrey para conducir dicho navío. El caudal que trasporta pertenece como pagadores y deudores obligados a los siguientes comerciantes de Montevideo: Agustín Antonio Lazcano, 2000 ducados de plata; Diego Agüero, 2.000 ducados de la misma especie; Miguel de Azcuénaga, otros 2.000 ducados de plata; y finalmente, los últimos 2.500 ducados pagados por Tomas de Balanzategui. [Seguidamente, en el mismo informe, el propio Manuel hace juramento que una vez llegado a Cádiz]: (...) descargará todo el oro, la plata, perlas joyas y demás efectos para llevarlos al señor administrador o cualquier otro juez, a fin que conozca el desembarco. Acto seguido, los distintos cargamentos serán entregados a sus dueños de la forma que sigue: Pedro Nolasco Domecq, vecino de Paraguay y residente en Montevideo, envía a Pedro Valeriano, comerciante gaditano 1.000 pesos en plata doble; Bernardo Gregorio de las Heras, envía a José de Silba, vecino y comerciante de Cádiz, 6.981 pesos de plata en doblones; Pablo Ruiz de Gaona, envía a Juan Francisco de Veá Murguía 5.500 pesos en plata antigua, 4.250 en doblones, el resto, 1500, en plata doble; Francisco de Seguro, envía 6.800 pesos a Antonio José de Elizalde, natural de Lima, pero residente en Cádiz; y finalmente, Juan Ignacio Vidaurre, contador ordenador del Tribunal de Cuentas del Virreinato del Río de la Plata, envía a Pedro Carranza, vecino de Cádiz, oficial segundo de la Contaduría General del Consejo de Indias, 3 sacos de oro con 144 doblones.
- 29 Por otra parte, cabe destacar que uno de los productos estrella procedentes de Buenos Aires o Montevideo, era el cuero, y para el caso que nos atañe, encontramos en la documentación significativas cargas de este género a nombre de Joaquín de Molina, que enviaba 5.098 piezas de cuero al pelo procedentes de su rancho a José Leandro Imbluzqueta, “para que haga buen negocio con ellos en Cádiz”. Otro de los cargamentos de cuero, esta vez a cargo del propio Manuel Micheo, consistió en 2.500 cueros al pelo, cuyo destino era su venta una vez llegados al puerto gaditano. No obstante, según remite el documento, cuando llegaron a la ciudad, 131 de ellos resultaron estar podridos, y se enviaron, para su desecho, al Puntal³⁰.
- 30 Respecto al resto de cargas fletadas desde Buenos Aires por Manuel Micheo, encontramos los siguientes productos:
- 9.200 libras de lana de vicuña; 28 unidades de piedras bezoares³¹; 12.457 libras de cascarilla; 3 onzas de metal tumbaga; 12 libras de vainillas; 15 zurroneos de tabaco; 10 libras de zarzaparrilla; 20 quintales de cobre “campanil”; 18 unidades de

colmillos de elefante; 3 tercios de hierbas medicinales; 3 petacas de crines de caballo y otras 3 de hierba mate.

- 31 Las exportaciones al Río de la Plata y a la costa del Pacífico Sur de América contabilizaban el 33% del resto de las exportaciones realizadas desde Cádiz. De esta forma, y siguiendo a Fisher, se corrobora la idea de que, tras 1778, el Río de la Plata surgió como un importante mercado, recibiendo Cádiz mercaderías que ascendían a valores aproximados a los 26 millones de reales de vellón, es decir, a 1.300.000 pesos fuertes³² (Fisher: 1993, 23).
- 32 En cuanto al segundo expediente referido a Manuel y su padre Tomás Micheo, es un viaje desde Cádiz a Veracruz fechado el 13 de noviembre de 1784³³. La documentación informa que Juan Tomás, da permiso a su hijo Manuel para viajar hasta dicho puerto a bordo del navío conocido como *San Leandro*, al mando del maestro Juan Felipe Fagoaga, nombrándolo así heredero de sus negocios comerciales en Indias. Respecto a los productos comerciables con destino a Veracruz, encontramos las siguientes mercancías:
- 1.154 varas de Damasco blanco; 20 pliegos de tafetán; 123 varas de terciopelo de colores; 102 varas de encaje grueso de seda de Barcelona; 420 varas de raso liso; 14 docenas de pañuelos; 20 escapularios; 7 mantillas; 7 “guardapiés con casaca a la española”; 934 libras de hilo ordinario; 139 piezas de cinta de seda de Portugal; 12 pares de lana “Barragán” de Francia; 36 pares de cintas de oro y plata francesas; 123 pares de medias de París; 7 vestidos de terciopelo bordado de París; 5 vestidos de terciopelo bordado en oro y glasé de París; guarnición de puntillas; 16 unidades de manteles de Holanda; 208 servilletas de hilo de Holanda; 100 piezas de algodón “Cotonia” de Hamburgo; 126 libras de encaje de hilo blanco (del nº 7 al 12) de Flandes; 370 pares de calcetas de algodón de Génova; 3 arañas de Alemania; 10 espejos de $\frac{1}{4}$ de palmos; 16 docenas de cruces de Jerusalén para rosarios; 20 unidades de bolsas de peluquines de Francia; 18 botonaduras metálicas de casaca y chupa; 8 espadines hoja de plata; 12 unidades de navajas de barbero; 1 coche usado con arreos; 1 reloj de mesa; 2 relojes de sala; 50 redes para pelucas; 2 espejos de tocador de $\frac{1}{2}$ palmo; 2 candelabros de cristal; 2 cornucopias; 2 cajones de loza sevillana; 10 palmatorias; 100 rosarios de cristal; 150 dedales; 200 cortaplumas; 200 arrobas de cera; 100 vidrios alemanes; 57 espejos de bolsillo; 2 cajones de mercería; 10 docenas de sombreros “entrefinos”; 75 pelucas de géneros diversos; 89 peines de marfil y 36 unidades de puño de bastón con forma de pajarillo. Como vemos, en su totalidad se trataba de productos de tipo suntuario.
- 33 Con la actividad mercantil de la familia Micheo, cerramos este apartado dedicado a detallar el monto y características de las transferencias mercantiles llevadas a cabo entre el puerto de Cádiz y los principales enclaves comerciales americanos desde la promulgación del Decreto de Libre Comercio a los albores del siglo XIX.
- 34 A modo de conclusión, destacaremos que, en efecto, el comercio trasatlántico, trajo consigo un halo de riqueza y esplendor a la ciudad de Cádiz. Si bien, desde finales del siglo XVII, ya ejercía como puerto emisor y receptor del comercio con América, este lugar preeminente se significó aún más a partir del traslado de la Casa de la Contratación desde Sevilla. Las infraestructuras portuarias desarrolladas a lo largo del tiempo, así como la localización geoestratégica de la ciudad, hicieron que Cádiz continuara su marcha ascendente como eje monopolizador del comercio americano tras el Decreto de Libre Comercio. Así lo hemos comprobado a través de la prolífica actividad mercantil de diferentes comerciantes, que ejemplifican cómo, en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII, la actividad comercial con América, no solo se mantuvo, sino que efectuó un crecimiento al alza. No obstante, ya a principios

de la siguiente centuria, Cádiz entrará en una profunda recesión comercial y económica, debido principalmente a las guerras acaecidas en la península, y sobre todo al comienzo del proceso emancipador en América Latina. La independencia de las colonias acabaría por “dar el golpe de gracia” a una ciudad hecha por y para el océano, proyectada plenamente hacia la América Hispánica, lo que fue su razón de ser en la edad Moderna y en los umbrales de la Contemporánea.

BIBLIOGRAFÍA

BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex Ediciones, 2005, 572 p.

_____, “Comercio y comerciantes en la Andalucía del Antiguo Régimen: estado de la cuestión y perspectivas”, *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, 2008, p. 43-76.

CAÑO ORTIGOSA, José Luis, “Comercio y cargazón en el Galeón de Manila: El Santo Cristo”, *Boletín Americanista*, año LXVIII, 1, nº 76, 2018, p. 115-133

FISHER, John Robert, *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, 280 p.

_____, *El comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*, Madrid, Banco de España-Servicio de Estudios, Estudios de Historia Económica, nº 27, 1993, 105 p.

GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, 188 p.

_____, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, CSIC, 1972, 254 p.

_____, *Cádiz y el Atlántico. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, 237 p.

HERRERO GIL, María Dolores, *Cuentas saldadas. Acercamiento a una burguesa gaditana del siglo XVIII a través de la liquidación de sus bienes*, Editorial Padilla Libros Editores, Sevilla, 1999.

_____, *El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII*, Madrid, CSIC, Universidad de Sevilla, Diputación de Sevilla, 2013, 462 p.

MILLÁN CHIVITE, José Luis, *Cádiz y el comercio con Ultramar (Siglos XVI-XIX)*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1992.

RUIZ RIVERA, Julián Bautista, *El Consulado de Cádiz: matrícula de comerciantes, 1730- 1823*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 1988, 354 p.

RUIZ RIVERA, Julián Bautista y GARCÍA BERNAL, María Cristina, *Cargadores a Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, 395 p.

SANTOS PÉREZ, José Manuel, *Élites, poder local y régimen colonial. El cabildo y los regidores de Santiago de Guatemala 1700-1787*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999, 415 p.

TORREJÓN CHAVES, Juan, *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2002, 149 p.

ZARZA RONDÓN, Gloria de los Ángeles, Cádiz, *Puerta de América. Un estudio demográfico de la población hispanoamericana en la ciudad desde 1773 a 1840*, París, Université Paris-Sud, 2015, 144 p.

-----, *Entre América y Cádiz. Historias de ida y vuelta*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura, Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 2018, 326 p.

NOTAS

1. Fray Gerónimo De la Concepción, *Emporio del Orbe, Cádiz Ilustrada, investigación de sus antiguas grandezas*, Amsterdam, 1667, p. 373. Vid. en García Baquero, 1976: 25.
2. Por Real Cédula, expedida en Valladolid el 15 de mayo de 1509, se dice textualmente que, como “en ir los dichos navíos a se registrar a la dicha ciudad de Sevilla, por estar muy a trasmano, y tener la entrada trabajosa, reciben mucho daño, y van a gran peligro, además de la dilación que hay en ello; por cuya causa algunas veces se han perdido y pierden algunos navíos, y el trato de ellas cada día se amengua... Es mi merced, y voluntad, e mando, que de aquí adelante todos los navíos.... que no quisiesen ir a la dicha ciudad de Sevilla a se registrar, no sean obligados a irse a registrar a la dicha ciudad, como hasta aquí; sino que puedan ir, y vayas a la dicha ciudad de Cádiz, y allí se presenten y registren”.
3. Archivo General de Indias, en adelante AGI, Sección Contratación, 5.094, Libro B,7. “Desde ahora para adelante en la ciudad de Cádiz residirán la Casa de la Contratación y Consulado de Indias, a fin de que los yndividuos del común comercio tengan más próximo su recurso en los casos que se ofrecieren”. Vid. en García Baquero, 1976: 104.
4. El decreto de 16 de octubre de 1765 abriría las islas principales del Caribe (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad) al comercio directo con nueve puertos peninsulares. No obstante, dicha libertad comercial sería extendida a través del Reglamento para el libre comercio de 12 de octubre de 1778, y motivado por el deseo del monarca, Carlos III de asegurar “la felicidad de mis amados Vasallos de estos Reynos y los de Indias”, estando convencido de que “solo un Comercio libre y protegido entre Españoles Europeos y Americanos, puede restablecer en mis Dominios la Agricultura, la Industria y la Población a su antiguo vigor”.
5. Como consecuencia del definitivo decreto de libre comercio de 1778, el negocio trasatlántico, libres del cúmulo de cargas fiscales y trabas legales, adquiriría mayor fluidez, lo que redundó tanto en el incremento del número de expediciones como del volumen de mercancías transportadas.
6. Nicolás De la Cruz Bahamonde, conde de Maule, *Viaje de España, Francia e Italia*, Cádiz, 1813, Tomo XIII, p. 409, 521-525. Vid. en García Baquero, 1972: 35-36.
7. Archivo Histórico Provincial de Cádiz, en adelante AHPC, Sección Protocolos (Cádiz) Libro 3804, año 1798: Según la disposición notarial otorgada por José contrajo matrimonio con Juana María en la ciudad de Cali, Reino de Santa Fe, el 4 de diciembre de 1762. Apenas un mes y medio después del enlace, José parte hacia Cádiz, con motivo de sus negocios comerciales, dejando a la esposa, en concepto de manutención 1.800 pesos fuertes, otros 350 pesos en alhajas y dos negros esclavos. El caso, es que desde 1762, no había regresado a Cali, pero se afana en aclarar que, a lo largo de sus años de ausencia, no se ha olvidado de ella, enviándole anualmente distintas cantidades de dinero, alhajas, plata labrada, y “otros efectos” que la mujer le había requerido a través de diferentes personas.
8. AGI, Sección Contratación, 1576; 1771.
9. María Mercedes Xerez era natural de Caracas, vecina de Cádiz a partir de 1775, tras contraer matrimonio en Caracas con Pedro de Iriarte.

10. Aunque en 1765 fue habilitado el puerto de Málaga para su comercio directo con Indias, parece que dicha medida no fue del todo aprovechada: un barco zarpó en 1768, un bergantín en 1782, otro más en 1783, y tan solo se constata un breve período de esplendor entre 1785 u 1796.
11. Para más información sobre Josefa de la Vega Olivera, puede consultarse dicha obra, donde se analiza, a partir de su partición de bienes, la generosa fortuna con que contaba, así como la información sobre sus descendientes y la personalidad de la propia Josefa.
12. Francisco Álvarez Campana llegó a ser un preeminente hombre de negocios en Buenos Aires, hacia donde se dirigió en 1750. Allí contrajo matrimonio con Isabel de Gil y tuvo dos hijos, Ana María y José.
13. AHPC, Sección Protocolos (Cádiz) Libro 2214, año 1786. La disposición testamentaria de Bernardo Álvarez pone de manifiesto la fructífera actividad mercantil llevada a cabo con el puerto de Veracruz.
14. Para una información más extensa y detallada, consultar el Capítulo 1, apartados 3 al 7 en Herrero Gil, 2013: 77-164
15. *Diccionario de la Real Academia Española*: especie de lienzo casero.
16. *Diccionario de la Real Academia Española*: crea o lienzo entrefino que se usaba para confeccionar forros.
17. AHPC, Sección Protocolos (Cádiz) Libro 3152, año 1800.
18. AGI, Sección Contratación, 1308; 1771.
19. Dicho navío pertenecía a Antonio Rodríguez Alburquerque, y era de fabricación inglesa. Su arqueó estaba cifrado en 211 ½ toneladas (García Baquero, 1976: 12).
20. AGI, Sección Contratación, 2578; 1772.
21. AGI, Sección Contratación, 2778; 1775.
22. Archivo Histórico Municipal de Cádiz, en adelante, AHMC, Actas Capitulares. Legajo 10130. Martes, 4 de enero de 1774. La información que encontramos en el acta relativa a Juan Ignacio, es un “discurso de despedida”, tras ser cesado de su cargo como síndico personero: ...”Y expreso a la ciudad a su excelente gobernador el acierto y amor que tengo a su excelencia y a los señores que componen el Ayuntamiento y cuanto había deseado operar en todo con su maior lustre y beneficio del público a cuyas expresivas gracias por el esmero, zelo, aplicación y actividad con que he manejado mi empleo... he correspondido con mis más expresivas gracias.”
23. AHPC, Sección Protocolos (Cádiz) Libro 4551, año 1798. Dicho expediente fue hallado tras el análisis de la documentación relativa a José de Peralta Manrique de Lara, oriundo de Arequipa, quien lo nombra su primer albacea,
24. *Diccionario de la Real Academia de la Lengua (RAE)*: Árbol de hasta 20 metros de altura con las hojas opuestas y ovaladas, color verde oscuro y flores rojas. De su corteza se extrae la quinina, empleada para combatir la malaria y el paludismo. La cascarilla es la quina, también utilizada para combatir las tercianas o fiebres intermitentes.
25. AHPC, Sección Protocolos (Cádiz) Libro 4606, año 1774. Año en que Juan Tomás otorgó un primer poder para testar. Asimismo, se constata su matrícula de comerciante en el Consulado de Comercio en 1776 (Ruiz Rivera, 1988: 184).
26. AHPC, Sección Protocolos (Cádiz) Libro 0425, año 1807.
27. AHMC, Año de 1813. Sección Padrones. Nº de orden 1055- 1060. En el mismo inmueble, pero en un piso diferente, residía el diputado a Cortes por Guatemala Manuel Llano. *Vid.* en Zarza Rondón, 2015: 50.
28. AGI, Sección Contratación, 2763; 1783.
29. Encontramos el navío *Santa Bárbara*, alias *La Reina*, en la descripción de navíos realizada por el autor. Se trataba de un navío de origen napolitano, con un tonelaje de 366 y ¼, cuyo dueño era el bonaerense Ramón de Palacio.
30. AGI, Sección Contratación, 2763; 1783.

31. *Diccionario de la Real Academia Española*: Concreción calculosa que suele encontrarse en las vías digestivas y en las urinarias de algunos mamíferos, y a la que se atribuyeron propiedades curativas.

32. Recordemos que la equivalencia establece que 20 reales de vellón constituían un peso fuerte.

33. AGI, Sección Contratación, 5527; 1784.

RESÚMENES

El presente artículo plantea una aproximación general sobre la actividad comercial entre la ciudad de Cádiz y las colonias hispanoamericanas desde el año 1765 a los umbrales del siglo XIX. Asimismo, centra parte de su contenido en la descripción del volumen, género y características de las mercancías que formaron parte de las transferencias comerciales entre la península y América en un período concreto y significativo de una historia mercantil compartida.

This article presents a general approximation of the commercial activity between the city of Cadiz and the Hispanic American colonies from 1765 to the threshold of the nineteenth century. It also focuses part of its content on the description of the volume, gender and characteristics of the goods that formed part of the commercial transfers between the peninsula and America in a specific and significant period of a shared mercantile history.

ÍNDICE

Keywords: commerce, merchandise, Cadiz, hispanic-american colonies, Atlantic

Palabras claves: comercio, mercancías, Cádiz, colonias hispanoamericanas, Atlántico

AUTOR

GLORIA DE LOS ÁNGELES ZARZA RONDÓN

Université Picardie Jules Verne Docteur en Études Hispaniques : Langue, Histoire, Littérature, Art, et Pensée. Université de Cadix. Mention Doctorat International et Prix Extraordinaire de Doctorat. Groupes de Recherches : Intrahistoria y Oralidad en América Latina y Andalucía (PAI/HUM 313), Université de Cadix ; État, Culture et Nation en Amérique Latine (GRECUN) et Centre de Recherches Ibériques et Ibéro-américaines (CRIIA) du Laboratoire d'Études Romanes (EA 369), Université Paris Nanterre.