

STORIA ECONOMICA

ANNO VII (2004) - n. 2-3



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO VII (2004) - n. 2-3

ARTICOLI E RICERCHE

- F. BOF, *L'Ente di zona di Udine e le casse rurali ed artigiane del Friuli nell'economia di guerra (1940-43)* pag. 225
- D. CICCOLELLA, «Un genere pressocché necessario». *Consumo, politica e industria dello zucchero nel Regno di Napoli in età rivoluzionaria e napoleonica* » 263
- F. DANDOLO, *L'associazionismo industriale a Napoli dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale* » 315
- L. DE MATTEO, *Gli sviluppi del sistema creditizio nello Stato pontificio e il declino del Banco di Santo Spirito nell'Ottocento* » 369
- A. LEPORE, *Il porto di Cadice dal XVI al XIX secolo* » 405
- P. QUERCIA, *Caratteri del mercato assicurativo maiorchino a metà Cinquecento* » 475
- M.P. ZANOBONI, *I Da Gerenzano «ricamatori ducali» alla Corte Sforzesca* » 495

STORICI E STORIOGRAFIA

- L. DE MATTEO, *Una riflessione sulla figura e l'opera di Luigi De Rosa* » 547
- A. CLEMENTE, *Consumi e domanda tra XVIII e XX secolo. Acquisizioni e tendenze della storiografia economica italiana* » 555
- L. DE MATTEO, *Il colonialismo nell'età della Sinistra Storica. Politica coloniale, sviluppo economico ed emigrazione tra storiografia e storiografia economica* » 581
- A. DI BIASIO, *Le strade nella storiografia dell'Italia moderna (secoli XVI-XIX)* » 599

RECENSIONI E SCHEDE

- DAVID D. FRIEDMAN, *L'ordine del diritto. Perché l'analisi economica può servire al diritto* (D. Manetti) » 661

G. BECATTINI, <i>Per un capitalismo dal volto umano. Critica dell'economia apolitica</i> (G. Farese)	»	663
T. WAHNBAECK, <i>Luxury and public happiness. Political economy in the Italian Enlightenment</i> (A. Clemente)	»	668
G. BRUNO, <i>Risorse per lo sviluppo. L'industria elettrica meridionale dagli esordi alla nazionalizzazione</i> (F. Dandolo)	»	671
E. RITROVATO, <i>Il commercio estero in Terra di Bari dall'Unità alla Grande Guerra</i> (M. Comei)	»	676
F. DANDOLO, <i>L'associazionismo industriale a Napoli nel primo dopoguerra. La nascita e i primi sviluppi dell'Unione Regionale Industriale (1917-1922)</i> (G. Farese)	»	679
AA.VV., <i>Le rotte del Mediterraneo. Cento e più libri per orientarsi ad un antico crocevia</i> (A. Clemente)	»	683
O. VENTRONE, <i>Globalizzazione. Breve storia di un'ideologia</i> (D. Manetti)	»	684
G.A. MAJONE, <i>La globalizzazione dei mercati: storia, teoria, istituzioni</i> (D. Manetti)	»	685
E. DAL BOSCO, <i>La leggenda della globalizzazione. L'economia mondiale degli anni novanta del Novecento</i> (D. Manetti)	»	686
<i>Indice dell'annata 2004</i>	»	687

Cadice, un porto naturale all'estremo dell'Europa: la posizione della baia e le vicende dei traffici atlantici

Nelle sue *Impressions de voyage* del 1861, Alexandre Dumas descriveva così il suo arrivo a Cadice: «Enfin on aperçut l'extrémité des maisons de la blanche Cadix, qui semblaient sortir de la mer, car on ne voyait pas encore le sol sur lequel la ville est bâtie, le sol paraissant noyé dans l'eau. Cette blancheur, se détachant sur le double azur du ciel et de la mer, comme dit Byron, a quelque chose d'éblouissant. Vers cinq heures, comme nous l'avait promis *le Rapido*, nous entrions dans le port (...). Le port était plein de bâtimens de tous pays, de toutes formes, de toutes dimensions. Notre premier coup d'œil fut pour nous assurer si au milieu de tous ces mâts de bâtimens à voiles, il n'existait pas quelque cheminée de bâtiment à vapeur. Il en existait deux; nous avions donc double chance. Nous jetâmes l'ancre au milieu du port. De petites barques nous entourèrent à l'instant. Comme dans tous les ports du monde, un nuage de commissionnaires nous enveloppa»¹.

La città andalusa, situata all'estremo margine sud-occidentale d'Europa, distesa nell'Atlantico e proiettata verso le più lontane rotte marittime è sempre apparsa così a chi la raggiungeva dal mare: un'isola bianca, una terra sospesa tra oceano e cielo, un nucleo urbano e un porto allo stesso tempo². La sue condizioni ambientali irripetibili e la

¹ A. DUMAS, *Impressions de voyage. De Paris à Cadix*, Michel Lévy Frères, Paris 1861, vol. II, p. 271; <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10279&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=275>.

² Nello stesso testo, Dumas prosegue la sua descrizione, introducendo un singolare paragone con l'analoga forza attrattiva di un'altra città di mare come Napoli: «D'abord Cadix est la fille bien-aimée du soleil; son œil de flamme la couvre des ses plus ardents rayons, de sorte que la ville tout entière semble être dans la lumière.

sua insolita disposizione geografica³, con una lunga e sottilissima striscia di terra che si stacca dall'Isola de León e dal litorale della penisola iberica per formare uno dei golfi più singolari che sia dato di conoscere, rappresentano la principale chiave di volta per comprendere

Maintenant trois teintes seulement saisissent la vue: le bleu du ciel, le blanc des maisons et le vert des jalousies. Mais quel bleu! quel blanc et quel vert! Il n'y a pas de cobalt, il n'y a pas d'outremer, il n'y a pas de saphir comparable au bleu; il n'y a pas de neige, il n'y a pas de lait, il n'y a pas de sucre pareil au blanc; il n'y a pas d'émeraude, il n'y a pas de vert véronèse, il n'y a pas de vert de gris qu'on puisse comparer à ce vert (...). Cadix est la seule ville [d'Espagne] où j'ai vu des rues qui semblent aller au ciel (...). Mais ce qu'on vient chercher à Cadix comme à Naples, c'est ce ciel bleu, cette mer bleue, cet air limpide, et ce souffle d'amour qui court dans l'air» (A. DUMAS, *Impressions de voyage. De Paris à Cadix*, cit., pp. 278-279 e p. 280; <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10279&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=282>, <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10279&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=283>, <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10279&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=284>).

Un'altra vivida rappresentazione dell'ambiente e dei colori di Cadice è stata offerta da Théophile Gautier: «Il n'existe pas sur la palette du peintre ou de l'écrivain de couleurs assez claires, de teintes assez lumineuses pour rendre l'impression éclatante que nous fit Cadix dans cette glorieuse matinée. Deux teintes uniques vous saisissaient le regard: du bleu et du blanc; mais du bleu aussi vif que la turquoise, le saphir, le cobalt, et tout ce que vous pourrez imaginer d'excessif en fait d'azur; mais du blanc aussi pur que l'argent, le lait, la neige, le marbre et le sucre des îles le mieux cristallisés! Le bleu, c'était le ciel, répété par la mer; le blanc, c'était la ville. On ne saurait rien imaginer de plus radieux, de plus étincelant, d'une lumière plus diffuse et plus intense à la fois» (T. GAUTIER, *Voyage en Espagne*, Charpentier, Paris 1865, p. 343; <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10259&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=351>).

³ Le condizioni propizie di Cadice erano determinate da un numero limitato di fattori strategici, che non era possibile ritrovare altrove. Innanzitutto, la disposizione del litorale, rivolto verso l'Atlantico – con un porto naturale idoneo ad ospitare le navi che collegavano la Spagna con i territori d'oltreoceano – e solcato da venti e correnti marine particolarmente favorevoli alla navigazione. Infatti, le coste del golfo di Cadice hanno sempre presentato condizioni del tutto vantaggiose – a cui si possono paragonare solo quelle del litorale sud-orientale del Portogallo – per una navigazione a vela transoceanica: nei mesi da maggio ad ottobre, in particolare, il vento di *prealisio* rende estremamente favorevole il viaggio verso l'Atlantico. In secondo luogo, la dislocazione della terraferma, in particolare, della non lontana valle del Guadalquivir, posta in un'area di vasti traffici, ben collegata con gli altri centri del paese, attraverso la rete viaria e quella fluviale. Infine, la disponibilità di una infrastruttura economico-commerciale sviluppata, in grado di alimentare la domanda delle terre d'oltremare con la produzione locale, ma soprattutto con le merci provenienti dalla penisola iberica e dal continente.

la sua fortuna nell'epoca dorata del commercio coloniale e le sue alterne vicende nei periodi successivi.

García-Baquero ha posto in piena evidenza un felice contrasto tra l'ubicazione (*asientamento*), le caratteristiche del luogo sfavorevoli e la disposizione (*situación*) estremamente propizia della città: «Le caratteristiche geografiche del sito su cui la città è stata edificata non potevano essere più sfavorevoli. Assenza di agricoltura, dovuta alla natura geologica del suolo, scarsità d'acqua, tendenza all'isolamento, impossibilità materiale di sviluppo, sono i tratti che caratterizzano il luogo in cui si trova la città (...). Cadice non è un prodotto della sua ubicazione, ma della sua disposizione. In effetti, delimitata in senso orizzontale, compressa nel perimetro delle sue mura, prigioniera del mare, Cadice era una città che non poteva sussistere da sé. Tuttavia, questo stesso mare che la imprigionava le apriva, in compenso, moltissime possibilità. In analogia con le caratteristiche che Braudel assegna alle penisole, il relativo isolamento rispetto alle terre continentali è compensato dalla sua apertura illimitata verso il mare. Cadice non poteva essere un'eccezione. Nacque già con una vocazione marinara e mercantile ineluttabile (...). Senza agricoltura né industria, priva di tutto ciò che era indispensabile per la vita, Cadice fu costretta a dipendere intimamente, durante tutta la sua storia, dalla sua unica fonte di sussistenza: il mare»⁴.

Il mare era, infatti, l'immenso spazio attraverso cui si espandevano gli scambi e le attività marittime gaditane, si superavano i confini tra civiltà e mondi diversi, che entravano in contatto tra loro, creando una fitta rete di relazioni commerciali con al centro la città andalusa⁵.

⁴ A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla 1972, p. 29.

⁵ Cadice, grazie alla sua particolare condizione di città posta all'incrocio delle rotte commerciali atlantiche, tra l'Oriente e l'Occidente, tra il Nord e il Sud del mondo, divenne uno dei fondamentali centri di scambio e uno dei principali porti europei: «durante el siglo XVIII y primer cuarto del siglo XIX, hasta la Independencia colonial, el comercio con América tiene un nombre propio: *Cádiz*. La ciudad y su bahía, casi dos siglos a la sombra del monopolio sevillano, emergen a un protagonismo universal al convertirse en uno de los grandes centros del comercio mundial de la época y uno de los principales puertos europeos. Durante la centuria alcanzó el más elevado grado de urbanismo y fue ciudad cosmopolita con comerciantes, casas de comercio y corresponsales de las principales plazas europeas a la vez que crisol de la burguesía mercantil española» (A.M. BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación El Monte, Sevilla 1992, p. 294).

Il mare, l'Atlantico di Cadice, era la principale risorsa della città e della sua popolazione⁶, che ebbe un notevole incremento durante la *golden age* gaditana, anche per l'afflusso di immigranti interni e di mercanti stranieri attratti dalla possibilità di «hacer fortuna» con il commercio coloniale, imperniato appunto sui collegamenti transoceanici della *Carrera de Indias*⁷.

Tuttavia, il mare era formato anche dalla racchiusa ma spaziosa insenatura del golfo di Cadice, che appariva alla vista dei visitatori provenienti dalla distesa atlantica subito dopo aver varcato il promontorio ultimo della città, la punta e il castello di San Sebastián, come è stato riportato dal conte Adolfo de Foresta: «Appena superati gli scogli tutta la incantevole baja di Cadice ci si parò dinanzi. Descrive dapprima un gran semicerchio, le cui estremità occupano Cadice e la città di Rota, poi restringesi in un secondo semicerchio, che ha egualmente Cadice da un lato e dall'altro s. Catalina, dipendenza di Porto Santa Maria ed in fondo uno stretto passaggio tra Pontales ed il famoso Trocadero, pel quale si entra in una terza baia, o a meglio dire in una specie di lago interno, che forma la più ammirabile e sicura rada, che si possa vedere, ivi è situato l'arsenale marittimo della Carraca, che comunica col mare esterno per mezzo del canale di Santi Petri»⁸.

⁶ L'andamento della popolazione di Cadice, a partire dal XVI secolo, e il suo commercio marittimo, con particolare riferimento alle navi transitate nel porto gaditano tra la fine del XVIII e tutto il XIX secolo, sono stati oggetto di una serie di tabelle specifiche e di un grafico, inseriti nell'appendice, allo scopo di rendere in una visione di sintesi alcuni fenomeni significativi, descritti in questo paragrafo e, soprattutto, in quelli successivi.

⁷ Le ingenti possibilità di arricchimento, che offriva Cadice tra la fine del XVII e il XVIII secolo, originarono un consistente afflusso di immigrazione qualificata e, di conseguenza, una «variopinta composición de su población», con la fondamentale caratteristica di «una importante presencia de elementos foráneos, (...) venidos todos ellos con las miras puestas en hacer fortuna en su comercio» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, in *Cádiz 1753*, Tabapress, Madrid 1990, p. 19). A questo proposito è stato anche notato che: «durante el siglo XVIII se creó en Cádiz una comunidad de migrantes nacionales y extranjeros atraída por las posibilidades de ascenso económico y social rápido proporcionadas por el comercio colonial» (P. FERNÁNDEZ PÉREZ, *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Siglo XXI de España Editores, Madrid 1997, p. 59).

⁸ A. DE FORESTA, *Gibilterra e Tangeri. Da Malaga a Cadice, continuazione alla Spagna del medesimo autore*, Zanichelli, Bologna 1879, p. 347; <http://www.junta-deandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=102

Nella cornice della baia gaditana, la città si affacciava come un vascello di pietra ancorato alla terra e sempre sul punto di far vela, come nella descrizione resa da Antoine de Latour: «Par quelque côté que l'on aborde Cadix, cette ville présente un aspect magique. On l'a caractérisée d'un mot qui fait image: Cadix, a-t-on dit, est un vaisseau de pierre à l'ancre au milieu de l'Océan»⁹. La città si presentava all'ospite francese come una «ville délicieuse qui, uniquement faite, en apparence, pour le plaisir ou le commerce, a cependant joué, à diver-

14&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=354>. Il conte de Maule ne dava una rappresentazione ancor più dettagliata, anche se non identica: «La bahía es muy espaciosa. Se puede decir que son dos, las cuales se siguen una a la otra: la primera comprende el gran círculo que abraza desde la punta de S. Felipe, frente del castillo de Sta. Catalina, hasta la garganta que forman los fuertes del Puntal y Matagorda: en la mayor parte de esta ensenada fondean las embarcaciones. La segunda se extiende penetrando entre dichos fuertes, acercándose al camino o arrecife de la Isla y a las salinas, llegando al Puente de Suazo, a la Carraca y a Puerto Real encerrando por este costado, que se dirige a Matagorda, el Caño del Trocadero. Baste ver en la carta la sonda para observar que tiene excelentes y seguros fondeaderos. Hace mucho tiempo que se ha conocido la necesidad de aislar la lengua de tierra que va desde Puerto Real a Matagorda y Trocadero formando un canal para comunicarse con la rada primera por la barra del río S. Pedro frente del castillo de Sta. Catalina del Puerto de Sta. María. Esto daría una gran seguridad por mar y tierra a las dos ensenadas» (N. DE LA CRUZ Y BAHAMONDE [CONDE DE MAULE], *De Cádiz y su comercio (tomo XIII del Viaje de España, Francia e Italia)*, a cura di M. Ravina Martín, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1997, pp. 253-254; ed. orig. *Viage de España, Francia, e Italia*, Tomo XIII, Cádiz, Imprenta de Manuel Bosch, 1813, Cap. V, pp. 399-401; <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/biblioteca-virtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10196&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=421>, <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/biblioteca-virtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10196&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=422>, <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/biblioteca-virtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10196&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=423>).

⁹ Antoine de Latour proseguiva così la sua illustrazione: «A ce compte, les forts qui l'entourent seraient les chaloupes de l'immense bâtiment. J'ajoute que par un jour serein, sous un ciel sans nuages, ce vaisseau ressemble assez à celui qui portait du Pirée à Délos les blanches théories de l'Attique. Lorsque la tempête se déchaîne, on se demande s'il pourra résister à l'assaut furieux des vagues et des vents. Quand la mer et le ciel sont rassérénés, le souvenir du danger passé, mais sans cesse renaissant, assaisonne le calme et donne du piquant à la grâce» (A. DE LATOUR, *La Baie de Cadix. Nouvelle études sur l'Espagne*, Michel Lévy Frères, Paris 1858, pp. 57-58; <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/biblioteca-virtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10276&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=65>, <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/biblioteca-virtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10276&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=66>).

ses époques, un si beau rôle dans l'histoire, et dont l'image ne s'efface plus de la mémoire de ceux qui l'ont une fois visitée»¹⁰.

Tuttavia è lo stesso Latour a notare che «séparer Cadix de sa baie, c'est avec le mouvement lui ôter la vie»¹¹. Infatti, è stata la baia a segnare il destino della città fin dalle sue lontane origini¹², a farne un porto naturale pronto ad accogliere le imbarcazioni provenienti dalle più disparate rotte del Mediterraneo e dell'Atlantico. E questa caratteristica pregnante di un'insenatura naturale – che si collocava tra il baluardo di San Felipe e il forte di San Lorenzo del Puntal –, del tutto idonea a svolgere le funzioni di un approdo marittimo e strettamente legata al nucleo urbano, ha determinato la creazione di un *unicum* tra la città, la baia e il porto gaditano, ma anche la prevalenza per molti secoli dei fattori ambientali sulle infrastrutture che l'uomo avrebbe dovuto realizzare per completare l'opera della natura. Anche

¹⁰ A. DE LATOUR, *La Baie de Cadix. Nouvelle études sur l'Espagne*, cit., pp. III-IV; <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10276&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=7>, <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10276&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=8>.

¹¹ E continuando nella descrizione: «Lorsque du haut d'une des tours de la cathédrale on a vu s'étendre au midi les plaines immenses de l'Océan, et au nord s'arrondir cette baie magnifique avec ses charmantes villes, Rota, Puerto Real, Puerto Santa-Maria, ses établissements maritimes, ses travaux de défense, Cadix n'est plus le vaisseau de pierre dont nous parlions dans un précédent chapitre, mais la tête et le centre d'un vaste système dont on ne saurait le séparer» (A. DE LATOUR, *La Baie de Cadix. Nouvelle études sur l'Espagne*, cit., p. 109-110; <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10276&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=117>, <http://www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10276&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=118>).

¹² Cadice, città traboccante di miti e di leggende (a cominciare da quella di Ercole e del re Gerione), fu fondata dai fenici di Tiro verso il 1100 a.C., con il nome di Gadir – ma se ne ritrovano anche diversi altri, come: Gádeira (tá Gádeira, tá Gédeira), Gaderia (Geder, Gadara), Eritea (Erytheia), Afrodisiáde, Isla de Juno, Cotinusa, Tartesos –, che stava ad indicare un «recinto fortificato», una «fortezza», una «cittadella fortificata» o una «città murata». In seguito, verso il VI secolo a.C., fu occupata dai cartaginesi, e, nel I secolo a.C. – con il nome di Gades (poi, Julia Augusta Gaditana) –, dai romani, che ne fecero la terza capitale dell'Impero. Dopo secoli di decadenza (con il nome di Qâdis) sotto il dominio arabo – che inizialmente neppure la *Reconquista* riuscì ad arrestare –, tornò all'antico splendore con la scoperta dell'America, grazie al suo porto naturale, che entrò in aperta concorrenza con quello di Siviglia. Il primato di Cadice divenne assoluto nel XVIII secolo, quando la città assunse il monopolio degli scambi con il Nuovo Mondo.

per queste ragioni, il trasferimento della *Casa de la Contratación* a Cadice tardò a venire, viste le maggiori garanzie che offriva il porto di Siviglia in termini di sicurezza e di infrastrutture¹³.

Cadice, popolata da eccellenti marinai, pescatori, trasportatori e, perfino, corsari, cominciò la sua più significativa ascesa all'approssimarsi dell'età moderna, dapprima con l'affermazione del predominio negli scambi con l'Africa del nord e, successivamente, con la conquista del mercato delle «Indie»¹⁴, stabilendo un rapporto simbiotico con Siviglia, in una sorta di duopolio commerciale¹⁵. Come è stato sottolineato da Bustos Rodríguez: «il ruolo dispiegato da Cadice nell'economia atlantica in età moderna era il risultato del ruolo di guida che

¹³ «Cádiz constituía un buen puerto de escala, pero su apertura atlántica no le dotaba de los necesarios elementos de protección. Era un puerto demasiado vulnerable, como desgraciadamente se evidenció en los ataques ingleses de 1584 y 1596. Si en aquellos momentos Cádiz hubiese sido cabecera de la Carrera de Indias, sin la ortopedia protectora de Sevilla, las consecuencias del tráfico americano hubiesen sido muy negativas. Sevilla, a la que era muy difícil llegasen los ataques piráticos, ofrecía mayores garantías de estabilidad, lo que fue muy tenido en cuenta a la hora de la elección» (J. CERVERA PERY, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*, Ministerio de Defensa, Madrid 1997, p. 46). Per questi motivi, ma anche per il superiore peso economico, finanziario e amministrativo, per la maggiore autonomia dagli interessi stranieri, la sede prescelta per la costituzione della *Casa de la Contratación*, nel gennaio 1503, fu la città di Siviglia.

¹⁴ La formazione della più importante via di commercio del mondo occidentale, la *Carrera de Indias*, che attraversava nel percorso di andata e ritorno l'Atlantico, rappresentava quasi fisicamente l'evoluzione del rapporto tra l'Europa e il Nuovo Mondo, la costituzione di una nuova economia atlantica. Economia che si sarebbe imposta, per la quantità e il valore delle merci scambiate, attraverso le flotte che solcavano l'oceano e ne collegavano i principali porti – dei quali, ben presto, entrò a far parte anche Cadice –, alla base del sistema dei collegamenti e dei traffici internazionali.

¹⁵ Infatti: «hay motivos para hablar de un puerto simbiótico Sevilla-Cádiz, con participación de Sanlúcar (en la desembocadura del río de Sevilla) y del Puerto de Santa María (en la bahía gaditana). Si Sevilla fue preferida sobre Cádiz durante dos siglos y Cádiz sobre Sevilla durante uno, ello fue por motivos político estratégicos; pero las piezas estaban colocadas de tal modo, que el doble puerto sería por espacio de más de 300 años el principal pedúnculo del Viejo Mundo en sus relaciones con el Nuevo, y hasta cierto punto, en sí mismo, una mezcla de mundos también» (J.L. COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Editorial Arguval, Málaga 1992, p. 16; cfr. A.M. BERNAL RODRÍGUEZ, A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, *El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)*, in *I porti come impresa economica*, Atti della «Diciannovesima Settimana di Studi» dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini», a cura di S. Cavaciocchi, Le Monnier, Firenze 1988, p. 783).

la Spagna aveva svolto con la scoperta dell'America e, ancor più, con l'istituzione dell'economia-mondo»¹⁶.

Nel corso del primo lungo periodo di espansione dei traffici coloniali con l'America, Cadice si limitò a svolgere le funzioni di porto di scalo, lasciando a Siviglia il ruolo di porto commerciale: l'istmo gaditano, allora, era l'approdo più favorevole per la sosta, l'approvvigionamento e la riparazione delle navi, ma non era in grado, anche a causa delle scarse possibilità di difesa e delle difficoltà delle comunicazioni con l'interno, di fungere da terminale dei traffici transoceanici. In quella fase, Cadice – nonostante il monopolio mercantile del porto di Siviglia – diede impulso alla propria crescita economica come centro del commercio illecito, organizzando un'ampia rete di attività di compravendita e favorendo la diffusione del contrabbando.

Tuttavia, l'ora di Cadice sarebbe scoccata a partire dalla seconda metà del XVII secolo, quando la città iniziò a sostituirsi a Siviglia come capitale del mercato coloniale, ereditando la definizione di «porto e porta delle Indie» (*puerto y puerta de las Indias*). In quel secondo periodo, con lo sviluppo impetuoso delle attività di scambio e dei traffici, la baia gaditana, come la descriveva Jerónimo de la Concepción¹⁷, assunse la funzione di vero e proprio «emporio del orbe»¹⁸.

¹⁶ M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cadiz and the Atlantic Economy (1650-1830)*, in H. PIETSCHMANN, *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Veröff. Joachim Jungius-Ges. Wiss., Hamburg 2002, p. 411.

¹⁷ «Donde espumoso el mar Oceano, reconoce freno a sus aguas, quebrando sus crespas olas en el termino de el mundo, distante diez y ocho leguas de el Estrecho de Gibraltar, y cuarenta de el Promontorio Sacro, o Cabo de S. Vizente, crió la naturaleza un Peñasco, sinó tan alto, que por superior se exima a la Jurisdicion tirana de aquel sobervio elemento, tan bastante alomenos a resistir sus arrogancias locas, que aunque a costa de disminucion conocidamente grande de sus terminos, se ha conservado firme, a la continua porfia de sus golpes, por mas de quatro mil anos, y rodeado por todas partes de sus enojadas espumas, alçandose con el glorioso titulo de la Isla mas celebrada de el Orbe, como la llama Estrabon» (J. DE LA CONCEPCIÓN, *Emporio de el Orbe, Cadiz Ilustrada. Investigacion de sus antiguas grandezas, discurrída en concurso de el General Imperio de España, por el R. P. F. Geronimo de la Concepcion religioso descalzo de el Orden de Nuestra Señora de el Carmen, y gaditano de origen, que la dedica a la muy Noble y muy Leal Ciudad de Cadiz*, Imprenta Joan Bus, Amsterdam 1690, Libro I, Capitulo I, Fol. I; <http://www.junta-deandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10526&ocultarCabecera=S&presentacion=pagina&posicion=32>).

¹⁸ Come è stato ricordato da García-Baquero: «Cádiz se erigió en el núcleo mercantil más importante y dinámico del litoral español y en el verdadero nexo de unión entre toda la Europa comercial y marítima de un lado y el vasto continente americano del otro, concentrando y canalizando, como se decía en una memoria comer-

Il *siglo de oro* di Cadice fu il XVIII, durante il quale – dal momento del trasferimento (*traslado*) della *Casa de la Contratación* nel 1717, fino a quello dell’emanazione del decreto sulla libertà di commercio con i neutrali nel 1797 – svolse la funzione di città-porto aperta al commercio internazionale, centro degli scambi con i territori d’oltremare, testa di ponte tra l’Europa e l’America. Nel corso di quell’epoca, Cadice, forte delle sue caratteristiche naturali, della sua posizione nodale all’incrocio delle rotte tra il Mediterraneo e l’Atlantico, da un verso, e tra l’Europa settentrionale e l’Africa, dall’altro, raggiunse una grande prosperità, dovuta non solo al sistema del monopolio commerciale, ma anche alle sue capacità di intermediazione e di scambio, al commercio su commissione e agli altri traffici sviluppati da una diffusa classe mercantile, composta da nuclei consistenti di commercianti stranieri e da commercianti locali sempre più esperti e qualificati¹⁹.

Il commercio su commissione era il contrario di quello individuale, detto «di proprietà», e consisteva nell’esercizio della compravendita di merci per conto di altri: il metodo usato comunemente era quello degli «uomini di paglia», o *testaferros*, e dei *cargadores*, che esportavano le merci delle case commerciali straniere – impossibilitate a partecipare in proprio ai traffici coloniali –²⁰, ricevendone in cambio una determinata percentuale sul valore dei prodotti venduti o una somma di denaro prefissata²¹. Il mercante gaditano, in questo contesto, svolgeva

cial francesa de la época, *tous les échanges qui constituent le grand commerce que ces deux parties du globe font entre elles*) (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, cit., pp. 15-16).

¹⁹ Altri fattori dell’affermazione di Cadice furono: la pratica mercantile di vantaggiosi affari illeciti, realizzati attraverso la frode e il contrabbando; l’esistenza di un’imposizione fiscale moderata e di franchigie esplicitamente riconosciute agli stranieri; la buona disposizione della Corona, favorita dal sostegno dei commercianti gaditani e della città alle finanze dello Stato; la dotazione di un insieme di impianti (come le fortificazioni, il porto, i cantieri, i depositi e i magazzini commerciali).

²⁰ Come è stato rilevato: «Le mémoire de 1691 (...), nous dit que, sur 51 ou 53 millions de marchandises qui partent de Cadix, 50 millions appartiennent à des Français, Anglais, Hollandais, Génois, Flamands, qui trafiquent sous le couvert de prête-noms et de commissionnaires espagnols» (H. SÉE, *Les origines du capitalisme moderne (Esquisse historique)*, Librairie Armand Colin, Paris 1926, p. 46; <http://www.uqac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/classiques/see_henri/origines_du_capitalisme_moderne/see_origine_capitalisme.pdf>).

²¹ Nel caso della percentuale ricavata dal valore delle merci vendute, si trattava di una commissione che oscillava tra il 5% e il 7%, a seconda del tipo di tragitto e delle spese sostenute, nella versione fiamminga; di una *encomienda* oscillante tra il 9% e il 10%, nella versione delle case commerciali inglesi e olandesi, che consegna-

un ruolo fondamentale, legato – più che alla disponibilità di capitali in quanto tali e di mezzi di trasporto delle merci – ai prodotti movimentati, ai beni al centro degli scambi e ai processi di crescita delle transazioni commerciali, realizzati grazie alla sua esperienza, duttilità e competenza tecnica. Il commercio su commissione, che vincolava il commerciante di Cadice ad una rete molto estesa di operatori, con terminali sia al di qua che al di là dell'Atlantico, fu – perlomeno all'inizio – una causa e un effetto della scarsità di capitali. Tuttavia, durante il XVIII secolo, le opportunità di profitto si moltiplicarono e anche questa forma di intermediazione divenne un'occasione di investimento, al contempo, redditizia e sicura²².

La riforme attuate con il provvedimento del 1778 – il *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias*, che permetteva l'apertura ai traffici atlantici di diversi porti spagnoli e americani – e, soprattutto, con il provvedimento del 1797 – il *Decreto de libre comercio con neutrales*, che autorizzava i mercanti spagnoli a impiegare le navi delle nazioni neutrali nel commercio coloniale – rappresentarono la prima vera rottura di un sistema monopolistico chiuso²³. Nel periodo compreso tra la fine del XVIII e la prima metà del XIX

vano la mercanzia direttamente al *cargador* spagnolo (cfr. M.^a G. CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1997, p. 27). Questo modello commerciale, molto elementare, per certi versi primitivo, ebbe un particolare successo nel sistema del monopolio americano, caratterizzato dal patto coloniale (*pacto colonial*) di derivazione mercantilista tra la capitale dei traffici e le colonie.

²² Le ricchezze accumulate con il commercio coloniale rimanevano solo in parte all'interno della penisola iberica, spostandosi in grande misura verso gli altri paesi europei, come controvalore dei rifornimenti – prodotti industriali e di altro genere, che supplivano al vuoto produttivo della «madrepatria» – utilizzati per sostenere l'attività di riesportazione dei mercanti gaditani e per soddisfare la domanda interna spagnola. La proporzione dei capitali provenienti dai territori d'oltreoceano che si fermavano in Spagna, tuttavia, ebbe un considerevole incremento – pur in presenza di una diminuzione dell'entità dell'attività commerciale spagnola nel suo complesso – in corrispondenza con la *gaditanización* degli scambi (ovvero, la sostituzione dei prodotti europei con prodotti dell'area gaditana o andalusa) e con la riduzione del contingente di stranieri impegnati nei traffici coloniali nella piazza di Cadice.

²³ Con queste scelte, per certi versi obbligate, si avviò sia il superamento della supremazia mercantile spagnola – in modo particolare, quella della navigazione commerciale con le colonie d'oltreoceano – a favore dell'intervento diretto delle nazioni europee, che fino quel momento erano state costrette a utilizzare gli uomini e le compagnie di commercio gaditani per varcare l'Atlantico; sia il processo – prima ancora che politico – di emancipazione economica dell'America spagnola, che scopriva la possibilità di volgere gli scambi a proprio vantaggio, facendo a meno dell'ingombrante e oppressiva attività di intermediazione della «madrepatria».

secolo, si realizzò una ricollocazione complessiva della città sul piano interno ed europeo. Cadice, all'apice del suo sviluppo commerciale e della sua ricchezza, si dispose a svolgere un ruolo diverso, non più di capitale dei traffici transoceanici, ma di città immersa nella transizione dall'Antico Regime spagnolo alla nuova difficile epoca di una nazione periferica, costretta a fare i conti con i problemi posti dalla modernizzazione industriale e dalla competizione per la conquista di nuovi spazi di mercato.

La città gaditana, dunque, era arrivata in ritardo all'avventura d'oltremare, ma riuscì a trarne notevolissimi vantaggi, fino a diventare il principale mercato coloniale europeo, forgiato dall'attività marittima e commerciale, tanto da far sostenere che la singolarità di Cadice in tutta la sua trimillennaria storia scaturisse dal fatto di essere l'unica città spagnola in cui la funzione mercantile predominava in modo esclusivo. Il collegamento tra le condizioni geografiche e i traffici commerciali, tra il mare, la navigazione e le attività di scambio, è stato l'elemento che ha permesso di ricostruire nelle loro giuste dimensioni le vicende economiche che fecero di Cadice un caso di crescita senza precedenti, di espansione e di arricchimento, avvenuti in assenza delle risorse naturali e dei fattori endogeni che hanno caratterizzato lo sviluppo capitalistico delle aree europee più avanzate²⁴. Infatti, l'ubicazione e le altre peculiarità ambientali del centro gaditano ne hanno caratterizzato l'evoluzione, fin dall'inizio, determinando la realizzazione di un'economia ad una sola dimensione²⁵. In questo contesto,

²⁴ In linea generale, è stato sostenuto che: «La supervivencia y predominio de las ciudades depende históricamente del papel que desempeñan en el ciclo económico. Esta circunstancia, común a los núcleos habitados independientemente de sus características o localización geográfica, se acentúa o hace más constante en ciudades que, como Cádiz, poseen una larga historia de auges y declives, en una adaptación continua a las demandas de la producción económica. El factor geográfico, determinante de la fundación de Cádiz y de su origen comercial, no fue siempre suficiente para mantenerla en un mismo nivel de competitividad. Las variaciones de otros factores como la estructura de las redes comerciales, o el ámbito geográfico-comercial son importantes a la hora de evaluar su devenir histórico. También interesan las transformaciones en el nivel político-decisional, puesto que sintetiza la resultante de las fuerzas económicas, sociales y culturales» (*Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Cádiz, Memoria de Ordenación*, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Sevilla 1997, p. 37).

²⁵ A questo proposito, Ramos Santana ha osservato che: «La posición y características de Cádiz – un islote rocoso situado en la boca del Mediterráneo, la ruta marítima que más influencia ha ejercido en la historia del hombre – condicionó desde los mismos momentos de su mítica fundación la trayectoria temporal de la vieja

la storia del porto di Cadice e delle attività marittime gaditane rappresenta uno dei tasselli fondamentali per comprendere le opportunità e i limiti che hanno contraddistinto questa originale esperienza.

Le origini e l'evoluzione del porto gaditano fino al XVI secolo

Il porto di Cadice – anche se il suo insediamento vero e proprio era limitato all'insenatura tra la punta di San Felipe e il promontorio del Puntal – ha sempre avuto un carattere polinucleare, a causa di «una serie di isole che racchiudevano un porto naturale di straordinarie qualità per la navigazione e il commercio marittimo»²⁶. Questa particolare conformazione aveva fatto sì che la rada gaditana assumesse, fin dalle origini, una fondamentale importanza come «grande porto commerciale e centro di colonizzazione fenicio»²⁷. Questo ruolo d'eccezione proseguì e s'intensificò nelle fasi successive: in epoca cartaginese, quando lo scalo accentuò la sua propensione verso il nord e il sud dell'Atlantico, e nel periodo romano, quando Cadice divenne il primo centro mercantile marittimo della Spagna Betica, dotato di cantieri navali e di un buon arsenale. Tuttavia, a seguito della successiva rottura delle relazioni commerciali tra la Spagna e l'Italia, il porto gaditano entrò in una fase di profondo declino, dal quale si sarebbe sollevato solo dopo diversi secoli. Al termine del IV secolo d.C., infatti, non vi era più traccia del suo antico splendore²⁸.

Nel corso del XII secolo, si registrarono numerosi segnali di ripresa, seppure transitori, quando il porto tornò a rivestire importanza

ciudad de Hércules. Desde entonces, Cádiz quedó ligada a la navegación y al intercambio comercial. Una ligazón que se fue potenciando con el paso de los siglos hasta convertirse en su sello principal y prácticamente único tras el descubrimiento y conquista de América» (A. RAMOS SANTANA, *Introducción*, in D. CONTE DOMEQ, *Carteles de Barcos*, Ingrasa y Diario de Cádiz, Cádiz 1992, p. 11).

²⁶ J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, in *Puertos españoles en la historia*, Tabapress, Madrid 1994, p. 117.

²⁷ *Ibidem*, p. 118.

²⁸ Rufo Festo Avieno descriveva così lo stato dell'approdo gaditano: «Gadir hic est oppidum, / nam Punicorum lingua consaeptum locum / Gadir vocabat. Ipsa Tarsessus prius / cognominata est. Multa et opulens civitas / aevo vetusto, nunc egena, nunc brevis, / Nunc destituta, nunc ruinarum agger est. / Nos hic locorum, praeter Herculaneam / solemnitatem vidimus miri nihil» (RUFO FESTO AVIENO, *Ora Maritima*, IV sec. d.C., <http://www.wordtheque.com/pls/wordtc/new_wordtheque.w6_start.doc?code=951&lang=LA>).

cruciale, prima, come luogo di sbarco per gli almoadi e, poi, come base per le operazioni marittime verso il litorale nordafricano, secondo i propositi di Alfonso X, *el Sabio*. Malgrado ciò, solo durante il passaggio dal Medioevo all'Età Moderna si iniziò a percepire tangibilmente il risveglio di Cadice, che «culminerà effettivamente nei secoli XV e XVI»²⁹.

In questi due secoli – ed in particolare tra la seconda metà del Quattrocento e la prima metà del Cinquecento –, il commercio marittimo con l'Africa ebbe una crescita intensa, fondata sull'oro in polvere proveniente attraverso la rotta marittima e terrestre dell'Atlantico e del Sahara³⁰. Le transazioni con il continente limitrofo avevano acquisito tale rilevanza che, con la *Real Cédula* del 9 maggio 1493, fu concesso al porto gaditano il monopolio del commercio con l'Africa occidentale, anticipando il sistema che avrebbe caratterizzato nei secoli successivi i traffici con i territori americani³¹.

²⁹ A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz 1976, p. 6.

³⁰ In quel periodo: «El comercio de Cádiz con Africa, y de manera especialísima con el Marruecos atlántico, el valle del Sus y el Africa Occidental pudiera ser calificado de inmemorial» (A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, cit., p. 11 e p. 17). A proposito di questi scambi, Rumeu de Armas (p. 23) ha notato che: «el comercio gaditano de exportación prevalecía en gran manera sobre el de importación, habida cuenta la pobreza y el atraso de Marruecos y el Africa Occidental. Esta diferencia en la balanza comercial era la que hacía afluir el oro africano a las tierras de Andalucía». Secondo una dichiarazione del *Concejo* gaditano rivolta al re Carlo I nel 1518, ogni anno erano importati dall'Africa «más de dozientos mill ducados en oro» (A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, cit., p. 35). La crescita del commercio si basava, dal lato delle importazioni, soprattutto sulla cera, sulle pelli e sull'oro, ma anche sulla tratta degli schiavi, sui prodotti alimentari – grano (nei periodi di cattivo raccolto in Castiglia), miele, mandorle, ghiande, datteri, anice, malaguetta e zucchero –, sulle materie tintorie – grana, cocciniglia, orcina e indaco – e su altre merci – cavalli, cordovani, marocchini, stoffe, tappeti, ecc. – (cfr. A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, cit., pp. 19-22). Sul versante delle esportazioni, i traffici erano imperniati sui tessuti, «en todas sus clases y variedades», – quelli di cotone e di lana provenienti dall'Inghilterra, dalle Fiandre e dalla Lombardia, o quelli di seta di fabbricazione spagnola e italiana –, sui prodotti alimentari – grano (negli anni di buona produzione), pesce, sale, frutta – o su altre merci – argento, carta, armi, ferro, ecc. – (cfr. A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, cit., pp. 23-25).

³¹ Il regime commerciale monopolistico restò «incólume hasta el año 1498», per poi essere sottoposto negli anni seguenti a decisioni contraddittorie, a causa della tensione tra i commercianti gaditani, di origine andalusa o genovese, e i Re Cattolici (cfr. A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV*

Il Cinquecento per il porto di Cadice, oltre a rappresentare un periodo di continuità degli scambi con i territori africani – perlomeno per la prima parte del secolo –, fu anche il periodo dell'origine di nuove rotte marittime di valore strategico, come quella verso l'Atlantico del nord o quella verso il cuore del Mediterraneo, che faceva capo a Genova³². Nel corso di questa fase, il porto e le infrastrutture gaditane funzionarono come «grande terminale di trasbordo e di deposito»³³. Tuttavia, come è già stato ricordato, in una prima lunga epoca – e precisamente, dal 1503 al 1717 – la sede dove si concentrarono tutte le attività portuali e mercantili con il Nuovo Mondo fu Siviglia; mentre Cadice, nonostante le condizioni naturali privilegiate della sua baia, fu relegata ad un ruolo ausiliario³⁴. Infatti, la Corona di Castiglia, all'inizio del monopolio, antepose al rapido sviluppo del porto gaditano tre tipi di imposte: il dazio (*almojarifazgo*) denominato *mayor*, quello *de Indias* e quello *de Berbería*³⁵. Questa scelta di un controllo

y XVI, cit., pp. 39-41). Inoltre, va rilevato che il 29 maggio del 1493, nel porto di Cadice, era stata creata una dogana per la registrazione delle merci provenienti dai territori di recente scoperta o destinate ad essi.

³² Il commercio «afrogaditano» aveva favorito la nascita di una rotta mercantile molto importante, che partiva dai porti africani, passava per Cadice e terminava a Genova. Tuttavia, nella seconda metà del XVI secolo, il commercio africano e, in particolare, quello con l'area marocchina cominciò a debilitarsi, a causa del rafforzamento della dinastia saadiana e dell'apertura di nuove rotte commerciali, fino ad esaurirsi del tutto. Infatti, in quel periodo si verificò «una gradual disminución del tráfico» con l'Africa, «hasta que acabó por desaparecer» e, al tempo stesso, «Cádiz, convertida en plaza de primer orden para el comercio con las Indias Occidentales, no pudo dar abasto mercantil a escenarios tan dispersos como varios, y en un orden de preferencias el oro de América pudo más, por su abundancia, que el de Africa» (A. RUMEU DE ARMAS, *Cádiz, metrópoli del comercio con Africa en los siglos XV y XVI*, cit., pp. 53-54).

³³ J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, Fundación Municipal de Cultura, Cádiz 1988, p. 14. Nel 1509 il porto di Cadice ottenne un'autorizzazione regia per la partecipazione al commercio d'oltremare, che fu confermata nel 1529, con l'estensione del privilegio ad altri otto porti spagnoli: tuttavia, queste disposizioni non entrarono mai in vigore e furono definitivamente abrogate nel 1573 (cfr. A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Orto y Ocaso de Sevilla*, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla 1946).

³⁴ Durante il Cinquecento – mentre la *cabecera* del monopolio era stabilita a Siviglia – Cadice ebbe una timida crescita, a cominciare dalla popolazione: «La población gaditana creció desde el último tercio del siglo XV hasta los años finales del XVI. Los 250 vecinos u hogares (cada vecino equivalía a unos cuatro habitantes) de aquella época pasaron a 672, según el recuento de 1528-1536, y a 1.099 en los años ochenta, para descender a 612 en 1591» (M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *Los siglos decisivos*, in *Historia de Cádiz*, Silex, Madrid 1990, vol. II, p. 31).

³⁵ «En todo el distrito i jurisdicción de los almojarifazgos, que tiene la Corona

assoluto delle attività mercantili e dei loro introiti da parte dei regnanti provocò un arretramento del commercio marittimo di Cadice.

In generale, il XVI secolo è stato considerato come un periodo di transizione per il porto gaditano, visto che: «Niente lasciava supporre che i territori appena conquistati fossero capaci di originare un flusso di mercanzie tanto imponente. Durante questo secolo appare evidente che la Baia, un autentico porto naturale (giacché non ve ne sarà uno costruito con blocchi di pietra fino agli inizi del XX secolo), è in grado di realizzare una funzione d'integrazione fra due concezioni molto distinte del trasporto marittimo di merci: quella nordica e quella mediterranea»³⁶.

Il sistema classico di navigazione per i collegamenti tra la Spagna e i suoi domini d'oltremare, sostituendo quello per navi isolate (*por navíos sueltos*) impiegato nella prima fase della scoperta dell'America³⁷, si affermò definitivamente nel 1561 e fu denominato *de flotas y galeones*³⁸. In questo modo, venne generalizzato l'uso della navigazione di conserva, che univa in gruppo i bastimenti spagnoli impegnati nella traversata atlantica, per proteggerli, anche con la presenza dell'*Armada de Indias*, dalle numerose incursioni nemiche e dai frequenti attacchi dei pirati e dei corsari³⁹. Il centro del monopolio era sempre ubicato

de Castilla en sus puertos marítimos (...), ninguno tiene tanta importancia como el desta ciudad, excepto el de la ciudad de Sevilla, pues se cobra en la tabla desta aduana el derecho debido a tres almoraxifazgos, uno el que llaman mayor, el de Indias otro, i otro el de Berbería» (A. DE HOROZCO, *Historia de la ciudad de Cádiz*, Imprenta de Manuel Bosch, Cádiz 1845, pp. 155-157).

³⁶ J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 14.

³⁷ Questo sistema iniziale funzionava attraverso navi isolate, prive di ogni protezione, ma libere di stabilire autonomamente la data di partenza e la rotta.

³⁸ Come è stato osservato: «Las flotas de Indias fueron el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español en América y constituyeron la esencia de la denominada *Carrera de las Indias* que englobaba todo el comercio y navegación de España con sus colonias. Se configuraron en 1561 y subsistieron, a trancas y barancas, hasta 1778, año en que se suprimieron definitivamente. Los 217 años de su existencia les dan un verdadero récord de longevidad entre todos los de su clase y explican sobradamente su fallecimiento por arteriosclerosis» (M. LUCENA SALMORAL, *La flota de Indias*, in «Historia», n. 16, 1996, 1. *La creación del sistema*, <http://www.almendron.com/historia/moderna/flota_indias/flota_01.htm>).

³⁹ Le partenze dei convogli avevano date e rotte prestabilite, con due distinte destinazioni: la *flota* era quella che si recava al porto di Veracruz, nella Nueva España, mentre i *galeones* erano quelli che raggiungevano l'istmo di Panama, nei porti di Nombre de Dios o Portobelo. La denominazione dei convogli era puramente convenzionale, visto che in ambedue le formazioni il galeone era la nave più frequente;

nel porto *hispalense*, ma dal 1509, anno in cui era stato autorizzato il carico delle merci a Cadice per le navi in partenza per il Nuovo Mondo, si susseguirono una serie di provvedimenti, che nel corso di due secoli contribuirono all'erosione del ruolo di comando di Siviglia.

La creazione del *Juzgado de Indias* nel 1535, una sorta di filiazione della *Casa de la Contratación*, e l'autorizzazione a scaricare a Cadice, prima, solamente le navi che trasportavano pelli e zucchero da La Española e Portorico (1558), poi, tutte le imbarcazioni che arrivavano alla costa spagnola in cattive condizioni e non erano in grado di superare la *barra de Sanlúcar* (1561), rappresentarono i primi atti tendenti a rafforzare la posizione della città gaditana. Tuttavia, per la definitiva consacrazione di Cadice come centro commerciale in competizione con Siviglia, furono determinanti le scelte adottate nel corso del XVII secolo.

Il porto gaditano nel XVII secolo

Il XVI secolo si era chiuso molto male per Cadice, con l'attacco inglese del 1596⁴⁰, che era stato seguito dal saccheggio, dall'incendio e da una distruzione tanto vasta – un terzo della città, con gli edifici principali –, da far riflettere seriamente sull'utilità di abbandonare il territorio urbano e il porto, trasferendo la popolazione e gli impianti marittimi a Puerto de Santa María. Tuttavia, il rapporto predisposto dall'ingegnere militare ed esperto di fortificazioni Cristóbal de Rojas contribuì a scongiurare la scomparsa del centro gaditano, dando avvio al ripristino delle sue difese⁴¹. Infatti, a partire dal 1598 si avviò la ricostruzione di Cadice, sotto la guida proprio di Cristóbal de Rojas, con la realizzazione, tra l'altro, dei principali castelli della città (quelli di Santa Catalina, San Sebastián e Puntales). Nel 1609 fu elaborato il primo piano urbano, che contemplava i progetti per l'edificazione delle mura di fronte alla baia, con le porte di accesso alla città, e delle altre fortificazioni, condizione essenziale per la successiva crescita ma-

in alcuni periodi, infatti, il termine *galeones* venne sostituito da quello di *flota de Tierra Firme*.

⁴⁰ Cfr. P. DE ABREU, *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596*, edizione critica a cura di M. BUSTOS RODRÍGUEZ, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1996.

⁴¹ Cfr. J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 123.

rittima di Cadice. Nel 1639, con l'intento di chiudere la città dalla parte dell'istmo, si costruirono le mura della *Puerta de Tierra*, sebbene il progetto definitivo di José Baruala sarebbe stato realizzato solo nel 1756.

Una volta superata la fase di crisi acuta, Cadice conobbe una crescita prolungata, caratterizzata dall'incremento demografico e dall'espansione degli scambi verificatisi nel corso del XVII secolo⁴². Il Seicento, infatti, ha rappresentato per la baia gaditana il periodo di preparazione al grande balzo del *siglo de oro*, mostrando i sintomi di una condizione sempre più favorevole per Cadice. La città, nel corso di quel secolo, consolidò la sua posizione nella *Carrera de Indias*, trasformandosi gradualmente in una delle piazze fondamentali all'interno del sistema mondiale degli scambi⁴³.

Una serie di eventi propizi preparò il cambio di ruolo per l'ap-

⁴² La tendenza alla depressione del volume del commercio gaditano nella seconda metà del XVII secolo, evidenziata dagli Chaunu e da García-Baquero, è stata messa in discussione da altri autori, come Morineau, Kamen ed Everaert, che hanno sostenuto l'ipotesi di un aumento del commercio di contrabbando e di un incremento delle spedizioni di metalli preziosi, in particolare tra il 1656 e il 1665 (cfr. H. CHAUNU, P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 voll., S.E.V.P.E.N., Paris 1955-1960; A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz 1988; M. MORINEAU, *Ces incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI-XVIII^e siècles)*, Cambridge University Press – Maison des sciences de l'homme, Cambridge-Paris 1985; H. KAMEN, *Spain in the Late Seventeenth Century, 1665-1700*, Longman, London 1980; J. EVERAERT, *De Internationale en Koloniale Handel der Vlaamse Firma's te Cádiz (1670-1700)*, De Tempel, Bruges 1973). Tuttavia, lo stesso García-Baquero ha indicato un possibile mutamento qualitativo nella composizione del commercio «según el cual, mercancías de menor peso y mayor valor serían responsables, simultáneamente, de la disminución del volumen del tráfico y del aumento, en cambio, de los rendimientos económicos del mismo, cristalizando en el incremento de las arribadas de metal precioso procedente de América» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Andalucía y los problemas de la Carrera de Indias en la crisis del siglo XVII*, in *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía*, El Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba 1983, p. 542).

⁴³ A Cadice, «se anudaban los tráficós europeos y americanos, en un doble flujo de mercancías: los productos europeos que se exportaban a las Indias, y los frutos del comercio de Indias que se enviaban a Europa. Para ello contaba con una comunidad mercantil cualitativa y cuantitativamente importante: factores, comisionistas, corredores, mercaderes, comerciantes y hombres de negocios la estructuraban y colaboraban en los intercambios por vía legal o ilegal» (M.^a G. CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1997, pp. 11-12).

prodo gaditano, a scapito di Siviglia. Nel 1613 il *Consejo de Indias* diede la possibilità alle navi in partenza per l'America, provenienti da Siviglia, di completare il carico nel porto di Cadice, allo scopo di rendere più redditizio il viaggio. Nel 1617 gli obblighi fiscali divennero meno onerosi nel centro gaditano rispetto a Siviglia. Nel 1633 fu accordato a Cadice il permesso di far caricare nel suo porto i prodotti europei, in particolare quelli tessili, destinati ai territori coloniali d'oltreoceano, senza passare per la città *hispalense*⁴⁴.

Tuttavia, la scelta più significativa si ebbe con l'istituzione del *tercio de toneladas* (o *tabla de Indias*), che stabiliva il diritto di imbarcare nel porto gaditano un terzo del volume complessivo delle merci dirette verso l'America⁴⁵. Sebbene sia stata messa in discussione la data di inizio della partecipazione di Cadice ad una quota così consistente del carico della flotta spagnola, il 1627 è ritenuto comunemente il momento in cui ebbe inizio la regola del *tercio*. Infatti, nell'ordinanza emessa dal *Consejo de Indias* il 14 settembre di quell'anno – applicata effettivamente, però, solo dal 1630 – si fissò il principio secondo cui la capacità (*buque*) della flotta dovesse essere ripartita in modo che «se sacasse la tercia parte para Cádiz, y las otras dos tercias partes para Sevilla»⁴⁶. La rilevanza di questa disposizione non era tanto nella dimensione quantitativa dell'intervento di Cadice nei traffici transoceanici, quanto nella formalizzazione di un ruolo da comprimario – se non ancora da protagonista – del porto gaditano. Da quel momento in poi l'ascesa di Cadice sarebbe stata ininterrotta, nonostante i tentativi sivigliani di contrastare con ogni mezzo i benefici riservati alla città rivale⁴⁷.

⁴⁴ Cfr. A. GIRARD, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, Editions De Boccard – Féret & Fils, Paris-Bordeaux, 1932, pp. 20 e segg. In un altro passo (p. 109), Girard sottolineava che: «La rivalité de Séville et de Cadix avait des racines profondes dans la nature même des choses (...). C'est l'histoire de la rivalité du port de pénétration fluviale et du port maritime avec la différence qu'en Andalousie Cadix n'était pas à l'entrée de l'estuaire du Guadalquivir».

⁴⁵ Secondo l'analisi di Girard, relativa al processo di crescita della città gaditana: «ce qui fut le point de départ de son développement, ce fut à l'origine un privilège qui apparaît de bonne heure en faveur de Cadix et qu'on appela dans la suite le *tercio de toneladas* ou le *tercio de buque*» (A. GIRARD, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, cit., p. 35).

⁴⁶ J. DE VEITIA LINAJE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas Impresor mayor, 1672, vol. I, cap. XXV, par. 28.

⁴⁷ La *Real Cédula* del 24 maggio 1664, a seguito delle continue pressioni di Siviglia, stabilì che i convogli che prima si fermavano a Cadice, sia all'andata che al ri-

La concessione del *Real Privilegio* del 1679, con il quale si restituirono a Cadice – dopo averli aboliti – il diritto del *tercio de toneladas* e il *Juzgado de Indias*, rappresentò il vero momento di svolta, facendo assumere di fatto alla città gaditana il ruolo di capitale del monopolio commerciale. Sempre nello stesso anno, con la *Real Cédula* del 23 settembre, si stabilì che «los galeones, flotas y navíos que hagan viaje a las Indias se carguen y despachen en Cádiz, por su puerto de Puntales»⁴⁸. Cadice, dunque, a partire dal 1680, era divenuta il fulcro dei traffici con i territori d'oltremare, mentre Siviglia si era ridotta a svolgere le funzioni di un centro burocratico, nel quale risultava evidente la decadenza provocata dalla netta diminuzione degli scambi coloniali⁴⁹.

La localizzazione geografica della baia gaditana, dunque, tornava ad essere di fondamentale importanza, insieme ad altri fattori, per lo sviluppo delle attività mercantili e marittime: infatti, le navi di maggiore stazza erano ormai costrette a ormeggiare nelle acque di Cadice a causa delle difficoltà di accesso al Guadalquivir⁵⁰. Altri elementi decisivi per il passaggio del centro degli scambi da Siviglia a Cadice, oltre alle difficoltà di navigazione fluviale e alla posizione strategica della baia, furono il ritmo particolarmente intenso di crescita della popolazione gaditana nel XVII secolo – legato alla formazione di numerosi insediamenti stranieri – e la creazione di più favorevoli condizioni fi-

torno, si spostassero a Bonanza, nei pressi di Sanlúcar de Barrameda; così come, sempre per l'intervento dei sivigliani, due anni dopo vennero soppressi la *tabla* e il *Juzgado de Indias*. Tuttavia, tra il 1671 e il 1679, furono formalmente ripristinati la sosta delle navi a Cadice, il *tercio de toneladas* e la sede del *Juzgado de Indias*, visto che, peraltro, i convogli avevano continuato a fare capo al porto gaditano anche negli anni della proibizione regia.

⁴⁸ M.^a G. CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, cit., p. 9.

⁴⁹ «Llega por tanto la hora de Cádiz, porque parece que el auge gaditano está íntimamente ligado a la decadencia de Sevilla. En 1680 ya se había declarado a Cádiz como cabecera de Indias» (J. CERVERA PERY, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*, cit., p. 49).

⁵⁰ Come è stato rilevato: «De nuevo la localización geográfica sería un factor determinante de prosperidad. En efecto, su cercanía a Sevilla le iba a permitir acoger de manera progresiva a las grandes naves que eran obstaculizadas por las dificultades para la navegación en la entrada natural del gran puerto andaluz: la Barra de Sanlúcar de Barrameda. Cádiz veía acrecentado su valor estratégico conforme aumentaba la impracticabilidad del río Guadalquivir, (escaso calado en algunas zonas para buques de más de 500 toneladas)» (J. M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 15).

scali e doganali⁵¹. García-Baquero ha indicato un ulteriore motivo di preferenza per Cadice: i donativi effettuati dai commercianti gaditani alla Corona dalla metà del XVII secolo fino al momento del trasferimento della *Casa de la Contratación*⁵². Queste diverse motivazioni, che erano alla base dello spostamento della capitale del commercio coloniale, sono state indicate compiutamente da Bernal⁵³.

⁵¹ Il fenomeno dell'incremento demografico dipendeva, in misura rilevante, dal trasferimento a Cadice, a partire dalla prima metà del Seicento, di intere colonie di mercanti stranieri (genovesi, francesi, fiamminghi, inglesi). Le ragioni erano controverse: tuttavia, nei memoriali presentati dai sivigliani alla Corona venivano indicati come unici motivi di tale spostamento le disparità doganali e la facilità del contrabbando. Del resto, anche Girard ha sostenuto che, a partire dal 1617, la disuguaglianza fiscale cominciò a favorire la fioritura dei traffici degli stranieri nel porto gaditano anziché a Siviglia (cfr. A. GIRARD, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, cit., p. 43). Una descrizione efficace di questi fenomeni è stata fornita da Ravina: «Todo comienza a verse alterado a raíz de las guerras con Francia en 1650. En ese momento, lo que antes era un corto número de mercaderes no españoles comienza a convertirse en verdaderas y poderosas colonias, con su propia organización, y con un pie puesto aquí y el otro en su patria de origen. Para colmo de males, por esos años ocupa el Arrendamiento de las rentas del Almojarifazgo del reino de Sevilla el portugués de dudoso origen (al que siempre se le acusó de criptojudío) D. Francisco Eminente. Por su propio interés comenzó a desequilibrar los derechos que se cobraban en las Aduanas de Sevilla y Cádiz rebajando los de esta última mediante unos convenios específicos con cada nación extranjera. El fraude y contrabando en esta última se había hecho una costumbre casi general. Era por tanto lógico que los extranjeros comenzasen un paulatino traslado de residencia estableciéndose allí donde no sólo tenían que pagar menos derechos sino incluso, si eran hábiles, lograrían no tener que satisfacer ningunos» (M. RAVINA MARTÍN (a cura di), «Estudio preliminar», in *El pleito Cádiz Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel de Herrera, 1726*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz 1984, p. 120). Inoltre, l'appaltatore dei dazi Francisco Baez Eminente, secondo le accuse dei rappresentanti di Siviglia, aveva favorito Cadice con la fissazione di tariffe più basse di quelle della città rivale. Infatti, nel 1663, 1.000 *varas* di tela di lino mezza fina erano sottoposte a 200 *reales* di dazi a Cadice e a 984 *reales* a Siviglia; la stessa quantità di felpa era assoggettata a 40 *reales* di dritti a Cadice e a 277 *reales* a Siviglia. Inoltre, a partire dal 1648 e dal 1659, vennero concesse diverse franchigie per il porto gaditano agli olandesi, agli anseatici, ai francesi e agli inglesi.

⁵² Cfr. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz 1991, p. 29. Domínguez Ortiz, d'altro canto, ha messo in evidenza il ruolo svolto a sostegno dell'affermazione di Cadice da parte dei commercianti gaditani (cfr. A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, in *Historia de España Alfaguara*, Alianza Editorial, Madrid 1973, tomo III, p. 148).

⁵³ Come ha notato Bernal: «Se han esgrimido multitud de explicaciones que justificaban la decisión del traslado: desde razones técnicas de navegación – los pro-

In ogni caso, l'incremento del volume dei traffici a favore della città gaditana era testimoniato anche da dati come quello dell'aumento del tonnello medio delle navi, che per Siviglia si attestò a 234,3 tonnellate, mentre per Cadice aumentò fino a 374,9 tonnellate, tra il 1626 e il 1630. Secondo Barragán Muñoz: «Questo esempio mette in rilievo come le caratteristiche dell'infrastruttura di un porto limitano le dimensioni non soltanto delle navi, ma anche dei carichi che trasportano. Ora, restavano solo da organizzare i lavori portuali; la Corona era interessata a ricavare il massimo vantaggio da una combinazione di fattori naturali e il maggior beneficio da impianti molto precari»⁵⁴.

Questo interesse diede origine ad alcuni provvedimenti concreti, come la creazione nel 1639 da parte di Filippo IV dell'*Oficio de la Palanca* per la dogana, che affidava al ruolo di *capataz mayor* il controllo assoluto di tutta l'attività del porto di Cadice⁵⁵. O come la scelta

blemas de calado del Guadalquivir, que eran ya insoportables desde mitad del siglo XVII – a mera decisión personal del nuevo monarca borbónico, pasando por un elenco de razones de naturaleza hacendística – los servicios hechos por la ciudad de Cádiz durante la guerra de Sucesión –, fiscal (promovida por los extranjeros como medio de burlar el control oficial, según el decir de los sevillanos), o simplemente mercantil, dado el auge y las connotaciones que la Bahía fuese adquiriendo durante el siglo XVII. Un estudioso como Walker sintetiza diciendo que el traslado fue una consecuencia lógica en el intento de racionalizar la estructura y la gestión administrativa del comercio colonial; más bien parece que el traslado, como recuerda García-Baquero, no era sino reconocer y confirmar lo que la práctica y la realidad habían impuesto desde que en 1680 Cádiz operase como la cabecera efectiva de la flota». Lo stesso Bernal, però, ha finito per propendere per una spiegazione più semplice, sostenendo che: «las razones casi únicas del traslado fuesen las impuestas por motivos de operatividad» (A.M. BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., pp. 296-297).

⁵⁴ J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 15.

⁵⁵ «El oficio (...) quedó adjudicado a un capataz mayor, título de concesión real con amplias prerrogativas (...). Así pues, el título de capataz mayor, tal como inicialmente quedó establecido, pondría en manos de sus respectivos poseedores el control absoluto de toda la actividad del puerto gaditano, ya que facultaba para “nombrar los trabajadores que le pareciere para que carguen, descarguen, lleven o traigan en la ciudad de Cádiz, como en su término y puertos, y en cualquier nao, barco o vasos que sean, así para los vecinos de la ciudad como para los que no fueran, para el reino o fuera de él, para las Indias, islas y otros cualesquiera reinos extraños o naturales, así los venidos por tierra como por mar”» (M.^a A. EUGENIO MARTÍNEZ, *El Palanquinado de Cádiz*, in *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Instituto de Estudios Gaditanos, Cádiz 1976, pp. 151-152).

della riduzione delle imposizioni fiscali, con la *Real Cédula* del 25 gennaio 1661, che aveva l'obiettivo di arginare il contrabbando e di ripristinare il *rédito de las aduanas*⁵⁶. Nonostante ciò, l'intento di una trasformazione delle infrastrutture portuali rimase lettera morta.

Infatti, le navi militari avevano la loro base logistica nell'insenatura de La Carraca, mentre le imbarcazioni civili della *Carrera de Indias* trovavano riparo nel *caño* del Trocadero, cioè nella rada naturale che caratterizzava l'interno del golfo di Cadice. Il carico e lo scarico delle navi (galeoni, orche e petacci) avveniva in piena baia, attraverso imbarcazioni più piccole, a causa dell'assoluta mancanza di banchine e di attrezzature adeguate⁵⁷. Tanto è vero che, quando Filippo IV visitò la città nel 1624, fu necessario improvvisare un pontile di legno per consentirgli lo sbarco.

Eppure, la comunità gaditana, consapevole dell'importanza cruciale del porto per le sue fortune commerciali, cominciò a sostenere l'esigenza di un adattamento della rada naturale alle condizioni mutate del commercio coloniale e del ruolo di Cadice come capitale del monopolio. Una prima volta il 29 luglio 1678, il *Cabildo* sollecitò l'autorizzazione della Corona per la costruzione di un molo di pietra (*cantería*) con il ricavato di alcune imposte municipali (*arbitrios*). Nel 1685, poi, il capitano Andrés de Alcázar y Zúñiga propose che nella baia di fronte alla città si realizzasse una banchina lunga 400 *varas* e larga 24 *varas*⁵⁸. Egli presentò all'autorità municipale, in base ad un elaborato dell'architetto «civile e militare» Alonso González, il progetto per il porto e per le sue fortificazioni, che comprendevano l'area dal baluardo di San Felipe fino al promontorio de las Vacas, con altre difese a Matagorda e Puntales⁵⁹. Questa ipotesi, però, pur ripresa

⁵⁶ In particolare, si è posto in evidenza che: «La Cédula (...) rebaja el almojarifazgo de Indias; cuando entran los productos en España a la mitad, cuando salen en un tercio. En Cádiz la tasa de los derechos tiene una deducción del 4% para las mercaderías con destino a la Península y de un 2,5% si iban a Indias» (J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 16).

⁵⁷ In quel periodo: «Solo existía algún que otro muelle de ribera adosado a la muralla, seco en bajamar, y el pequeño muelle junto a la Puerta del Mar, sin calado ni apenas línea de atraque» (R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1993, pp. 66-67).

⁵⁸ La *vara* è una misura di lunghezza, che a Cadice era pari a 83,59 cm.

⁵⁹ Il progetto di Alonso González prevedeva «un nuevo frente defensivo para la zona portuaria, avanzando sobre el mar y flanqueado por dos espigones, uno desde el baluarte de San Felipe que llegase hasta la punta de la Cruz, y otro situado a la altura del revellín de Puerta de Tierra, incluyendo muelles de atraque»: tuttavia, que-

varie volte nel corso delle epoche successive, riuscì ad essere attuata solo due secoli dopo, con le modificazioni e gli aggiornamenti che nel frattempo le nuove tecniche avevano reso possibili.

Il porto gaditano nel XVIII secolo

La consacrazione di Cadice al vertice del commercio coloniale tra la penisola iberica e i territori americani avvenne con la *Real Orden* di Filippo V, del 12 maggio 1717, con la quale fu stabilito lo spostamento della *Casa de la Contratación* e del *Consulado de Cargadores a Indias*⁶⁰: queste istituzioni avrebbero avuto sede, da allora in poi, nella città ga-

sto piano «no se ejecutó tal como se había pensado» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 130).

⁶⁰ La *Casa de la Contratación*, chiamata anche *Casa del Océano*, aveva come funzione primaria quella di «ordenar, dirigir y supervisar todo lo concerniente al comercio y la navegación ultramarina» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y Océano de negocios*, Algaida Editores, Sevilla 1992, p. 30). Essa, inoltre, aveva il compito di organizzare e sorvegliare le spedizioni, di controllare l'emigrazione, di sostenere la colonizzazione, di armare le flotte e di dirigere una scuola di navigazione. A queste attività, poi, si aggiungeva quella di amministrazione della giustizia, in relazione alle numerose controversie tra i partecipanti ai traffici con i territori d'oltreoceano. In sintesi, la *Casa de la Contratación* è stata definita come «un departamento del gobierno, un Ministerio de Comercio, una escuela de navegación y una Aduana para el comercio colonial» (C.H. HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México 1979, p. 41; ed. orig. *Trade and Navigation Between Spain and The Indies in the Time of the Habsburgs*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1918; cfr. G. BERNARD, *La Casa de la Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII*, in «Anuario de Estudios Americanos», XII, 1955; L. NAVARRO GARCÍA, *La Casa de la Contratación en Cádiz*, in *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, cit.; A. CRESPO SOLANA, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1996). Il *Consulado de Cargadores a Indias* aveva, fin dall'origine, il duplice carattere di una corporazione di tutti i commercianti coinvolti nei traffici della *Carrera* e di un tribunale di prima istanza, incaricato di risolvere, con più rapidità di quanto si facesse nella *Casa de la Contratación*, le liti tra i suoi associati. Gli ambiti di attività della *Universidad de Cargadores* erano essenzialmente quello mercantile, con l'assunzione di funzioni di regolazione del commercio transoceanico, e quello finanziario-fiscale, con la concessione di prestiti e donativi alla monarchia e con la riscossione di alcune imposte sui traffici (cfr. A. HERRERIA HERRERA, *Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz*, in «Anuario de Estudios Americanos», XXVII, 1970; J. B. RUIZ RIVERA, M.C. GARCÍA BERNAL, *Cargadores a Indias*, Editorial Mapfre, Madrid 1992; J.B. RUIZ RIVERA, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comer-*

ditana «a fin de que los individuos del común comercio tengan más próximo su recurso»⁶¹. Tuttavia, a causa della ripresa – con un *pleito* ancor più aspro –⁶² del conflitto che già nel XVII secolo aveva visto contrapposte Siviglia e Cadice, fu possibile considerare definitiva la scelta della nuova ubicazione solo dieci anni dopo, quando José Patiño, il più autorevole sostenitore della causa gaditana, si trovò a ricoprire le più alte responsabilità del commercio coloniale. A partire da quel momento, ebbe inizio l'epoca della fioritura economica e della prosperità commerciale gaditana, che sarebbe proseguita per tutto il secolo⁶³.

Il Settecento fu il periodo del riformismo applicato ai traffici con

ciantes (1730-1823), Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz 1988; M. LUCENA SALMORAL, *Los préstamos del Consulado de Cádiz a la Junta Central Suprema*, in «Anales de la Universidad de Murcia», XXXII, 1977).

⁶¹ A.G.I., *Sección de «Contratación»*, legajo 5.094, libro B, 7. La decisione di concentrare tutte le attività mercantili in una sola città – prima, Siviglia e, poi, Cadice – era legata alle esigenze della Corona di controllare direttamente i traffici d'oltremare, ricavandone il più elevato rendimento fiscale possibile. Tuttavia, vi erano motivi non esclusivamente di ordine economico per centralizzare il commercio coloniale in un solo porto: «El deseo de ejercer un riguroso control sobre las relaciones con el Nuevo Mundo respondía tanto a razones de índole fiscal, sin duda las más llamativas, como también a razones de índole política y religiosa (...). De modo que no se trataba exclusivamente de ejercer un estrecho control sobre los metales preciosos que venían de los dominios ultramarinos, con objecto de impedir su salida de España y que así pudiesen servir para fortalecer las economías de otros estados rivales o enemigos del español. Había además que vigilar con todo rigor el acceso a las colonias de personas indeseables política o religiosamente, de armas, libros subversivos, etc., en suma de cuanto pudiese alterar la seguridad del imperio colonial, minando su integridad ideológica y económica» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, cit., tomo I, pp. 99-100).

⁶² Cfr. *El pleito Cádiz Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel de Herrera, 1726*, cit.

⁶³ Durante la tappa gaditana delle due istituzioni, il fenomeno più rilevante fu la progressiva perdita di protagonismo della *Casa de la Contratación* e l'acquisizione di una sempre maggiore importanza del *Consulado de Cargadores a Indias* nel controllo dei traffici coloniali. Questo mutamento fu la conseguenza dell'ampliamento del raggio d'azione della corporazione dei commercianti, assunta ad un ruolo fondamentale all'interno del monopolio, a scapito dell'influenza diretta dello Stato, e rappresentò, al contempo, uno degli effetti principali delle iniziative di riforma del *Consejo de Indias*. La *Casa de la Contratación* conservò una funzione essenziale nella direzione dei traffici coloniali, fino all'emanazione del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias* del 1778. Con l'affermazione delle nuove tendenze di liberalizzazione del commercio, la *Casa* si trasformò in un organismo obsoleto e privo di significato, che fu soppresso nel 1790, con la creazione, al suo posto, di un *Juzgado de Arribadas*.

l'America⁶⁴, che rifletteva una trasformazione lenta, ma ininterrotta, della concezione mercantilista classica applicata al commercio d'oltremare⁶⁵, attraverso l'affermazione di una sorta di *mercantilismo ilustrado*, che ebbe il suo culmine tra il 1765 e il 1778, con la graduale liberalizzazione delle attività di scambio. In questa fase, la Spagna si incamminò sulla strada delle riforme, passando gradatamente «da un forte protezionismo a un certo liberalismo»⁶⁶. Tuttavia, García-Baquero ha precisato che tutte le riforme introdotte dai Borboni in materia di commercio coloniale si attuarono nel quadro circoscritto del monopolio⁶⁷.

Il *Real Proyecto* del 1720, che inaugurò la serie degli interventi per il riordino della navigazione e per la semplificazione del sistema delle imposte, ebbe come obiettivo principale il tentativo di risolvere il problema della regolarità delle comunicazioni marittime⁶⁸. I provvedimenti

⁶⁴ Nel secolo del protagonismo di Cadice si verificò un mutamento semantico, indice di una profonda modificazione nella visione del mondo da parte degli spagnoli: la denominazione tradizionale dei territori d'oltreoceano, «las Indias», si trasformò in quella attuale, «América».

⁶⁵ Il ministro José Patiño diede avvio ad un ripensamento della politica commerciale e marittima spagnola nel contesto delle esperienze dei principali paesi europei, sulla base di un ordinamento interno, che era sempre fortemente condizionato dalle teorie mercantiliste, ma che avrebbe iniziato ad aprirsi anche alle idee dei fisiocratici. Le prime decisioni adottate dalla Corona, in questo ambito, riguardarono: la tariffa generale sulle merci introdotte attraverso la dogana gaditana; i dazi da pagare sull'estrazione dell'oro e dell'argento provenienti dall'America; le regole per il reclutamento dei marinai e per l'allestimento delle navi; la preparazione dei guardiamarina, con la costituzione della *Escuela de Guardias Marinas* a Cadice; la regolarità delle partenze dei convogli marittimi; il trasporto navale dei tabacchi de L'Avana e la relativa esclusiva.

⁶⁶ A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., p. 102.

⁶⁷ «El siglo XVIII no pretendió renunciar bajo ningún concepto a la idea del monopolio. En más, fue en el transcurso de esta centuria, cuando se intentó por primera vez en España llevar hasta sus últimas consecuencias la teoría del pacto colonial, versión dieciochesca de la concepción restrictiva y exclusivista de la política colonial difundida por los mercantilistas. Incluso los tan traídos y llevados decretos de libre comercio no hicieron sino extender el monopolio, hasta entonces centrado en un solo puerto, a un buen número de puertos peninsulares y americanos (...). El principio del exclusivismo se entendía como algo consustancial a la noción de colonia» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, cit., tomo I, pp. 91-92).

⁶⁸ Infatti, fu stabilito che «le flotte» dovessero partire dal porto di Cadice alla data prefissata del primo giugno, mentre «i galeoni» a quella del primo settembre. Rispetto al numero di navi del convoglio e al loro tonnellaggio, non venne adottata alcuna scelta, ma tale determinazione fu messa in relazione all'evoluzione della domanda nei mercati di destinazione. Inoltre, con il regolamento del 1725, fu decisa la partenza annuale dei convogli.

successivi della Corona portarono al superamento progressivo del sistema *de flotas y galeones* e, in contemporanea con le scelte di liberalizzazione commerciale, alla ripresa del sistema *de registros sueltos*, cioè della navigazione attraverso navi isolate⁶⁹.

Le innovazioni più significative presero avvio con l'emanazione del *Decreto y Real Instrucción* del 16 ottobre 1765, in virtù del quale si autorizzava il commercio diretto con cinque isole caraibiche (Cuba, Santo Domingo, Portorico, Margarita e Trinidad) di nove porti spagnoli (Cadice, Siviglia, Malaga, Cartagena, Alicante, La Coruña, Gijón, Barcellona e Santander)⁷⁰. Il processo di riforma andò avanti, fino alla promulgazione da parte di Carlo III, il 12 ottobre 1778, del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias*, che concedeva l'autorizzazione agli scambi commerciali a tredici scali spagnoli e a ventidue americani di diverse dimensioni⁷¹, recependo le

⁶⁹ Il sistema delle navi «di registro», diffusosi nuovamente a partire dagli anni quaranta del XVIII secolo, prevedeva che le merci venissero registrate al momento della partenza da Cadice e le imbarcazioni viaggiassero isolate. Tuttavia, nella pratica del trasporto marittimo, non fu semplice superare l'abitudine a navigare di conserva (cfr. F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII). I tempi del mondo*, Einaudi, Torino 1982, p. 440; ed. orig. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècle). Le temps du monde*, Librairie Armand Colin, Paris 1979). Soltanto con il decreto sulla libertà del commercio del 1778, il sistema tradizionale di navigazione *de flotas* fu definitivamente superato in favore di quello più semplice e conveniente *de navíos de registro*. Inoltre, per le tariffe doganali, si seguì la strada di un allineamento di tutti i dazi di entrata e di uscita dai porti spagnoli, portando, nel 1740, l'*arancel general* ad un tetto unico del 15%. Solo nel 1778 si adottarono nuove tariffe, con l'obiettivo di evitare l'esportazione di materie prime e, al contrario, di favorirne l'importazione.

⁷⁰ Il provvedimento aveva un carattere limitato – riguardante un'area marginale e priva di metalli preziosi – e rappresentava un compromesso tra interessi e orientamenti teorici diversi: infatti, «es legítimo interpretar el decreto de 1765 como un compromiso entre los intereses de grupos poderosos interesados en la manutención de sus privilegios antiguos – por ejemplo, los miembros de los consulados de Cádiz y México – y los argumentos de reformistas como José del Campillo (...) y Gerónimo de Uztáriz, que habían insistido desde la primera mitad del siglo en la necesidad de una reorganización radical del sistema de comercio imperial, específicamente con la abolición del monopolio gaditano y del sistema de flotas y galeones» (J.R. FISHER, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Banco de España, Madrid 1993, p. 16).

⁷¹ «Con la promulgación del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias* (...) se daba un gran paso en el proceso aperturista. Junto con Montevideo y Buenos Aires, otros siete puertos mayores (La Habana, Cartagena, Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil) y 13 menores (Puerto Rico, Santo Domingo, Montecristo, Santiago de Cuba, Trinidad, Margarita, Campeche, Santo Tomás de Castilla, Omoa, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobello y Chagres) quedaban habilitados para el nuevo régimen en América, a la vez que 13 españoles conformaban el espectro peninsular (Sevilla, Cádiz, Barcelona, Málaga, Cartagena, Alicante,

misure adottate in precedenza per l'apertura ai traffici coloniali di un numero sempre maggiore di porti, e, nel contempo, stabiliva il riordino del sistema fiscale, attraverso la soppressione di molti dei dazi gravanti sul commercio e la loro sostituzione con una nuova imposta *ad valorem*, che sottoponeva ad un trattamento più favorevole le merci spagnole rispetto a quelle straniere⁷².

L'ultimo atto di queste vicende si ebbe con la *Real Orden* del 18 novembre 1797 sul *libre comercio con neutrales*, che – di fronte al blocco del commercio coloniale provocato dal conflitto con gli inglesi e dalla sconfitta di Capo San Vicente – consentiva ai mercanti spagnoli di impiegare le navi delle nazioni neutrali, per continuare ad esercitare le attività di scambio con i territori d'oltreoceano. Questa disposizione, nonostante dovesse avere carattere transitorio, rappresentò una vera e propria rottura del «patto coloniale»: da quel momento in poi, infatti, si avviò concretamente, prima ancora di quella politica, l'indipendenza economica dell'America spagnola, che sperimentava così la possibilità di volgere i traffici a proprio favore.

I provvedimenti di riforma, comunque, non provocarono un arretramento del porto di Cadice, che, al contrario, pur costretto a condividere i vantaggi degli scambi d'oltreoceano con altri scali, inaugurò la tappa di maggiore prosperità del suo commercio, grazie alla preparazione e all'esperienza dei mercanti e degli altri operatori gaditani, che riuscirono a mantenere un'indiscussa prevalenza nella competizione con le altre realtà spagnole⁷³.

In generale, il Settecento rappresentò il *siglo de oro* per il commercio gaditano con i territori americani. All'inizio del XVIII secolo, il traffico marittimo di Cadice non si distaccava molto dalle dimensioni raggiunte alla fine del secolo precedente; solo dopo il 1740 il

Santander, Gijón, La Coruña, Almería, Los Alfaques de Tortosa, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife» (H.A. SILVA, *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, Banco de España, Madrid 1993, p. 13).

⁷² Come è stato rilevato: «La reforma de 1778 constituye para muchos historiadores una línea divisoria porque concluyó de manera formal el monopolio de Cádiz e instituyó un nuevo sistema de tarifas *ad valorem* y registro de cargas» (D. R. RINGROSE, *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Alianza Editorial, Madrid 1996, p. 163).

⁷³ Cfr. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., p. 3. In ogni caso: «El nuevo sistema no afectó negativamente en un principio al puerto gaditano, que mantenía su tráfico intensivo con Cuba y Nueva España, beneficiándose además del incremento de actividad comercial con Nueva Granada y el Río de la Plata» (*El Siglo de oro de Cádiz, el siglo XVIII*, <<http://todoababor.webcindario.com/articulos/cadiz.htm>>).

movimento portuale ebbe un aumento considerevole, che si intensificò ulteriormente a partire dagli anni sessanta, fino a toccare valori eccezionali dopo l'emanazione del decreto del 1778⁷⁴. Secondo le stime di García-Baquero, il movimento generale delle navi tra la Spagna e l'America, dal 1717 al 1765, vide imporsi Cadice su ogni altro scalo⁷⁵. Infatti, in quel periodo, ben l'85% delle navi impegnate nei traffici transoceanici aveva il porto gaditano come punto di arrivo o di partenza⁷⁶. La supremazia di Cadice fu confermata anche successivamente, tanto è vero che, nel 1788, le esportazioni verso le colonie, cresciute straordinariamente in un decennio – secondo alcune valutazioni, di oltre il 400%, rispetto al 1778 –⁷⁷, rappresentavano il 72% del com-

⁷⁴ La flotta mercantile era formata in grande prevalenza da navi di provenienza straniera, nonostante i tentativi di far decollare la produzione navale interna con restrizioni all'impiego di imbarcazioni costruite all'estero. Le navi maggiormente utilizzate negli scambi d'oltremare, soprattutto nella seconda metà del XVIII secolo, erano la fregata (tre alberi, con una capacità di carico tra le 200 e le 300 tonnellate) e il brigantino (due alberi, con una capacità di carico dalle 100 alle 200 tonnellate). Queste imbarcazioni erano seguite da altre tipologie, con una foggia (e una capacità) simile a quella del brigantino: barca, goletta, polacca e corvetta; ad una certa distanza, quelle di tonnellaggio inferiore: mistico e sciabecco; infine, in numero limitato, le rimanenti tipologie: bombarda, vascello, liuto, palandra, gabarra, pacchebotto, orca, feluca, trabaccolo, pinco, londro, tartana, canario. Tra il 1717 e il 1740, il numero di arrivi e di partenze dal porto gaditano era stato di 40 navi all'anno (con un massimo di 63 nel 1729 e un minimo di 20 nel 1733); tra il 1740 e il 1755, si registrarono, in media, 55 navi all'anno (32 nel 1740, 73 nel 1755); tra il 1755 e il 1775, la media fu di 85 navi all'anno (15 nel 1762, 123 nel 1770); dopo il 1778, si andò da un minimo di 100 navi ad un massimo di 400. Per quanto riguarda il tonnellaggio, tra il 1700 e il 1720, si registrò una media di 6.000 tonnellate (con un massimo di 11.126 nel 1717); tra il 1730 e il 1755, vi fu una media di 18.000 tonnellate (con una punta massima di 23.293); tra il 1755 e il 1775, si ebbe una media di 28.000 tonnellate (con un massimo di 38.510 nel 1760); nell'ultimo quarto del secolo, benché i dati non siano certi, la media avrebbe dovuto raggiungere le 80.000 tonnellate (cfr. J.L. COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, cit., pp. 290-291).

⁷⁵ In questa fase, si registrò un totale di 1.592 viaggi tra la baia gaditana e i territori d'oltremare (1.083 di andata e 869 di ritorno), che stava ad indicare un incremento complessivo del traffico rispetto al precedente periodo *hispalense*.

⁷⁶ Cfr. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, cit., tomo I, p. 111. Ringrose mostra, a sua volta, un aumento progressivo delle imbarcazioni provenienti dall'America nel porto gaditano: fissando l'indice del periodo 1691-1700 uguale a 100, si passava a 53,2 negli anni 1701-1710, a 162,3 negli anni 1731-1740, a 318,9 negli anni 1751-1760 e, infine, a 402 negli anni 1761-1777 (cfr. D.R. RINGROSE, *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, cit., p. 144).

⁷⁷ Cfr. J.H. PARRY, *The Spanish Seaborne Empire*, Hutchinson, London 1966, p. 317; A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., p. 35; H.A.

plesso delle merci esportate dalla Spagna⁷⁸. Anche per le importazioni dai territori d'oltreoceano il predominio fu netto: infatti, il controllo di questi traffici da parte di Cadice era ancora più intenso, raggiungendo un 84% del totale⁷⁹.

Le esportazioni che partivano dal porto di Cadice erano costituite da materie prime e prodotti manifatturieri⁸⁰, mentre le importazioni si fondavano sulle materie prime (provenienti dalla terra, dall'allevamento e dalle miniere) e sulle rimesse di capitali⁸¹. Questa tendenza generale

SILVA, *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, cit., p. 40. Agli estremi di tale valutazione si sono posti Shafer, che ha stimato una crescita del 200%, e Haring, che ha considerato addirittura un incremento del commercio coloniale del 700% (cfr. R.J. SHAFER, *A history of Latin America*, Heath, Lexington, Massachusetts, 1978, p. 317; C.H. HARING, *The Spanish Empire in America*, Oxford University Press, New York 1947, pp. 320-321). Secondo Ringrose, poi, «una comparación entre 1776 (más que 1778) y la década de los ochenta sugiere un incremento aproximado de un 60%» e tale dato, seppure di per sé notevole, «resulta bastante distinto del crecimiento de un 400% que es aceptado por autores que leen las estadísticas de manera acritica» (D.R. RINGROSE, *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, cit., pp. 163-164). In ogni caso, si può convenire con l'osservazione di quest'ultimo autore, secondo il quale, sebbene esista un accordo generale su un incremento del flusso commerciale negli anni ottanta del Settecento maggiore di quello verificatosi nei decenni anteriori, vi sono, tuttavia, valutazioni assai diversificate sull'entità di tale crescita.

⁷⁸ Cfr. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. *El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, cit., tomo I, p. 114. I dati più recenti forniti da Fisher sulla distribuzione percentuale delle esportazioni spagnole verso i territori d'oltreoceano hanno mostrato qualche discordanza da quelli di García-Baquero, pur confermandone l'andamento (cfr. J.R. FISHER, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, cit., p. 20).

⁷⁹ *Ivi*, pp. 24-25.

⁸⁰ Lo schema generale delle merci inviate sui mercati d'oltremare non ha subito grandi variazioni nel corso del tempo: i prodotti agricoli più importanti (vino, olio, acquavite e, poi, anche farina) e quelli complementari (aceto, olive, uva passa, mandorle, nocciole, noci, spezie – essenzialmente, cannella e pepe –, cera); i prodotti tessili (tessuti di lana, seta e cotone) e il vestiario; i prodotti siderurgici e metallurgici (ferro e ferramenti, chiodame, utensili agricoli, acciaio); gli altri prodotti (sale, mercurio, sapone, lardo, articoli di pelle e di cuoio, carta e libri, legname, cristallerie e vasellami, medicinali, opere d'arte). Le esportazioni agricole fondamentali e alcuni tra i prodotti manifatturieri provenivano da varie località spagnole; mentre, i beni di scambio principali giungevano dai paesi europei più avanzati, visto che la produzione interna spagnola non era in grado di soddisfare le esigenze del mercato coloniale.

⁸¹ Il patto coloniale fissato nel periodo mercantilista tra la capitale del monopolio e i territori americani prevedeva, sia pur tacitamente, uno «scambio ineguale» tra esportazioni e importazioni. Tale valore differenziale era costituito dal metallo prezioso americano, che veniva in gran parte convogliato verso i maggiori centri economici europei, per remunerare i maggiori fornitori di mercanzie coloniali. Tuttavia,

del commercio gaditano può essere resa in estrema sintesi, mettendo in evidenza che: «Cadice operò come porto di uscita della produzione agraria andalusa e come luogo di riesportazione dei tessuti e delle spezie straniere. In quanto ai generi arrivati dall'America, durante una prima fase il valore principale fu rappresentato dai metalli preziosi, dal tabacco, dal cacao e, in misura minore, dalle materie tintorie, dal rame, dallo stagno e dalle piante medicinali. In una seconda fase, lo zucchero occupò un posto di primo piano fra i prodotti giunti d'oltreoceano»⁸².

La caratteristica del XVIII secolo gaditano, dunque, fu quella di un incremento generale delle attività commerciali, sebbene più lento, tra il 1717 e il 1747, più accentuato, tra il 1748 e il 1778, e, del tutto evidente, tra il 1778 e il 1797⁸³. Anche l'andamento demografico seguì un percorso di crescita, nonostante le ricorrenti epidemie di febbre gialla: la popolazione cittadina raddoppiò, passando da ben oltre

il contributo offerto dall'importazione di materie prime non era da considerare secondario. Queste merci di importazione provenivano dalle più svariate aree territoriali americane ed erano, secondo il loro grado di importanza quantitativo: lo zucchero, il cacao, i legni *tintes* (in specie, campeggio e brasiletto, da cui si estraevano coloranti), il cotone, il caffè, l'indaco, il rame, il tabacco, la cocciniglia, lo stagno, la lana, il cuoio, le *astas de toro* e le piante medicinali (zenzero, salsapariglia, guaiaco, cassia fistula, meciocan, liquidambar, cascarilla).

⁸² J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 125.

⁸³ Cfr. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y Océano de negocios*, cit., pp. 326-328. Nel Settecento, anche la composizione del commercio transoceanico subì una profonda trasformazione, «que privó de su énfasis al comercio del siglo XVI basado en la plata y el oro»: in questo modo, «el siglo XVIII fue testigo de un volumen constantemente creciente de otros productos – azúcar, tabaco, algodón, cacao, café, cueros y productos para tinte – en cargas de vuelta como pago por los productos embarcados hacia América», dando origine a «uno de los grandes cambios en la estructura económica del imperio» (D.R. RINGROSE, *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, cit., p. 175). Tuttavia, Fisher, nel presentare il quadro dei prodotti importati a Cadice e Barcellona dal continente americano nell'ultima parte del XVIII secolo, pur riconoscendo «el éxito del comercio libre en la promoción de la explotación de recursos naturales anteriormente descuidados en su exportación a España (tabaco, cacao, azúcar, cochinilla, índigo, cueros y otros productos agrícolas)», ha sottolineato che i metalli preziosi continuavano ad essere il prodotto americano di maggior valore nel commercio spagnolo (J.R. FISHER, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, cit., p. 26). Tale quadro, riferito al periodo tra il 1782 e il 1796, riporta i seguenti valori dei prodotti americani importati a Cadice e Barcellona, in milioni di *reales de vellón*: oro e argento (della Corona), 1.520; oro e argento (privato), 4.648; zucchero, 606; pelli, 377; legname, 54; cacao, 851; cascariglia, 152; tabacco, 1.490; indaco, 568; cotone, 46; rame, 52; cocciniglia, 461; lana di vigogna, 13; altri, 114.

35.000 abitanti all'inizio del secolo, a circa 75.000 al volgere del periodo⁸⁴. Cadice si presentava, alla fine della sua *golden age*, come la città più prospera della Spagna e come uno dei principali centri commerciali dell'intera Europa. L'auge del porto gaditano, anche se nello stesso periodo cominciarono ad annunciarsi i primi sintomi d'instabilità nello spazio atlantico, era un dato vivido: «Cadice era una città cosmopolita, con più di sessantamila abitanti, luogo di incontro obbligato per tutti i commercianti, spagnoli e stranieri, con un porto frequentato annualmente da migliaia di imbarcazioni (...). Non era solo il primo porto spagnolo, tra quelli autorizzati al commercio coloniale, per il volume delle sue esportazioni verso quei domini, ma anche il principale centro di distribuzione dei prodotti coloniali, tanto verso l'interno della penisola, come verso il resto del continente europeo»⁸⁵.

La rilevanza del porto gaditano può desumersi anche dalla comparazione del numero di navi registrate a Cadice con quello delle navi entrate nei maggiori porti europei:

Navi entrate nei maggiori porti europei
alla fine del XVIII secolo

Porto	Anno	Numero di navi	Fonti indicate dagli autori
Londra	1790	3415	The Port of London Authority
Marsiglia	1792	2442	J. JULLIANY, <i>Essai sur le commerce de Marseille</i> , Marseille, J. Barile, 1842, tomo I, p. 106
Amburgo	1788	1816	Ambasciata della Repubblica Federale Tedesca in Spagna
Cadice	1788	2000	Media stimata
Cadice	1802	1188	<i>Parte de la Vigía de Cádiz</i> , Cádiz, 1803

Fonte: R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1993, p. 72.

⁸⁴ Cfr. J. PÉREZ SERRANO, *Cádiz, la ciudad desnuda. Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1992, p. 71 e p. 76.

⁸⁵ A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., p. 40.

Il porto di Cadice, nel corso del XVIII secolo, nonostante l'importanza sempre maggiore che aveva acquisito, non sperimentò rilevanti trasformazioni strutturali, fidando ancora sullo straordinario favore delle condizioni naturali della baia, «che riuniva tutte le caratteristiche desiderabili in un porto per le flotte e le armate della marina a vela»⁸⁶.

Jean-Baptiste Labat, nella descrizione del suo viaggio a Cadice del 1705⁸⁷, indicava ancora l'esistenza di un unico molo, il *muelle de la Puerta del Mar*, realizzato negli anni venti del XVII secolo. Infatti, nella pianta della zona del porto, elaborata dall'ingegnere militare Diego Luis Arias nel 1713, compariva un molo davanti al baluardo *de los Negros* (o *de la Alhóndiga*), che si trovava proprio in prossimità della *Puerta del Mar*. Le altre strutture esistenti erano attracchi minori, posti davanti alle due porte *de Sevilla e del Mar*⁸⁸.

Nel corso del XVIII secolo, si avviò la costruzione di un molo nei pressi della *Puerta de Sevilla*, che consentì di evitare di condizionare l'arrivo delle navi all'andamento delle maree o all'utilizzo di imbarcazioni più piccole per il carico e lo scarico delle merci⁸⁹. A partire dal 1724, peraltro, si era progettato di prolungare il molo principale fino allo scoglio (*cerrillo*) chiamato «de Galera», utilizzando le risorse provenienti direttamente dai finanziamenti municipali e non da quelli della *Junta de Fortificaciones* o della *Hacienda*⁹⁰. Tuttavia, le opere per

⁸⁶ Infatti, la baia di Cadice era caratterizzata da «el doble seno bien abrigado y defendido, en el que podían fondear segura y cómodamente innumerables navíos» e, inoltre, «la feliz coincidencia de los elementos acuáticos, aéreos y terrestres la habían convertido en la mejor de todas las radas existentes en las costas de España y Portugal» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 128).

⁸⁷ Cfr. J.B. LABAT, *Voyages du P. Labat en Espagne et en Italie*, 8 voll., J.B. et C.J.B. Delespine, Paris 1730.

⁸⁸ Il porto gaditano aveva due varchi principali. Il primo, la *Puerta del Mar*, utilizzato per l'entrata delle merci e dei passeggeri in arrivo a Cadice, ebbe il suo assetto definitivo nel XVIII secolo per opera di Torcuato Cayón, sulla base di un progetto dell'architetto Vicente Acero. In prossimità di questa entrata, si trovavano i magazzini reali, dove erano esposti i doviziosi prodotti del contrabbando. Il secondo ingresso principale, la *Puerta de Sevilla*, era meno frequentato dell'altro e veniva impiegato prevalentemente per i traffici *hispalensi*.

⁸⁹ In quel periodo, «se construiría un muelle de ribera en la Puerta de Sevilla, que significó un gran progreso» (R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, cit., p. 67).

⁹⁰ Cfr. J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 131. Il *cerrillo de Galera*, secondo la descrizione di Torrejón, era «un escollo que se descubría en la bajamar de la mareas vivas, con el fin de abri-

il prolungamento dell'attracco non cominciarono immediatamente e tra il 1771 e il 1772, nei disegni dell'ingegnere Juan Caballero, il molo non appariva ancora terminato⁹¹.

Nell'ambito delle diverse iniziative intraprese per la trasformazione della baia gaditana, rivestirono indubbia importanza quelle promosse da Ignacio Sala, sia per le opere di difesa che per quelle civili. L'ingegnere militare catalano aveva proposto di erigere altre mura, con nuove porte di accesso dal mare, davanti al baluardo di San Felipe e alle fortificazioni che si trovavano in prossimità del baluardo di San Antonio, con l'idea di realizzare in quello spazio separato gli edifici per la dogana, la *Casa de la Contratación* e la *Lonja*⁹². Il progetto prevedeva anche il prolungamento del molo principale e la sua chiusura con un'estremità fortificata, allo scopo di caricare e scaricare le merci in un tratto di alto mare: sebbene fosse stato approvato il 10 aprile 1731, non fu mai portato interamente a termine. La realizzazione del molo di San Felipe tra la punta omonima e il forte della Cruz – sostenuta fin dal 1702 dal capitano, *general gobernador de la plaza*, Scipión Brancaccio – ebbe inizio nel 1731, ma negli anni successivi si riuscirono a costruire le basi di pochi frangiflutti, mentre in prossimità del baluardo si posarono solo le fondamenta della banchina⁹³.

Tra il 1761 e il 1764, furono elaborati vari piani e progetti di sistemazione del porto e dello spazio urbano antistante il mare da parte di alcuni tecnici, come l'ingegnere Silvestre Abarca, l'ingegnere Bartolomé de Amphoux e l'architetto Francisco de la Natividad. Abarca propose di realizzare una darsena riparata dal vento, molto ampia e protetta da scogliere o banchine, disposte in continuità con il molo principale e quello di San Felipe⁹⁴. Su questa linea si mosse de Amphoux,

gar las embarcaciones de los molestos vientos lestes o levantes, que aquí resultan excesivamente incómodos».

⁹¹ Cfr. J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 131.

⁹² La *Lonja*, denominata dai viaggiatori dei secoli XVI-XVIII *la Bolsa*, non era altro che il *Consulado*, l'associazione mercantile sorta per tutelare il commercio cittadino.

⁹³ Cfr. V. FERNÁNDEZ CANO, *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla 1973, pp. 195-201. Gli ingegneri Ignacio Sala e Bartolomé de Amphoux hanno fornito, attraverso un'apposita planimetria, una descrizione delle opere realizzate tra il 1731 e il 1740.

⁹⁴ «Su entrada, de sólo 20 varas de ancho para el paso de las embarcaciones, permitiría que se pudiese cerrar con una cadena todas las noches, mientras que en su

sostenendo che la scelta della darsena avrebbe consentito l'attracco delle imbarcazioni di stazza inferiore alle 300 tonnellate e che un'opera di tale portata si sarebbe potuta attuare solo attraverso un finanziamento della *Real Hacienda*. Tuttavia, nel 1795 l'ingegnere e direttore della Marina Tomás Muñoz, impegnato negli interventi di carattere idraulico nella baia gaditana⁹⁵, fece rilevare la riduzione del fondale, a causa dei depositi di materiale di risulta provenienti dagli scarichi della città, che avevano prodotto l'assoluta assenza di profondità (*calado*) in alcuni approdi. Del resto, già nel corso del secolo precedente erano cominciati a comparire fenomeni di interrimento in tutta la baia e nei suoi canali, dipendenti da cause diverse, ma tipici del golfo gaditano e da allora sempre ricorrenti: nel Settecento si prese coscienza di tale problema, adottando misure di dragaggio e ripulitura dei tratti della rada interessati⁹⁶.

Le tecniche costruttive utilizzate per la realizzazione dei moli erano molto varie, secondo la natura del fondo e la profondità delle acque marine, che determinava la grandezza della banchina: in ogni caso, a Cadice si faceva diffusamente uso della pozzolana (*tierra de Puzol*), per le parti sommerse delle opere idrauliche portuali; mentre, come pietra di rivestimento era impiegata quella *ostionera*, costituita da conglomerati conchiliferi marini; infine, per le altre parti delle opere si ricorreva alla normale malta⁹⁷.

interior un canal facilitaría poner en tierra los géneros» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 131).

⁹⁵ Con la *Real Orden* del 24 dicembre 1770, Carlo III aveva istituito il *Cuerpo de Ingenieros de Marina*, che aveva assunto, attraverso i suoi membri, il compito di effettuare le opere idrauliche nei porti, al posto degli ingegneri *de Tierra*.

⁹⁶ Le cause della *pérdida de calado* erano individuate nell'enorme quantità di fango che il fiume Guadalete riversava nella baia, nell'affondamento di navi, nell'accumulazione di legname nella fanghiglia, nella zavorra scaricata dalle imbarcazioni, nei rifiuti delle attività industriali e nella conversione di estese superfici di marenna in saline (cfr. J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Ministerio de Defensa, Madrid 2000, pp. 36-41).

⁹⁷ Secondo i trattati dell'epoca, per la costruzione dei moli bisognava «echar al agua grandes piedras, con el objeto de formar una potente escollera sobre la cual asentar – a cuatro o tres pies de la superficie del agua – los sillares cortados regularmente que sobrepasarían el nivel del agua, y continuar hasta alcanzar la altura necesaria»; tuttavia, «cuando no se contaba con las piedras requeridas en tan importante cantidad, se efectuaban encajonados de madera, formados por estacas y tablonnes, trabados con riostras y tirantes, de unas 30 varas de largo y la anchura que se precisara, excavándose luego hasta llegar a su fondo que se nivelaba»; inoltre, «el hueco se rellenaba seguidamente de mortero hidráulico a base de cal viva, arena – a ser posible de tierra puzolana – y ripios de piedra, recomendándose añadir a la mez-

All'interno della baia, al di là della zona protetta dai castelli di Puntal e Matagorda e dal forte di San Luis, vi era un secondo porto, quello dell'insenatura di Puntales, che serviva da luogo di carico e scarico per i marinai stranieri, allo scopo di sottrarre spazio al commercio illecito. In questo tratto della baia, fu iniziato nel 1717 e decollò, a partire dal 1728, un nuovo centro industriale, il cantiere navale (*astillero*) di El Puntal, dove furono realizzate alcune imbarcazioni di grandi dimensioni (*mayores*), come l'*Andalucía* – probabilmente –, l'*Hércules*, la *Real Familia* e *La Galga*⁹⁸, sebbene in quell'epoca l'attività principale fosse quella della riparazione, del carenaggio e del calafataggio delle navi⁹⁹.

Dopo la pace di Utrecht, con la perdita dei possedimenti continentali europei, la Spagna avvertì la necessità vitale di preservare le comunicazioni oceaniche, attraverso una Marina (*l'Armada española*) in grado di perseguire quest'obiettivo¹⁰⁰. Per questa ragione, era di fondamentale importanza la realizzazione di arsenali nuovi e adeguati¹⁰¹: la scelta ricadde su Cadice, Ferrol e Cartagena. In particolare,

cla cenizas de los hornos de carbón mineral»; e «cuando todo estaba bien fraguado y endurecido, se quitaban las estacas y los tablones. A continuación, se efectuaba un nuevo cajón de las mismas medidas, que se cuidaba de unir bien a la obra ya ejecutada; y así sucesivamente hasta la entera conclusión del muelle»; infine, «era de desear que toda la parte sumergida se efectuara en sillares de piedra unidos de la mejor manera, los cuales debían revestir toda la zona exterior del encajonado, cuanto menos hasta la zona en contacto con el mar en sus mareas, ligándose las hiladas con grapas de hierro emplomadas en sus cajas» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 132).

⁹⁸ Cfr. J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, cit., pp. 124-135.

⁹⁹ Questa caratteristica del cantiere era dovuta alla proibizione della costruzione di navi – perlomeno di quelle che dovevano compiere i viaggi transoceanici – allora esistente in Andalusia, a causa della cattiva qualità dei legnami della regione. In ogni caso, «Puntales desempeñó un importante protagonismo en la construcción naval durante el primer tercio de siglo en la bahía gaditana» (J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, cit., p. 60).

¹⁰⁰ Cfr. P.E. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla 1982.

¹⁰¹ Secondo la definizione di Jorge Lasso de la Vega, un arsenale era, in generale, un luogo chiuso, riparato e difeso nelle vicinanze di un porto marittimo, nel quale si costruivano, carenavano, armavano, disarmavano e sistemavano le navi; inoltre, al suo interno si trovavano gli opifici, i laboratori e i magazzini per gli utensili, le macchine e tutto l'occorrente all'armamento dei natanti (cfr. J. LASSO DE LA VEGA, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX*, Imprenta Viuda de Calero, Madrid 1856-1863). Si trattava, quindi, di un vero e proprio centro industriale di costruzione, riparazione e manutenzione delle imbarcazioni e di un empo-

la creazione del primo *Departamento marítimo de Cádiz*¹⁰², nel 1717, e l'avvio della costruzione dell'*Arsenal de La Carraca* (erede del *Real Carenero de Ponte Suazo*)¹⁰³, tra il 1718 e il 1724, consolidarono il ruolo della baia gaditana di protagonista delle vicende navali e militari spagnole. Anche se i lavori de La Carraca cominciarono nei primi decenni del XVIII secolo, presto subirono forti ritardi a causa del carattere friabile dell'isolotto, che rese estremamente difficile la realizzazione delle fondazioni dei bacini di carenaggio (*diques de carena*)¹⁰⁴. Il primo progetto per l'arsenale, concepito come un complesso architettonico e urbanistico¹⁰⁵, fu elaborato molto probabilmente da José Patiño e da Ignacio Sala, che venne inviato nella baia gaditana per dirigere la prima fase dell'opera¹⁰⁶.

rio di articoli navali. Infatti, durante il XVIII secolo, «un arsenal en plena actividad era una de las mayores aglomeraciones industriales que podían encontrarse: astillero, obra civil, hornos, fábricas diversas, obradores de todo tipo, importante actividad comercial para garantizarse el repuesto» (J.P. MERINO NAVARRO, *La Armada española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid 1981, p. 8).

¹⁰² A.G.M., *Fondo del Departamento Marítimo de Cádiz*. Nel Dipartimento di Cadice, tra il 1717 e il 1797, furono create varie istituzioni: la *Academia de Guardias Marinas* (1717), il *Real Colegio de Cirugía de la Armada* (1748), il *Real Observatorio Astronómico* (1753), la *Escuela de Ingenieros de Marina* (1772), il *Depósito Hidrográfico* (1770) e la *Dirección de Hidrografía* (1797). Inoltre, va segnalato che, nel 1769, il *Departamento marítimo* fu trasferito nella città della Real Isla de León, poi denominata San Fernando.

¹⁰³ Cfr. J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, cit., pp. 55-98; J. TORREJÓN CHAVES, *L'empire colonial espagnol et Cadix au XVIII^e siècle*, in *Géopolitique des mers. Stratégies navales en Europe et en Asie*, CIRPES, Paris 1999. La scelta della localizzazione dell'arsenale, voluto da José Patiño, era stata effettuata per due ragioni fondamentali: «la casi imposibilidad de su expugnación por estar rodeado, hasta muy larga distancia, de una maraña de caños y terrenos de albina y fangal que, comportándose como un extensísimo antemural natural, hacía innecesario el levantamiento de costosas construcciones defensivas, y la posibilidad de fondear en los brazos de mar circundantes un sinnúmero de navíos» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 129).

¹⁰⁴ «La falta de solidez de la deleznable greda que formaba el islote y la ausencia de sólido hasta bastante profundidad, constituyeron el principal problema a la hora de levantar las construcciones, obligando a elevados desembolsos y a obviar una cimentación de cantería, que fue substituida por pilotajes, embarengados y emparrillados de los terrenos» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 130).

¹⁰⁵ Cfr. J.R. BARROS CANEDA, *Arquitectura y Urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*, Revista de Arte Sevillano, Sevilla 1989.

¹⁰⁶ Cfr. J.M. BLANCA CARLIER, *La Marina en Cádiz*, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz 1987, p. 12; J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, cit., p. 72.

Fino al 1720, La Carraca fu utilizzata per l'ormeggio e le riparazioni minori delle imbarcazioni. Nel periodo tra il 1720 e il 1731, l'arsenale era in piena costruzione e, comunque, iniziò a operare insieme agli altri impianti di Puntales e Ponte Suazo, seppure in una posizione di dipendenza, prima, e di complementarietà, poi¹⁰⁷. Dal 1731 al 1736, l'ingegnere José Barnola subentrò nella conduzione delle opere, che cominciavano a risultare più ordinate e strutturate: tuttavia, l'evoluzione dei lavori fu molto lenta e sempre condizionata dall'instabilità del suolo¹⁰⁸. Con la *Real Orden* del 3 ottobre 1752, Ferdinando VI diede un forte impulso al progetto, che fu assunto – insieme a Barnola – da Jorge Juan, con alcune modificazioni essenziali¹⁰⁹.

Per superare i gravi inconvenienti legati alla costruzione dei bacini di carenaggio, nel 1775 si diede incarico all'ingegnere idraulico Julián Sánchez Bort di progettare e dirigere un intervento specifico¹¹⁰, per la messa in opera dei tre bacini di San Carlos, San Luis e San Antonio¹¹¹. Queste attività furono terminate dal suo principale collaboratore, l'ingegnere della Marina Tomás Muñoz, nel 1788. Il 2 marzo 1796, durante la sua visita a Cadice, Carlo IV passava in rassegna la squadra navale in un arsenale praticamente concluso. Tuttavia, le caratteristiche dell'impianto non mutarono, non permettendo in alcun caso la fabbricazione di nuove navi, ma limitandosi anche a poche lavorazioni¹¹².

¹⁰⁷ Il problema fu affrontato, con la decisione di Filippo V di realizzare anche un cantiere navale a La Carraca.

¹⁰⁸ Cfr. J. QUINTERO GONZÁLEZ, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, cit., pp. 75-94. Questa fase si concluse con l'arrivo a La Carraca di Cipriano Aufrán, incaricato di progettare due cantieri navali.

¹⁰⁹ La più importante fu il disegno di un bacino di carenaggio a secco, che non venne mai messo in pratica, ma rappresentò il primo di vari tentativi di realizzazione, culminati nel 1788.

¹¹⁰ Si trattava di un intervento complesso, tanto è vero che: «Fue necesario recurrir al hincado de pilotes y estacas de hasta 20 metros de profundidad, pues en la solera y cajero de los diques se utilizó una argamasa de cal corriente, que no era capaz de endurecer bajo el agua» (I. GONZÁLEZ TASCÓN, *Tecnología naval portuaria hispana durante la época moderna*, in *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, diretto da L.A. Ribot García e L. De Rosa, Actas, Madrid 2003, p. 85).

¹¹¹ Cfr. J. TORREJÓN CHAVES, *Obras portuarias en Málaga y en la bahía de Cádiz durante el siglo XVIII*, in A. DI VITTORIO e C. BARCIELA LÓPEZ (a cura di), *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in Età Moderna e Contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Cacucci Editore, Bari 2001, pp. 319-320.

¹¹² A questo proposito, è stato evidenziato che: «No sobresalió precisamente el Real Arsenal de la Carraca por la fabricación de nuevos buques, destacando más que nada en las labores de recorridas, carenas, reducción a chatas, desguace y exclusión.

Un altro elemento caratterizzante del contesto produttivo gaditano legato alle attività marittime era sicuramente la pesca, che, tuttavia, nonostante le enormi opportunità offerte dalle condizioni naturali della baia, aveva mostrato nel corso dell'Età Moderna un numero molto ridotto di addetti rispetto alle reali possibilità del settore. I dati del 1713 e del 1801 indicano l'esistenza, rispettivamente, di soli 35 e 98 pescatori, senza considerare, però, i lavoratori stagionali delle tonnare¹¹³. Al contrario, il contingente degli *hombres del mar* era più radicato e numeroso: nel 1713, erano registrati 126 addetti *de la mar*, 68 marinai, 78 naviganti e 16 capitani di navigazione, per un totale di 288 componenti; nel 1801, questo dato era aumentato, nel complesso, a 496 marinai, pari al 2,4% della popolazione attiva e al 3,5% di tutto il settore terziario¹¹⁴.

Il porto di Cadice si presentava, alla fine del secolo, in un deplorabile stato di abbandono e con la persistenza di problemi di abbassamento del fondale¹¹⁵. I rappresentanti delle forze sociali e politiche della città chiedevano a più riprese di affrontare la situazione con rimedi immediati. Tuttavia, le grandi opere richieste non giunsero mai a realizzazione, continuando ad affidare al ruolo delle maree un protagonismo eccessivo¹¹⁶.

Y mientras que no se pudo contar con los diques reseñados, la Armada efectuó las labores correspondientes a los bajajes del Departamento de Cádiz en los diques de carenar del arsenal de Cartagena (...) y en el dique que adquirió a los herederos de Jacinto José del Barrio en el caño del Trocadero, donde se hallaban las más importantes instalaciones de la industria naval de los particulares gaditanos, carenándose los buques del comercio de Indias desde principios del siglo XVII» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 130).

¹¹³ Queste attività «estaban situadas fuera de la ciudad, a unos pocos kilómetros de ésta, sobre el espacio denominado de las torres de Hércules, lugar donde se improvisaba de forma periódica, coincidiendo con la época de paso de los atunes próximos a la costa, un rudimentario campamento en el que tendrían cabida las diferentes operaciones, desde la pesca de las apreciadas piezas, hasta el secado y preparado final de las mismas en toneles para su consumo. Esta actividad ancestral en las costas gaditanas, ocuparía en dicha centuria con carácter temporal – de ahí la no inclusión de los participantes como tales en los recuentos de población – a un nutrido grupo de vecinos de la ciudad y de otras próximas» (M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *Los siglos decisivos*, cit., pp. 107-108).

¹¹⁴ *Ibidem*, pp. 108-109. Per un inquadramento generale del problema, con dovizia di dati e informazioni, cfr. M. BURGOS MADROÑERO, *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura y Pesca, Sevilla 2003.

¹¹⁵ Cfr. M. DE RETEGUI Y BENSUSAN, *Cádiz en el siglo XVIII*, Establecimientos Cerón y Librería Cervantes, Cádiz 1951.

¹¹⁶ A causa di questi mancati interventi: «El puerto natural, sin apenas infrae-

Cadice, al termine del XVIII secolo, aveva raggiunto il punto più alto del suo sviluppo, fondato più sui caratteri naturali della baia e sull'esperienza originale del complesso delle attività marittime, che sulle infrastrutture e sull'opera di trasformazione dell'uomo. Al volgere di quest'epoca di prosperità e benessere, quando si approssimava la fine dei traffici transoceanici che l'avevano arricchita nel corso di un'estesa *golden age*, la città gaditana conservava un porto di notevole importanza, che, tuttavia, avrebbe dovuto convertire la sua funzione – insieme a quella del nucleo urbano – in una nuova dimensione, molto meno ambiziosa ed ampia della precedente¹¹⁷.

Il porto gaditano nel XIX secolo

Alla fine della sua età dorata, Cadice si presentava come un centro marittimo di prim'ordine, per l'attrazione esercitata dal persistente «brillo e opulencia de la carrera del comercio»¹¹⁸, con un porto all'apice dell'attività, che non pativa la concorrenza degli altri scali spagnoli¹¹⁹. Nell'ultima fase del XVIII secolo i traffici erano cresciuti ulteriormente: tra il 1778 e il 1792, secondo García-Baquero, il volume delle esportazioni che partivano da Cadice aumentò del 512%, arrivando a rappresentare il 76% del totale delle merci esportate dalla Spagna verso i territori d'oltreoceano¹²⁰. Nel 1797, l'anno di svolta del

estructura de abrigo, soportaba impasible las alteraciones e impactos que el hombre le producía, traduciéndose en una lenta pero progresiva pérdida de calado» (J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 23).

¹¹⁷ In conclusione, si può ricordare che: «For a long period of time Cadiz, because of its privilege, was the "motto" of its peculiar rising. The progressive liberalization of the colonial trade undertaken by the Borbons, mainly in the reign of Charles III, didn't affect it. Although the city lost its title which it had held officially as a head of the Indies monopoly, it however didn't lose its character of preminent port» (M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cadiz and the Atlantic Economy (1650-1830)*, cit., p. 415).

¹¹⁸ A.G.I., *Sección de «Consulados», legajo 62.*

¹¹⁹ Infatti, è stato confermato che: «la excelente situación de su puerto, así como la experiencia y preparación de sus comerciantes, hacían que, por el momento, no tuviese que preocuparse de la posible competencia que podían presentarle los restantes puertos españoles habilitados para el comercio colonial» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., p. 39).

¹²⁰ Cfr. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Independencia colonial americana y pérdida de la primacía andaluza*, in *Historia de Andalucía, La Andalucía liberal (1778-1868)*, Cupsa Editorial – Editorial Planeta, Barcelona 1980, vol. VII, p. 130. Queste

centro gaditano, erano entrate nel suo porto un migliaio di navi, di cui 165 spagnole provenienti dall'America, 212 spagnole provenienti dall'Europa e 548 straniere¹²¹. Nel mese di aprile dello stesso anno, dopo la vittoria inglese di Capo San Vicente, Cadice fu presa d'assedio e bombardata dalla flotta guidata dall'ammiraglio Jervis e dal suo secondo, il commodoro Nelson, con l'effetto di un primo blocco dei collegamenti transoceanici¹²².

La repentina inversione di tendenza del commercio gaditano, nel quinquennio tra il 1797 e il 1801, fu provocata proprio dall'avvio del conflitto con l'Inghilterra¹²³. Tuttavia, gli elementi alla base di questa

percentuali si devono accogliere con qualche cautela, pur essendo indicative della tendenza ad una notevole espansione del commercio gaditano e del predominio mercantile di Cadice sul resto della Spagna. Inoltre, secondo le indicazioni di Silva: «Teniendo en cuenta la evaluación de las mercaderías, frente a un promedio general, para el período 1778-1796, del orden del 76,4% para el grueso de los productos salidos desde Cádiz con destino a América, Barcelona registra un 9,6% y Málaga un 4,8%» (H. A. SILVA, *El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810)*, cit., p. 31).

¹²¹ Cfr. M. DE RETEGUI Y BENSUSAN, *Cádiz en 1820. Estudio histórico y defensa de su comercio marítimo*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, Cádiz 1986, p. 51. Le 548 navi straniere erano, a loro volta, così ripartite, secondo la nazionalità: 200 danesi, 136 americane, 80 svedesi, 61 inglesi, 21 marocchine, 12 ragusee, 11 veneziane, 7 portoghesi, 1 olandese e 19 corsare.

¹²² Infatti, è stato indicato che: «después de la derrota de la armada española en el Cabo San Vicente (el 14 de febrero de 1797), el almirante Horatio Nelson, comandante de la armada británica, impuso en abril un bloqueo del puerto de Cádiz, que paralizó el comercio transatlántico de España» (J. R. FISHER, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, cit., pp. 45-46).

¹²³ Come è stato notato: «a partir del inicio de las guerras marítimas con Inglaterra, la actividad mercantil gaditana se desenvuelve dentro del más absoluto confuisionismo» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., p. 43). Infatti: «Ya en el contexto de la primera guerra contra Inglaterra de 1796 a 1802, la debilidad económica y militar de España, manifestándose al unísono, coadyuvó al hundimiento de la economía gaditana» (S. TINOCO RUBIALES, *Capital y crédito en la Baja Andalucía durante la crisis del Antiguo Régimen*, in J. FONTANA (a cura di), *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y Colonias*, Alianza Editorial, Madrid 1982, vol. III, p. 284). Le guerre marittime con l'Inghilterra fecero segnare il passo all'attività commerciale: dal 1796, anno di inizio del conflitto, fino al 1802, quando si firmò la pace di Amiens, il porto di Cadice si trovò in una condizione di assoluto isolamento, che impediva la prosecuzione dei rapporti di scambio con i possedimenti americani. L'arresto delle transazioni mercantili fu il motivo principale dell'adozione del decreto, con il quale si autorizzava il commercio dei paesi rimasti neutrali durante le ostilità: il provvedimento, pur se di breve durata – venne abrogato, infatti, nel 1799, per poi essere ripreso in altra forma –, destò una nuova consapevolezza negli abitanti dei territori d'oltremare, che avvertirono la possibilità di sussistere autonomamente, sottraendosi al dominio spagnolo.

crisi erano sia di tipo congiunturale (come le guerre marittime, la guerra d'Indipendenza spagnola e l'emancipazione delle colonie americane), che di carattere strutturale (come l'incapacità di Cadice di soddisfare la domanda di prodotti manifatturieri proveniente d'oltreoceano, senza ricorrere alle forniture straniere). In quel periodo il volume dei traffici subì un forte calo, che, nonostante brevi fasi di recupero – tra il 1802 e il 1804¹²⁴; tra il 1809 e il 1810 –, si confermò negli anni tra il 1813 e il 1821, provocando il declino di Cadice, il più importante porto commerciale della penisola iberica fino ad allora¹²⁵.

¹²⁴ La contrazione dell'attività commerciale, iniziata nuovamente a manifestarsi nel 1804, accelerò decisamente il suo ritmo in corrispondenza con la disfatta di Trafalgar, che portò la Spagna alla rovina non solo come potenza navale, ma anche come potenza economica: a partire da quel momento, le relazioni con le colonie d'oltreoceano furono del tutto interrotte (cfr. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., pp. 177-179).

¹²⁵ Le esportazioni gaditane (in *reales de vellón*) e il numero di navi verso i territori d'oltreoceano, durante quel periodo, sono stati così calcolati:

Anno	Valore esportazioni gaditane	Numero navi	Anno	Valore esportazioni gaditane	Numero navi
1797	4.852.842	12	1808	32.006.483	30
1798	20.043.270	28	1809	107.384.778	146
1799	71.166.352	100	1810	113.244.716	122
1800	22.969.973	34	1811	58.526.451	62
1801	36.380.508	59	1812	18.928.012	24
1802	239.893.529	191	1815	79.373.956	113
1803	245.848.064	143	1816	73.345.149	75
1804	176.527.760	117	1817	56.762.209	70
1805	46.102.495	55	1818	64.547.076	88
1806	20.794.371	34	1819	2.801.711	2
1807	12.109.878	38			

Fonte: J.R. FISHER, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Banco de España, Madrid 1993, p. 77.

La distribuzione percentuale delle esportazioni dai porti spagnoli verso l'America, secondo la media calcolata da Fisher per il periodo tra il 1797 e il 1820, vedeva ancora prevalere nettamente il porto di Cadice, con il 77% del totale delle esportazioni, mentre quello di Barcellona si collocava all'11,6% del totale, quelli di Tarragona e Santander ambedue al 4,1% e gli altri porti al 3,2%. Tuttavia, la funzione essenziale del porto gaditano era «de almacén, en la que muchos miembros del consulado actuaban como agentes de comisión para empresas extranjeras» (J. R. FISHER, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, cit., pp. 66-67). Secondo i

Il predominio e la prosperità di Cadice erano strettamente legati alla vitalità del commercio marittimo: i mutamenti delle rotte atlantiche o l'interruzione delle attività portuali a causa delle guerre si ripercuotevano sull'economia gaditana¹²⁶, privandola della risorsa principale e della via di comunicazione prediletta, il suo mare. A questo proposito, è stato rilevato che: «Nel corso delle guerre che, alla fine del XVIII secolo e agli inizi del secolo successivo, la Spagna sostenne contro l'Inghilterra, ogni volta che quest'ultima bloccava la baia, impedendo l'entrata e l'uscita delle navi, Cadice ne subiva le conseguenze in forma evidente. I prodotti essenziali scarseggiavano, salivano di prezzo, l'attività urbana si paralizzava, le case commerciali dichiaravano fallimento. La città sembrava morire di asfissia ogni volta che le chiudevano questa porta»¹²⁷.

dati relativi al «Impuesto del Fanal de Tarifa», che «era de 12 mrs por tonelada para los buques nacionales y 24 mrs para los extranjeros» e che «nos podía permitir el índice (...) de comparación de Cádiz con el resto de los puertos nacionales en una fecha que acotamos de 1812 (...) a 1829», quello gaditano era ancora il primo porto marittimo spagnolo, precedendo Alicante, Barcellona e Malaga (F. PINIELLA CORBACHO, *La empresa mercantil de correos marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1995, pp. 246-247).

¹²⁶ Gli eventi bellici determinarono effetti molto gravi: «Las guerras (...) en Cádiz han descargado su furor con ruina de sus habitantes que siempre tienen los caudales en la mar (...). En la Inglesa, que principió en 1796, a los dos años se numeraban 186 buques apresados, valor de 22.320.000 pesos. Ella permaneció unos cinco años, y así la suma de las desgracias se aumentó considerablemente. Basta indicar que las cincuenta y quatro compañías de seguros que habían establecidas en esta plaza todas se arruinaron con más o menos quebrantos, los cuales se computaban en 15.000.000 de pesos. A estas dos grandes masas de navieros y aseguradores se debe añadir la de cargadores que perdió cantidades inmensas. En las hostilidades sufridas al principio de la guerra de 1804 con Inglaterra llegó a tal punto el numero de las perdidas que se calculaba en 44.700.000 pesos fuertes» (N. DE LA CRUZ Y BAHAMONDE [CONDE DE MAULE], *De Cádiz y su comercio (tomo XIII del Viaje de España, Francia e Italia)*, cit., p. 69).

¹²⁷ Al contrario, «durante la guerra de Independencia, cuando los franceses sitián la ciudad, por tierra, dejándole expedita la puerta del Mar, Cádiz apenas si se resiente. Los productos siguen llegando a su bahía con toda regularidad y la vida en su interior transcurre normalmente» (A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, cit., p. 30). In quella fase la morsa del blocco mercantile venne avvertita con minore drammaticità dai gaditani, perché i rapporti con le colonie non apparivano definitivamente compromessi e l'occupazione del territorio spagnolo da parte dei francesi non rappresentava un ostacolo insormontabile, visto che restava aperto lo sbocco del mare (cfr. F. CROUZET, *L'économie britannique et le blocus continental (1806-1813)*, Presses Universitaires de France, Paris 1958, vol. I, pp. 173-174).

Negli anni successivi al 1820¹²⁸, il movimento di emancipazione delle colonie americane era diventato una realtà ampia e ineludibile, che cominciò anche a produrre un mutamento di mentalità tra i protagonisti dell'economia gaditana¹²⁹. Una volta conseguita l'indipendenza dei territori d'oltremare – fatta eccezione per Cuba e Portorico – nel 1824, ebbe termine il lungo periodo del dominio coloniale spagnolo e fu definitivamente messo in discussione il ruolo del porto di Cadice come grande nodo marittimo di scambio tra l'Europa e l'America. Il declino delle attività commerciali, pur raggiungendo il suo culmine alla fine del primo ventennio del XIX secolo, aveva già generato una situazione di profonda crisi¹³⁰.

¹²⁸ Da quel momento in poi, mancano informazioni certe sull'andamento dell'economia di Cadice, visto che anche le serie relative alle esportazioni si interrompono. Le uniche informazioni disponibili, di un qualche rilievo, riguardano: i fallimenti delle case commerciali, che, negli anni tra il 1811 e il 1824, chiusero in 227, su un totale di 600; il calo vertiginoso degli armatori navali, che passarono, dai 300 di inizio secolo, ai 20 del 1824; la riduzione della popolazione di un terzo circa, nel primo quarto del XIX secolo; l'emigrazione di massa della classe mercantile gaditana, che comportò la diminuzione all'ottava parte dei commercianti stranieri residenti a Cadice (cfr. P. TEDDE DE LORCA, *Sobre los orígenes históricos del subdesarrollo andaluz: algunas hipótesis*, in N. SÁNCHEZ-ALBORNOZ (a cura di), *La modernización económica de España 1830-1930*, Alianza Editorial, Madrid 1985, p. 302). Questi dati, pur nella loro frammentarietà, confermano la prosecuzione della contrazione dei traffici e l'aggravamento ulteriore delle condizioni della città, dopo il 1821. Per la fase posteriore, disponiamo dei dati di Moreau de Jonnes, secondo il quale, nel 1828, il commercio gaditano vide ridursi le esportazioni a 4.976.000 *reales de vellón* e le importazioni a 8.924.000 *reales de vellón* (cfr. A. MOREAU DE JONNES, *Estadística de España*, Imprints de M. Rivadeneyra y Compañía, Barcelona 1835, p. 243; ed. orig. *Statistique de l'Espagne*, Imprimerie de Cosson, Paris 1834).

¹²⁹ I gruppi mercantili di Cadice, mostrando un'inedita sensibilità al cambiamento degli scenari in cui si svolgeva la loro attività, abbandonarono la vecchia idea del monopolio e divennero aperti sostenitori dell'adozione di misure liberali negli scambi con le colonie.

¹³⁰ In quel periodo lo scalo gaditano «funcionaba como un puerto regional de la Baja Andalucía, pero su función principal como lugar regional de almacenaje y distribución significó que también desempeñó importantes cometidos específicos (...). De esta manera fue simultáneamente un puerto regional y un centro internacional de almacenaje y distribución» (D.R. RINGROSE, *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, cit., p. 131). Un altro aspetto della decadenza di Cadice derivò dalle scelte conservatrici e dalla sfasatura dei tempi di intervento del governo nel campo della politica commerciale. La generalizzazione di un sistema di tipo protezionistico e la vanificazione dei tentativi sporadici, compiuti nel primo ventennio dell'Ottocento, di affermare il liberismo economico erano il frutto di un'attenzione esclusiva ai problemi dell'erario reale e dimostravano una grave noncuranza per le potenzialità di crescita dell'industria e dell'agricoltura nazionali, che furono condannate, proprio nel periodo

Alla «chiusura della frontiera» rappresentata dai possedimenti coloniali americani e alla conseguente perdita dei traffici marittimi, si cercò di rimediare dando impulso alle attività mercantili in un altro modo: la proposta di attuare la franchigia del porto di Cadice, avanzata già nella fase di crisi successiva alle guerre contro l'Inghilterra, apparve come il tentativo più avveduto da operare per la ripresa della città e della sua economia.

La prima indicazione su questo tema fu un provvedimento del *Consejo de Regencia*, inviato al *Consulado* gaditano il 2 settembre 1810, in cui si proponeva di valutare la possibilità di una revoca della proibizione esistente sugli articoli esclusi dal commercio con l'America spagnola, in conseguenza del contrabbando che imperversava lungo le coste¹³¹. Il progetto originario fu promosso dal conte de Maule, che, nel 1813, secondo le aspirazioni della borghesia mercantile gaditana¹³², raccomandò l'adozione del porto franco, indicando come ubicazione la spiaggia di Puntal e suggerendo l'applicazione di tariffe molto ridotte¹³³. Inoltre, la commissione municipale, nominata nel 1815 per

di più intenso sviluppo degli altri concorrenti europei, a permanere in una condizione di arretratezza.

¹³¹ Cfr. J. TORREJÓN CHAVES, *La creación del puerto franco de Cádiz y sus efectos sobre el tráfico de buques y mercancías*, in «VII Congreso de la Asociación de Historia Económica. Sesión 13. Sector exterior y desarrollo económico (siglos XVIII-XX)», Edizione in CD-ROM, Zaragoza, 2001, p. 10; <<http://www.unizar.es/eueez/cahe/torrejon.pdf>>. A questo proposito, va posto in evidenza che: «El largo y complicado proceso que desembocó en la concesión de la franquicia al puerto de Cádiz ha de ponerse en relación directa, primero, con las actuaciones de los contrabandistas en los territorios españoles ultramarinos, a partir de la pérdida de control por la metrópoli con motivo de la guerra de la Independencia; y segundo, con la paulatina desaparición de tales mercados, a consecuencia de los movimientos emancipadores» (J. TORREJÓN CHAVES, *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 2002, p. 33).

¹³² A.G.I., *Sección de «Consulados», legajo 1.651.*

¹³³ Il conte de Maule propose, infatti, di «adoptar el pensamiento de erigir en Puntal un Puerto Franco, escogiendo como mui aparente el fondeadero inmediato, estableciendo en su playa un muelle principal para descargar las mercaderías que se depositasen en tierra en los grandes almacenes que deberían construirse a este intento». Inoltre: «para comunicarse con este muellè se construiría también una puerta de mar, y para evitar el contrabando sería útil, como han hecho en Génova, cercar de muro todo el recinto de los almacenes». Infine: «Todo género o fruto que se despachase en él pagaría un tanto moderado: él que se internase en el reino por el hecho de sacar la guía pagaría el derecho común, y las mercaderías que se trasladasen a otros puertos solamente pagarían el almacenage. ¿Qué impulso no se daría a este Puerto de Cádiz si se hiciese depósito general del comercio de todas las naciones?. Es mui fácil calcularlo. Los cargamentos de Occidente o de la América si no tenían

analizzare le cause del declino del commercio gaditano e per individuare le soluzioni per l'uscita da uno stato di crisi tanto profonda, propose, come uno dei rimedi di maggiore efficacia, l'istituzione del porto franco, dal quale solamente si sarebbero potuti smerciare tutti i prodotti stranieri destinati alle colonie americane¹³⁴. Tuttavia, l'unico risultato concreto fu la concessione a Cadice, nel 1818, dello statuto di «Puerto de Depósito»¹³⁵.

Negli anni della definitiva separazione dei paesi d'oltreoceano dalla «madrepatria», i commercianti gaditani riproposero insistentemente il tema della franchigia doganale, loro ultima speranza per la ripresa del primato mercantile del porto gaditano, arrivando a sostenere che «Cádiz sin comercio ha de reducirse necesariamente a una isla desierta»¹³⁶. Sulla base di queste ripetute sollecitazioni, che evidenziavano lo stato di prostrazione della baia gaditana¹³⁷, Ferdi-

venta pasarían a cualesquiera otros puertos del Levante, Norte y Mediodía. Los que vienen de estas regiones podrían también variar de destino, si les tuviese cuenta, y el mundo todo gozaría de una fraternal libertad» (N. DE LA CRUZ Y BAHAMONDE [CONDE DE MAULE], *De Cádiz y su comercio (tomo XIII del Viaje de España, Francia e Italia)*, cit., p. 255).

¹³⁴ A.H.M.C., *Sección de «Actas Capitulares», Libro 172, folios 227-242; Libro 182, folio 51; Libro 186, folio 1.387.*

¹³⁵ A questo proposito, è stato segnalato che: «En 1818, se intentó dar una salida a Cádiz para fomentar su tráfico marítimo, concediéndole el estatuto de “Puerto de Depósito”; figura ésta mucho más restrictiva que la del puerto franco (...). En Cádiz, el Depósito se instaló en unas naves cedidas por el Ramo de Guerra situadas en la antigua muralla de San Carlos, y fue administrado por la Aduana» (J. TORREJÓN CHAVES, *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, cit., pp. 37-38).

¹³⁶ A.H.M.C., *Sección de «Actas Capitulares», Libro 186, folio 1.393.*

¹³⁷ Come è stato rilevato: «Al comenzar 1829, la profunda postración del puerto de Cádiz quedó expresada dramáticamente en los nuevos escritos que se enviaron a Madrid, donde se reflejaba la enorme decadencia a que había llegado la ciudad, cuyos edificios se veían desocupados en una tercera parte o sirviendo de hospicios y casas de recogidas a mendigos y comerciantes arruinados. En la Bahía sólo se hallaban unos pocos bajeles extranjeros, mientras que el pabellón español tremolaba más frecuentemente en los buques de la Real Armada que en los mercantes. Con la paulatina desaparición de los establecimientos mercantiles y los escritorios cerrados, un número crecido de comerciantes abandonaron la ciudad, hallándose unos y otros en la posesión de grandes cantidades de dinero en papel en contra del Estado, sin valor ni circulación alguna (...). A la sazón, y prácticamente en su totalidad, el comercio exterior del puerto de Cádiz era realizado por buques de banderas extranjeras. El único comercio de larga distancia que se detecta, efectuado por muy escasos barcos españoles, es el que se llevaba a cabo con Cuba y Puerto Rico y, esporádicamente algún contacto con Londres.» (J. TORREJÓN CHAVES, *La creación del puerto franco de Cádiz y sus efectos sobre el tráfico de buques y mercancías*, cit., p. 15).

nando VII, emanò il decreto del 21 febbraio 1829, con il quale si stabiliva la nascita del porto franco¹³⁸. Il *Real Decreto* concesse la piena libertà di transito alle navi impegnate nelle operazioni di carico o scarico, eliminando le imposte precedenti, oltremodo elevate, e lasciando in vigore solo alcune tariffe minime, come quelle per la sanità, per l'ormeggio e altre tipicamente locali¹³⁹. Il provvedimento adottato riuscì a rianimare il commercio gaditano, in particolare gli scambi con gli altri paesi europei, ma in un'ottica di breve durata¹⁴⁰: nel 1831, a causa dell'assassinio del governatore militare di Cadice, Antonio del Hierro y Oliver, la franchigia fu abolita – a far data dal 18 settembre 1832 – e il decreto convertito in un programma di «buone intenzioni»¹⁴¹.

¹³⁸ Con tale decreto, «desarrolló a través de ocho artículos la naturaleza del Puerto Franco, las instituciones gestoras del mismo, y los mecanismos para que su implantación se efectuara en la posición más ventajosa para la Hacienda» (J. TORREJÓN CHAVES, *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, cit., p. 54).

¹³⁹ Cfr. J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 26; J. TORREJÓN CHAVES, *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, cit., pp. 55-56.

¹⁴⁰ I dati forniti da Moreau de Jonnes dimostrano l'inefficacia dei tentativi avviati, per consentire la riconquista di una posizione di mercato pienamente favorevole al commercio gaditano. Nel 1829, le esportazioni verso i territori americani raggiunsero il valore di 12.548.000 *reales de vellón*; nel 1830, salirono a 19.420.000 *reales de vellón*; mentre, nel 1831, discesero a 10.372.000 *reales de vellón*; infine, nel 1832, ebbero un lieve incremento, toccando i 13.296.000 *reales de vellón* (cfr. A. MOREAU DE JONNES, *Estadística de España*, cit., p. 243). Del resto, come è stato osservato: «El Puerto Franco había puesto de manifiesto con rotundidad las incompatibilidades existentes entre la libertad económica y la Hacienda absolutista» (J. TORREJÓN CHAVES, *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, cit., p. 127).

¹⁴¹ Cfr. A. RAMOS SANTANA, *Cádiz en el siglo XIX, de ciudad soberana a capital de provincia*, in *Historia de Cádiz*, Silex, Madrid 1992, vol. III, p. 94. Tuttavia, nonostante la ricaduta limitata degli effetti della franchigia sugli scambi con i territori d'oltreoceano, quando le ex-colonie avviarono la normalizzazione delle loro relazioni economiche con gli altri Stati, anche Cadice, gradualmente, tornò a svolgere alcune funzioni di rifornimento dei paesi americani. Inoltre, va ricordato che il porto gaditano aveva conservato il primato nelle relazioni commerciali con le poche colonie rimaste, anche se doveva fare i conti con l'aspra rivalità di Barcellona. L'andamento del traffico marittimo in quegli anni è rappresentato nella seguente tabella, elaborata da Torrejón per le sole imbarcazioni commerciali entrate nel porto gaditano negli anni tra il 1828 e il 1833, che sono state divise in quattro gruppi di navi spagnole (*de Europa, de Cuba y Puerto Rico, de Filipinas, e de Canarias*) e in navi di diversa nazionalità estera, con varie tipologie (fregata, brigantino, brigantino-goletta, goletta, polacca, polacca-goletta, grande trabaccolo a un albero, lugre, palandra, mistico, trabaccolo, piccola goletta):

Durante la prima metà del XIX secolo, tuttavia, cominciò a diffondersi la speranza di un recupero del mercato americano e l'illusione di una nuova centralità dei traffici d'oltremare¹⁴². L'imponente opera di Pascual Madoz¹⁴³, oltre a presentare una dettagliata descrizione storico-geografica di Cadice e dei suoi dintorni, fornisce informazioni preziose sulla realtà commerciale e marittima gaditana in quell'epoca. Secondo i dati riportati da Madoz, durante il 1843 entrarono nel porto

Navi entrate nel porto di Cadice, per nazionalità.
Anni 1828-1833

Nazionalità	1828	1829	1830	1831	1832	1833	Totale
Spagnole <i>de Europa</i>	668	732	1.062	991	1.003	897	5.353
Spagnole <i>de Cuba y Puerto Rico</i>	18	27	57	76	77	18	273
Spagnole <i>de Filipinas</i>	3	4	3	5	2	1	18
Spagnole <i>de Canarias</i>	6	-	17	18	23	20	84
Ingleses	160	273	265	235	245	251	1.429
Franceses	438	184	57	25	19	13	736
Portogheses	18	40	29	28	21	8	144
Sardegnes	30	47	62	70	64	21	294
Svedes	10	44	22	16	54	31	177
Danes	14	24	28	13	15	5	99
Olandes	16	29	20	22	18	9	114
Russe	18	29	26	25	37	28	163
Nordamericane	35	120	89	63	59	54	420
Altre	9	12	5	21	35	7	89
<i>Totale</i>	1.443	1.565	1.742	1.608	1.672	1.363	9.393

Fonte: J. TORREJÓN CHAVES, *La creación del puerto franco de Cádiz y sus efectos sobre el tráfico de buques y mercancías*, in «VII Congreso de la Asociación de Historia Económica. Sesión 13. Sector exterior y desarrollo económico (siglos XVIII-XX)», Edizione in CD-ROM, Zaragoza, 2001, pp. 22-23; <<http://www.unizar.es/eueez/cahe/torrejón.pdf>>.

¹⁴² La rinascita di una forte aspettativa nei confronti dell'attività commerciale gaditana era dovuta anche ad un fenomeno meno contingente di quello legato alla ripresa degli scambi con l'America: infatti, con l'inizio gli anni quaranta, si passò all'apertura di un ciclo di espansione economica di grande importanza per l'Europa e denso di speranze per la Spagna. Lo sviluppo del paese riuscì a procedere, fino al 1866, senza impacci e interruzioni, se non in occasione delle due contrazioni del 1847-1849 e del 1856-1858. In quel periodo l'evoluzione di Cadice non si discostò molto da quella nazionale.

¹⁴³ Cfr. P. MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Andalucía. Cádiz*, Ámbito y Editoriales Andaluzas Unidas, Valladolid-Salamanca 1986; riproduzione in facsimile, con le sole voci riguardanti l'Andalusia, di P. MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, 16 voll., Establecimiento Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid 1845-1850.

gaditano 676 navi provenienti dall'estero, dall'America e dall'Asia, per complessive 113.032 tonnellate e 8.035 uomini di equipaggio; nonché 1.551 navi adibite al cabotaggio, per un totale di 62.907 tonnellate e 12.340 membri di equipaggio. Nello stesso anno, dallo scalo gaditano partirono 450 navi con destinazione estera, americana e asiatica, per complessive 75.159 tonnellate e 4.975 uomini di equipaggio; nonché 1.268 navi di cabotaggio, per un totale di 59.618 tonnellate e 10.332 membri di equipaggio. Nel 1844, le navi arrivate a Cadice dall'estero, dall'America e dall'Asia, diminuirono a 604, per 117.311 tonnellate e 6.902 uomini di equipaggio; mentre le navi di cabotaggio discesero a 1.248, per 61.282 tonnellate e 10.934 membri di equipaggio. Nello stesso anno, infine, le navi in uscita dal porto con destinazione estera, americana e asiatica, si ridussero a 420, per un totale di 84.473 tonnellate e 5.068 uomini di equipaggio; mentre le navi di cabotaggio diminuirono a 898, per 55.507 tonnellate e 8.556 membri di equipaggio¹⁴⁴.

I traffici marittimi di Cadice subirono una profonda trasformazione, nel corso degli anni quaranta dell'Ottocento¹⁴⁵. In quel periodo la bilancia commerciale aveva mantenuto un segno complessivamente positivo – grazie alle esportazioni vinicole, in particolare quelle verso l'Inghilterra –, riuscendo a compensare l'eccesso di importazioni dall'America e dagli altri paesi europei, che era un chiaro indice della precarietà strutturale del sistema mercantile gaditano¹⁴⁶. La condizione

¹⁴⁴ I prodotti provenienti dall'America e dall'Asia raggiunsero il valore complessivo di 31.663.505 *reales de vellón*, nel 1843, e di 30.054.401 *reales de vellón*, nel 1844; mentre le merci degli altri paesi stranieri entrate a Cadice furono pari a 19.575.264 *reales de vellón*, nel 1843, e a 15.475.236 *reales de vellón*, nel 1844. Il valore dei prodotti inviati in America e in Asia dal porto gaditano fu pari, nel complesso, a 16.530.555 *reales de vellón*, nel 1843, e a 14.974.204 *reales de vellón*, nel 1844; mentre il valore delle merci inviate agli altri paesi stranieri raggiunse i 17.233.997 *reales de vellón*, nel 1843, e i 13.005.426 *reales de vellón*, nel 1844. Infine, il valore del commercio di cabotaggio fu pari, in entrata, a 94.308.186 *reales de vellón*, nel 1843, e a 59.488.695 *reales de vellón*, nel 1844; in uscita, a 54.463.788 *reales de vellón*, nel 1843, e a 46.870.936 *reales de vellón*, nel 1844 (cfr. P. MADDOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Andalucía. Cádiz*, cit., pp. 138-143).

¹⁴⁵ Al tradizionale e quasi esclusivo orientamento dell'attività mercantile verso i territori d'oltreoceano, si venne a sostituire una propensione verso altri paesi; ma, soprattutto, diminuendo il valore delle transazioni a largo raggio, acquisirono sempre maggiore importanza gli scambi a livello locale. In questo modo, Cadice si avviò a svolgere una funzione più limitata, garantendo gli approvvigionamenti e i mercati di sbocco all'intera regione andalusa, ma solo a quella.

¹⁴⁶ Tuttavia, il ciclo di espansione economica, che interessò a lungo la Spagna, favorì il ritorno ad elevati livelli di benessere anche a Cadice, consentendo la ripresa dell'iniziativa privata e la ricerca di nuove strade per lo sviluppo dell'attività commerciale.

della baia non era di particolare favore, specialmente se si confrontano i risultati del porto di Cadice con quelli degli altri più importanti scali nazionali. Sebbene, tra il 1852 e il 1856, le esportazioni gaditane verso i paesi non americani fossero aumentate del 40% rispetto al quinquennio precedente e le esportazioni oltre l'Atlantico avessero sperimentato una crescita minore, ma significativa, Cadice, nel corso degli anni cinquanta, perse il primato di principale porto spagnolo per valore e volume degli scambi, a favore di Barcellona¹⁴⁷.

Il 1864 rappresentò per Cadice il primo episodio della crisi finale¹⁴⁸. A partire da allora, altre circostanze si sommarono ai dati già fortemente negativi delle esportazioni e delle importazioni: si verificò un'improvvisa diminuzione del numero delle navi mercantili entrate a Cadice e del relativo tonnellaggio; fu soppresso il deposito di tabacchi del porto gaditano; calò notevolmente l'esportazione di vini verso l'Inghilterra; infine, gli effetti della crisi finanziaria mondiale del 1866, nonché della successiva crisi di sussistenza, colpirono duramente la città andalusa.

Cadice, già pochi anni dopo, sembrava avesse riacquisito un aspetto simile a quello dell'epoca di maggiore rigogliosità, con il commercio

¹⁴⁷ Cfr. N. SÁNCHEZ-ALBORNOZ, *Cádiz, capital revolucionaria, en la encrucijada económica*, in C.E. LIDA, I.M. ZAVALA, *La revolución de 1868. Historia, pensamiento, literatura*, Las Américas Publishing Company, New York 1970, p. 89. La tendenza generale al ristagno economico della metà degli anni cinquanta, quindi, non sembrava aver riguardato i valori assoluti dell'attività commerciale gaditana, che aveva proseguito il suo tragitto anche grazie alle esportazioni di grano, favorite dall'inizio di una nuova guerra internazionale. In quegli anni, però, oltre alla perdita della supremazia portuale, Cadice subì un rilevante aumento dei prezzi dei prodotti alimentari. In questo modo, durante la fase espansiva, si erano cominciati a manifestare i primi segni di una turbolenza, che, al termine del ciclo, avrebbe inferto il colpo di grazia all'economia gaditana.

¹⁴⁸ Cfr. J. HERRÁN PRIETO, *La «Gloriosa» en Cádiz: de la Revolución de 1868 a la Constitución de 1869*, Fundación Municipal de Cultura, Cádiz 1986, p. 17. Nel solo 1862 si era registrata una crescita delle esportazioni pari a 2,6 milioni di franchi, rispetto all'intero periodo 1852-1856, mentre le importazioni erano aumentate di ben 11,9 milioni di franchi. Nel 1863, esportazioni e importazioni avevano conosciuto un ulteriore lieve incremento. Tuttavia, nel 1864, l'inversione di tendenza appariva delineata: le esportazioni diminuirono di 8,7 milioni di franchi, rispetto all'anno precedente, e le importazioni, addirittura, di 23,3 milioni di franchi. Il 1865, infine, fu l'anno peggiore del periodo, visto che le esportazioni crollarono a 45,3 milioni di franchi - 15,4 in meno rispetto all'anno precedente - e le importazioni discesero a 26 milioni di franchi - 3,2 in meno rispetto all'anno precedente - (cfr. A. RAMOS SANTANA, *Cádiz en el siglo XIX, de ciudad soberana a capital de provincia*, cit., p. 102 e p. 97).

marittimo imperniato sul frumento, sul vino e sugli altri prodotti che affluivano al porto gaditano dai dintorni, per l'invio nei paesi stranieri di destinazione. Eppure, proprio in quella fase di solo apparente normalità, si ebbe la definitiva riduzione della città a *capital de segundo rango*¹⁴⁹.

Di fronte al fenomeno del declino, la *Diputación Provincial* di Cadice reclamò nuovamente l'istituzione del porto franco, individuata come l'unica soluzione alla profonda crisi dei traffici e delle attività marittime, che richiedevano uno sforzo enorme per poter essere rianimati e cominciare a contrastare il «monopolio catalano». Fu anche formata una commissione, incaricata di presentare la richiesta della franchigia portuale al ministro della Marina, Juan Topete: tuttavia, il governo, questa volta, non concesse il privilegio ai gaditani. La parabola di Cadice era, dunque, inesorabilmente giunta al termine, condannando la città che era stata la capitale del commercio atlantico per un secolo intero, prima, ad un ruolo di secondo piano e, poi, ad una decadenza di lunga durata: «In effetti, dal 1868 il porto gaditano si allontanò dalle moderne correnti economiche e declinò lentamente. La sua caratteristica e potente borghesia commerciale perse ricchezza, ma anche influenza politica, sociale e culturale. La città cominciò a decadere. Il potere locale si chiuse in posizioni conservatrici. L'economia si fermò e si smarrì ogni iniziativa. Poco a poco, Cadice si provincializzò»¹⁵⁰.

Nel corso del XIX secolo, il porto di Cadice non fu sottoposto a sostanziali modificazioni delle sue infrastrutture, che conservarono il carattere essenziale e circoscritto delle epoche precedenti. All'inizio dell'Ottocento, facevano parte dell'intero impianto solo alcune costruzioni di legno per magazzini, l'edificio della dogana, quello della capitaneria e quello della sanità marittima¹⁵¹. Secondo Pascual Madoz,

¹⁴⁹ Il commercio gaditano registrò, nel 1868, un complesso di esportazioni del valore di 58,1 milioni di franchi e importazioni per un totale di 25,5 milioni di franchi: questo andamento non subì scosse negli anni immediatamente successivi, dimostrando che la vera tendenza dell'economia gaditana era, ormai, quella alla depressione e al definitivo declino (cfr. A. RAMOS SANTANA, *Cádiz en el siglo XIX, de ciudad soberana a capital de provincia*, cit., p. 102).

¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 103.

¹⁵¹ Come è stato notato: «Apenas si ha habido obras que merezcan la pena reseñarse; sólo parte del espigón de la Punta de San Felipe sirve para proteger las naves de las inclemencias meteorológicas, y su construcción no obedece a consideraciones de tipo comercial, sino más bien de tipo táctico y militar» (J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 24).

alla metà del secolo le condizioni del porto, dei suoi moli e dei suoi impianti si presentavano identiche a quelle del Settecento. In particolare, il molo principale era lo stesso, con i suoi pochi attracchi e scali d'alaggio, e la batimetria metteva in evidenza la sempre maggiore perdita di fondo della baia¹⁵².

Nel trentennio successivo non vi fu una sostanziale modifica della situazione, tanto da far apparire Cadice in grave ritardo rispetto alle trasformazioni degli altri porti spagnoli, che fornivano al commercio facilitazioni e servizi inesistenti nello scalo gaditano¹⁵³. Le richieste pressanti delle istituzioni e degli operatori economici della città per nuove opere, l'inserimento del porto di Cadice tra quelli di interesse generale¹⁵⁴, i numerosi progetti di ristrutturazione elaborati in quegli

¹⁵² La minuziosa descrizione di Madoz, infatti, mostrava che: «Saliendo de las puertas del Mar para la bahía, se encuentra el muelle principal, provisto de 8 escalas y 2 surtidas en toda su estension. Hacia su fin por el lado de la derecha está la capitania del puerto, la casilla de sanidad, la machina para levantar grandes pesos, uno ó dos almacenes de comestibles y algunas otras casillas de madera. Se da la mano por la izquierda, aunque con alguna interrupcion, con el muelle de la puerta de Sevilla, que es espacioso y está contrapuesto en la herradura á la punta en que se halla la capitania del puerto, corriendo el de Sevilla á unirse con el de San Carlos, y este con la punta de San Felipe, en que está levantada una buena bateria de cañones y morteros con hornillo de bala roja, y formando ambos extremos la herradura que constituye el muelle de Cádiz. En el de la puerta de Sevilla hay varias casillas de madera que sirven para oficinas y almacenes de rentas: en el de San Carlos ó Puerto-piojo, está el depósito de carbon vegetal y fósil, maderas de construccion de todas dimensiones, leña para la combustion, 2 grandes pirámides de proyectiles huecos y sólidos, y algunos otros efectos de comercio; y por último, mas hacia la punta de San Felipe, se encuentran los depósitos de cal, ladrillos y yeso, siendo en este sitio donde se colocan en el verano varios cajones para los baños de las señoras» (P. MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Andalucía. Cádiz*, cit., p. 109).

¹⁵³ Nell'*Archivo Histórico Provincial de Cádiz*, si trova la copia dattiloscritta della relazione di Salvador Viniegra y Valdés, che, al termine di una visita ai principali approdi del litorale spagnolo e portoghese, con lo scopo di verificarne il movimento marittimo, riconosceva amaramente il divario di Cadice: «Acostumbrado á ver practicar en Cádiz las operaciones de carga y descarga de las mercancías (...), experimenté la mas dolorosa decepción al caminar de puerto en puerto y ver en casi todos, hasta en alguno de los mas insignificantes, atracados los buques á muelles espaciosos, en donde directamente y sin el auxilio de barcazas, se desembarcaban y embarcaban las mercancías, y en los que gruas, tinglados, almacenes, vias férreas auxiliares y otros valiosos elementos, en ellos establecidos, prestaban al comercio facilidades desconocidas en Cádiz» (A.H.P.C., *legajo 7.782, expediente 9, Memoria de Salvador Viniegra y Valdés, Antecedentes generales sobre el puerto de Cádiz, 31 de marzo de 1884, c. 1r*).

¹⁵⁴ Con il *Real Decreto* del 17 dicembre 1851, erano state poste a carico dello Stato le opere di miglioramento e sistemazione dei porti di interesse generale, tra i

anni non avevano sortito effetti rilevanti: infatti, non sarebbero stati realizzati interventi organici di trasformazione e di ampliamento dell'impianto, se non al termine del secolo¹⁵⁵.

Tuttavia, a partire dalla metà del XIX secolo, i progetti per la riorganizzazione del porto si susseguirono a ritmo spedito: nel 1853, fu elaborato dall'ingegnere Juan Manuel Muñoz un primo progetto, del costo di 30.000.000 *reales*¹⁵⁶; nel 1861, fu presentato il piano generale *de obras y mejoras* dell'ingegnere capo Juan Martínez Villa, che prevedeva una spesa di 53.000.000 *reales*¹⁵⁷; nel 1863, l'ingegnere capo Carlos María Cortés preparò uno studio integrativo del precedente progetto¹⁵⁸; nel 1869, fu presentato un nuovo piano, del costo di ol-

quali fu collocato anche quello gaditano; in conseguenza di ciò, fu costituita la *Junta del Puerto de Cádiz*, che avviò i primi studi e progetti per la riqualificazione dell'impianto.

¹⁵⁵ In quella fase vi erano seri motivi di pessimismo per le attività marittime e il commercio gaditani: «Cádiz, durante el siglo XIX, fue perdiendo posiciones dentro del conjunto portuario español. Aunque los parámetros utilizados no son siempre los mismos, el tonelaje de los barcos registrados, el correspondiente a los que recalán en cada puerto, el valor de lo recaudado por las aduanas respectivas o el tonelaje mercantil constatado, dan una idea aproximada del puesto que ocupan en cada fecha. De esta forma el de Cádiz se situaba en primer lugar en 1800, el tercero sobre 1830, el cuarto en 1845, el tercero de nuevo en 1860 y el quinto en 1875. Es decir, a lo largo del XIX otros puertos consolidan, de forma continuada, su supremacía respecto al gaditano, que había ostentado durante la anterior centuria la cabecera de la lista» (J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, J. TORREJÓN CHAVES, *Necesidad de un desarrollo integrado para una ciudad marítima: la propuesta portuaria para Cádiz de García Gutiérrez*, introduzione in A. GARCÍA GUTIÉRREZ, *Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz*, Cádiz 1895, nuova edizione dell'opera, promossa da Camara Oficial de Comercio, Unicaja e Puerto de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1995, nota 2, p. 13).

¹⁵⁶ Nel progetto di Muñoz, che riguardava il tratto di mare compreso tra la punta di San Felipe e *los Corrales*, erano contenuti i risultati dei sondaggi marini e le verifiche della qualità del fondo della baia. L'elaborato prevedeva il prolungamento della punta di San Felipe e del molo *de la Capitania*, fino a raggiungere il *cerrillo de la Galera*, al cui estremo era stato progettato un molo di legno, con una scogliera sino a *los Corrales*. Il piano si proponeva, altresì, la realizzazione di una nuova protezione per il molo della *Puerta de Sevilla*, con un prolungamento dal baluardo di San Antonio – dove si trovava l'edificio della dogana – fino alla *rampa del pescado* del molo principale.

¹⁵⁷ Con questo progetto, Martínez Villa proponeva di costruire una darsena aperta, mediante il prolungamento della punta di San Felipe, fino a 420 metri, e del molo *de la Capitania*, fino a 400 metri; inoltre, era prevista la realizzazione di una darsena chiusa tra quest'ultimo molo e il sito *de los Corrales*.

¹⁵⁸ Da parte sua, Cortés progettò di prolungare la punta di San Felipe, fino a 1.000 metri, e il molo *de la Capitania*, fino a 450 metri, con una protezione (*mar-*

tre 184.000.000 *reales*, dal comandante del corpo degli ingegneri militari, Rafael Cerero¹⁵⁹; dal 1874, tale progetto fu aggiornato dalla neocostituita «Sociedad del Puerto Mercantil de Cádiz», dotata di un capitale di 120.000.000 *reales*, e, poi, fu acquisito dalla *testamentaria* di Diego Fernández Montañéz¹⁶⁰; nel 1879, fu predisposto lo studio di Salvador Viniegra y Valdés per un molo di ferro a Puntales, del costo di 1.637.511,35 *reales*; nel 1881, fu presentato il progetto della «Sociedad Franco-Inglesa de Aguas y Puertos», del costo di 6.000.000 *pesetas*¹⁶¹; infine, nel 1895, fu elaborato il piano dell'ingegnere capo Francisco Lafarga, per un importo pari a 33.048.319 *pesetas*¹⁶². Questi progetti – che si ponevano, essenzialmente, il problema della localizzazione del porto –¹⁶³ rimasero, in gran parte, inattuati, nonostante le

tillo) perpendicolare di 200 metri e con darsene esterne per l'attracco di navi di grande stazza.

¹⁵⁹ Cerero proponeva un nuovo molo di costa, per un fronte di 1.200 metri, con darsene aperte, disposte in parallelo al molo stesso.

¹⁶⁰ Diego Fernández Montañéz, al momento della sua morte, aveva lasciato 24.000.000 *reales* per la promozione delle opere necessarie alla città, tra cui il dragaggio del porto e la costruzione di bacini, darsene e magazzini: «gracias a tal legado, se repararon las obras preexistentes y se alargaron el malecón de San Felipe y el muelle de Capitanía, al que se construyó un pequeño martillo»; inoltre, con gli stessi fondi, «se colocó en Puntales un muelle metálico de 500m de longitud, que fue aprobado por R.O. de 4 de marzo de 1881 y proyectado por Salvador Viniegra, encargándose de su construcción la casa belga Cockeril de Sereing» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 139).

¹⁶¹ Questa società assunse l'impegno di realizzare darsene di 8 metri di profondità, dove potessero trovare riparo navi di grande stazza.

¹⁶² Il progetto di Lafarga era suddiviso in due parti: le opere di realizzazione immediata e le opere di futuro ampliamento. Le prime consistevano nella costruzione di una darsena continentale tra il molo *de la Capitanía*, la *muralla del mar* e il *dique de San Felipe*, per un totale di 1.849 metri di banchine, riservate alle navi a vela o a vapore impegnate nel cabotaggio nazionale o nel commercio con l'Europa e l'Africa. Le seconde occupavano il fronte dal *dique de San Felipe* fino al cantiere navale di Veá-Murguía, al fine della creazione di un porto per le imbarcazioni di ogni dimensione e, in particolare, per le navi a vapore destinate alla navigazione atlantica.

¹⁶³ Come è stato ricordato: «La época fue especialmente activa en el ámbito de los proyectos portuarios, teniendo lugar un fortísimo debate acerca de su localización. Algunos dudaban de que la plaza de Cádiz fuese el lugar óptimo donde levantar las infraestructuras portuarias que tan perentoriamente la bahía necesitaba, y propusieron construir el nuevo puerto comercial adentrado en la bahía, ya fuese en la zona de Puntales o del Trocadero, que conceptuaron como los dos únicos lugares donde podría reunir las condiciones precisas. Tal idea fue defendida por los ingenieros Luis de Torres Vildósola y Manuel Pastor y Landero; mientras que se hallaron resultantemente a favor de mantenerlo en Cádiz los también ingenieros Juan Martínez Villa y Carlos María Cortés, así como el historiador Adolfo de Castro. El Ayunta-

esigenze impellenti, come quella del collegamento con adeguati moli e infrastrutture portuali della linea ferroviaria Siviglia-Cadice, «che secondo il progetto doveva terminare sulla costa davanti a Cadice»¹⁶⁴.

Nella parte della sua memoria che si riferiva allo stato del porto gaditano nel 1771, Viniestra y Valdés aveva scritto che le sue illusioni sull'importanza marittima di Cadice erano cadute, alla luce dei progressi in atto negli altri porti spagnoli: «Mis ilusiones sobre la importancia marítima de Cádiz vinieron por tierra, porque si bien el movimiento de su bahía era importante, á medida que Málaga llevase á cabo sus proyectadas mejoras en su puerto, Sevilla adelantará en las obras hidráulicas emprendidas para dar mas fondo al cauce del Guadalquivir y las vías férreas de Sevilla y Mérida á Huelva se construyeran, si Cádiz no se aprestaba á vestirse á la moderna (...), iria perdiendo toda su importancia y quedaría exclusivamente reducida al movimiento de su propio consumo»¹⁶⁵.

Malgrado ciò, il porto, dopo i primi decenni bui del secolo, aveva ripreso a svolgere una funzione essenziale per l'esportazione dei prodotti locali (generi agricoli, vino e minerali) e, soprattutto, per l'importazione di materie prime, generi alimentari e prodotti finiti dai paesi esteri (Europa, America e Filippine)¹⁶⁶.

miento gaditano se opuso radical y vehementemente al traslado» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 139; cfr. J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., pp. 27-30).

¹⁶⁴ A. GARCÍA GUTIÉRREZ, *Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz*, cit., p. 16. Solo nel 1908, dopo tante iniziative andate a vuoto, furono avviati i lavori per il porto, secondo il progetto elaborato dall'ingegnere Federico Molini.

¹⁶⁵ A.H.P.C., legajo 7.782, expediente 9, *Memoria de Salvador Viniestra y Valdés, Antecedentes generales sobre el puerto de Cádiz, 31 de marzo de 1884*, c. 1r.

¹⁶⁶ Il dato di maggiore rilievo del nuovo ciclo economico era rappresentato dal fatto che la baia gaditana, a partire dagli anni quaranta, era tornata al centro di un denso circuito di scambio, che riguardava, come ha ricordato Madoz, le merci più svariate: *le merci di provenienza interna* (acquavite, canapa, carta, ceci, cera, fagioli, ferro, fichi, grano, granturco, mandorle, mercurio, nocciole, olio, olive, olona, orzo, pelli conciate, piombo, riso, sapone, seta, strutto, tessuti di lana e di seta, verderame, vino, uva passa e zafferano – oltre a burro, cotone, filati, piastrelle, prodotti chimici, rame, teleria, turaccioli di sughero e vetri –); *le merci d'importazione (i prodotti d'oltremare*: acquavite, baccalà, balsami, cacao, caffè, cardamomo, cascariglia, cedro, cocciniglia, cocco, cotone, cuoio, estratto e radice di ratania, gialappa, gramignola, indaco, lana, legnami, pepe, pruno, rame, salsapariglia, sevo, stagno, tartaruga, tele, vaniglia e zucchero; *i prodotti esteri*: acciaio, baccalà, biacca, burro, cannella, carbone, carne salata, catrame, cerchi di ferro, chiodi di garofano, cotone, capparosa, datteri, doghe, ferro,

Un altro aspetto fondamentale dello stato del porto gaditano era rappresentato dai fenomeni di abbassamento del fondale, che furono affrontati nuovamente, ma con maggiore consapevolezza, nel corso dell'Ottocento. I sondaggi compiuti nel 1789 ad opera di Vicente Tofiño de San Miguel, per la preparazione della pianta del porto di Cadice – che divenne la base per le elaborazioni progettuali della seconda metà del secolo successivo¹⁶⁷, avevano già messo in evidenza questo rilevante punto di debolezza della rada gaditana. Nel 1859, l'ingegnere Juan Martínez Villa osservava che, nel corso di settant'anni, l'interramento medio dell'insenatura tra il castello di Puntales e la Punta de la Clica aveva raggiunto i due metri, mentre i sedimenti e gli altri residui erano avanzati all'interno della baia di circa un chilometro e mezzo in vari tratti¹⁶⁸. A questi problemi, a partire dal *Real*

filati, formaggio olandese, galle, gioielli e metalli preziosi, gomma arabica, incenso, latta, legnami, lenti e specchi, macchinari, maioliche, marmo, olona, ottone, pepe, prodotti chimici e farmaceutici, profumi, strutto, *tablas* di Fiandra, *tablones* della Svezia, tè, tela cerata, tessuti di vario genere e verderame); *le merci di destinazione e di consumo interno* (aceto, acquavite, biacca, birra, burro, canapa, cappelli, carbone, carni e insaccati, carta, catrame, ceci, cera, cioccolata, confetture, cuoio, farina, fave, ferro, filati, formaggio, frutta, grano, granturco, lana, legnami, maioliche, mandorle, mattoni, olio, orzo, panni, patate, pelli conciate, peperoni, pesce fresco e salato, piombo, rame, riso, sapone, seta, sevo, teleria, tessuti di vario genere, uva passa, vino, zafferano – oltre ai generi coloniali e stranieri di maggiore diffusione –); *le merci di esportazione e riesportazione verso l'estero* (acquavite, carta, ferro, grano, olio, olive, pelli conciate, prodotti chimici e farmaceutici, sale, seta e tessuti di seta, strutto, vino, tessuti di filo e di lana, zafferano, oltre a «los géneros ultramarinos y estrangeros que encierra en sus almacenes de depósito» – baccalà, cacao, caffè, cannella, carne salata, cascariglia di cacao, cocciniglia, cuoio, datteri, formaggio, indaco, legnami, pepe, rame, tabacco e zucchero –); *le merci di esportazione e riesportazione verso l'America e l'Asia* (acquavite, aglio, calzature, capperi, carciofi, carne salata, carta, ceci, cipolle, comino, fagioli, farina, ferro, insaccati di maiale, libri, maioliche e piastrelle, mattoni, olio, olive, pasta, peperoni, pesce salato, prodotti chimici e farmaceutici, sale, sapone, seta, sevo, tessuti di vario genere, turaccioli di sughero, vino, zafferano). Vi è da precisare che, per commercio con l'estero, si intende, nella sostanza, l'attività di scambio con gli altri paesi europei (cfr. P. MADDOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Andalucía*, cit., pp. 87-89 e pp. 137-143).

¹⁶⁷ La pianta del porto di Cadice predisposta «a escala 1/31.000 (...), por la Comisión Hidrográfica para el Atlas Marítimo de España, al mando del Brigadier Vicente Tofiño de San Miguel (...) representa el relieve submarino por sondas batimétricas, expresadas en brazas de 6 pies de agua, y también indica veriles, bajos, bancos de arena y amplitud de la marea» (C. DE SAN ANTONIO GÓMEZ, M. Á. LEÓN CASAS, *La cartografía aplicada a la representación de las obras públicas españolas. Siglos XVI y XVII*, in «XIV Congreso Internacional de Ingeniería Gráfica», Santander 2002, p. 3; <<http://departamentos.unican.es/digteg/ingegraf/cd/ponencias/175.pdf>>).

¹⁶⁸ Infatti, i depositi di materiali erano avanzati «hacia la bahía cerca de kilóme-

Decreto del 1851, si sarebbe dovuto porre rimedio con le opere di dragaggio e sistemazione dei porti di interesse generale, poste direttamente a carico dello Stato.

La trasformazione più significativa del XIX secolo, comunque, fu l'utilizzo della tecnologia del vapore come forza motrice delle navi¹⁶⁹: l'8 luglio 1817, infatti, giungeva nella baia gaditana la prima imbarcazione a vapore spagnola, il «Real Fernando», di proprietà della «Real Compañía de Navegación del Guadalquivir»¹⁷⁰. Nel corso di tutto il periodo successivo e, in particolare, dopo il 1830, molte altre navi a vapore – oltre le spagnole, quelle inglesi, seguite dalle francesi – solcarono le acque del golfo di Cadice, sostituendo progressivamente, anche se non immediatamente, le navi a vela¹⁷¹. Questa innovazione, però, non fu vantaggiosa per il porto gaditano, che aveva basato buona parte della sua fortuna sulle condizioni naturali della baia e sulla presenza di venti propizi alla navigazione: il passaggio al vapore annullava questi fattori favorevoli e rendeva ancora più difficile la competizione con gli altri scali spagnoli¹⁷². Inoltre, la modifica delle caratteristiche e l'aumento delle dimensioni delle navi si aggiungeva alle altre motivazioni che erano alla base della ricerca di una più adeguata

tro y medio en varios parajes, y dos kilómetros nada menos la Punta de Laclica, cuya situación, además, ha variado»; inoltre, «otra prueba suministra ante los diques el mismo Caño del Arsenal, útil aún a marea baja hace 15 años; inservible hoy sin dragados previos» (E. BENOT, *Memoria sobre la limpia de la bahía de Cádiz y con más especialidad del caño del arsenal*, Imprenta de la Revista Médica, Cádiz 1885, p. 8).

¹⁶⁹ Cfr. J.M.^a VALDALISO, *La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial*, in «Revista de Historia Económica», n. 1, 1992.

¹⁷⁰ Cfr. J. GUILLÉN TATO, *El Real Fernando, primer vapor español (1817-1967)*, Servicio de publicaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid 1967.

¹⁷¹ Ancora nel 1850, le imbarcazioni a vela (brigantini, fregate e polacche-golette) erano la grande maggioranza di quelle entrate nel porto di Cadice, mentre le navi a vapore rappresentavano appena il 9% del totale. Infatti, nonostante il «Real Fernando» avesse fatto la sua comparsa nel secondo decennio dell'Ottocento, solo dopo un cinquantennio i vapores iniziarono a rappresentare il mezzo mediante il quale si svolgevano normalmente i traffici marittimi: così, «el verdadero auge de la navegación a vapor se dio a partir de 1870, cuando se aplicaron mejoras técnicas que redujeron el consumo de carbón, momento que coincidió con la terminación del Canal de Suez» (A. RAMOS SANTANA, *Introducción*, cit., p. 20).

¹⁷² Quindi: «La imposición y generalización del barco de vapor – ya muy avanzada la centuria – coadyuvó a la decadencia de Cádiz, al quitarle su carácter de imprescindible» (J. TORREJÓN CHAVES, *El área portuaria de la Bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, cit., p. 133).

infrastruttura portuale, di cui Cadice mancava e non riuscì a dotarsi compiutamente fino al XX secolo.

Non erano bastati a mutare le sorti ultime della città i sintomi di recupero registrati verso la metà degli anni trenta, con l'afflusso di numerosi commercianti-armatori provenienti da altre regioni e, soprattutto, dal nord della Spagna, attratti a Cadice dalla riattivazione delle attività portuali¹⁷³. Né servì a questo scopo la ripresa della fase successiva, durante la quale lo scalo gaditano si convertì da testa di ponte dell'attività mercantile tra l'Europa e l'America a «porto e porta» del sud della Spagna, che si rivolgeva ai mercati esteri – quelli europei, principalmente – per rifornire l'intera regione andalusa e garantire gli sbocchi commerciali alle sue delimitate esportazioni. In particolare, nel corso degli anni tra il 1852 e il 1856, così come tra il 1860 e il 1863, si avvertì un'evoluzione positiva della città, sospinta dalla congiuntura generale favorevole, ma anche da fenomeni di innovazione e di crescita della borghesia locale, soprattutto nel settore del trasporto marittimo.

In quel periodo si formarono – su impulso dei commercianti ga-

¹⁷³ In quegli anni giunsero nel centro gaditano alcuni protagonisti del successivo risveglio marittimo e commerciale della città, come Miguel Martínez de Pinillos, José Matía, Ignacio Fernández de Castro e Antonio López (cfr. J.C. DÍAZ LORENZO, *Naviera Pinillos 1840-1990. 150 años de historia marinera*, Litografía A. Romero, Santa Cruz de Tenerife 1990; M.^a C. CÓZAR NAVARRO, *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1997; J.G. MANRIQUE DE LARA, *La Marina mercante ochocentista y el Puerto de Cádiz («A. López y Compañía» y el emporio gaditano de la Trasatlántica)*, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz 1973; M. RODRIGO ALHARILLA, *Antonio López y López (1817-1883), primer Marqués de Comillas. Un empresario y sus empresas*, Madrid, Fundación Empresa Pública – Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo 9.603, 1995). La borghesia mercantile che operava a Cadice, anche quella abituata alle comodità del commercio su commissione, avviò una seria diversificazione dei propri interessi, non potendo essere riposte le condizioni di estremo favore che avevano caratterizzato il predominio economico di Cadice durante il *siglo de oro*. A partire dal quinto decennio dell'Ottocento, quindi, i commercianti intrapresero nuove iniziative e investimenti in campi del tutto nuovi: tra le diverse forme di attività degli imprenditori gaditani, assunse fondamentale rilevanza la costituzione di società di commercio e di promozione dei trasporti (sia per le comunicazioni terrestri, che per quelle marittime). Come è stato notato: «Realmente llama la atención la diversidad de negocios que van a plantearse los comerciantes gaditanos formando sociedades o compañías, ya de carácter especulativo, mercantil, de transporte, etc. (...). A partir de los cuarenta, las empresas dedicadas al transporte se convierten en piezas apetecidas por la burguesía inversora gaditana, a juzgar por la profusión de compañías que con este fin se crean» (A. RAMOS SANTANA, *Cádiz en el siglo XIX, de ciudad soberana a capital de provincia*, cit., p. 98).

ditani – un gran numero di compagnie di navigazione¹⁷⁴, tra le quali spiccavano la «Pinillos, Izquierdo y Cía.», che, fondata nel 1835, si trasformò in «Pinillos, Sáenz y Cía.» nel 1883, e la «Compañía de Vapores Correos de Antonio López», che, sorta nel 1857, cambiò la propria denominazione in «Compañía Trasatlántica» nel 1881, diventando l'impresa marittima più importante della Spagna¹⁷⁵: infatti, mentre «Pinillos era un'impresa familiare. Trasatlántica era una potenza economica patrimoniale, ben nota negli ambienti della finanza e della navigazione mondiali»¹⁷⁶. Inoltre, si verificò un considerevole incremento delle linee regolari di navigazione, che riguardavano soprattutto le navi a vapore (fino a 1.500 tonnellate e 500 cavalli vapore) e collegavano il porto di Cadice con il Guadalquivir e Siviglia, il Mediterraneo, il Marocco, l'isola di Fernando Poo, il Portogallo, il nord della Spagna, Londra e l'Inghilterra, la Francia, l'Olanda, la Germania, le Canarie, le Antille, l'America del sud e le Filippine¹⁷⁷.

La documentazione relativa al movimento delle navi nel porto di Cadice, riportata nei «Partes Oficiales de la Vigía de Cádiz»¹⁷⁸, ha

¹⁷⁴ Erano, precisamente, le seguenti: «Mariano Leford», «Sociedad Anónima Nueva Empresa Gaditana», «Ignacio Fernández de Castro», «Matía, Menchacatorre y Cía.», «Arrigunaga e Hijos», «La Hispano Cubana, Sociedad Mercantil Marítima de los Señores Sicre, García y Cía.», «Compañía Española de Navegación», «Empresa de Vapores Correos Trasatlánticos», «Naviera Pinillos, Sáenz y Cía.», «Compañía de Vapores Correos de Antonio López».

¹⁷⁵ Come è stato sottolineato: «La pugna y rivalidad mercantil entre ambas empresas había de traducirse en una gran actividad en el puerto gaditano y, curiosamente, la noble competencia entre una y otra habría de reflejarse hasta en los nombres de los buques más señeros que, con frecuencia eran sinónimos o paralelos» (R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, cit., p. 87).

¹⁷⁶ J. G. MANRIQUE DE LARA, *La Marina mercante ochocentista y el Puerto de Cádiz («A. López y Compañía» y el emporio gaditano de la Trasatlántica)*, cit., pp. 14-15. La flotta della «Compañía Trasatlántica», nel 1894, raggiunse il numero di 36 grandi navi a vapore, per un totale di 111.499 tonnellate, con circa 2.500 marinai (la metà dei quali erano gaditani).

¹⁷⁷ Cfr. R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, cit., pp. 84-86; J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, J. TORREJÓN CHAVES, *Necesidad de un desarrollo integrado para una ciudad marítima: la propuesta portuaria para Cádiz de García Gutiérrez*, cit., p. 19.

¹⁷⁸ Cfr. A. GULLÓN, M.J. PORTELA, *Los partes oficiales de la Vigía de Cádiz. Análisis y posibilidades de una fuente (1890)*, in «Baluarte. Revista de Estudios gaditano-cubanos», n. 1, 1994. Dalla Torre di Tavira, nel centro di Cadice, era possibile controllare l'ingresso e l'uscita delle navi nella baia, con una vista che arrivava fino a 100 km. di distanza. Nel 1778 questa torre divenne la vedetta ufficiale della città. A questo proposito, è opportuno fare ricorso alla descrizione di De Amicis, secondo cui:

consentito di ricostruire una serie pressoché completa di dati sul movimento marittimo, dal 1798 fino ai nostri giorni¹⁷⁹, fornendo informazioni sulle condizioni metereologiche, sulle imbarcazioni che entravano e uscivano dalla baia – con la specificazione del nome della nave, del tipo, del tonnello, della provenienza, della destinazione, del nome del capitano e del consignatario, ecc. –, sugli annunci di carattere commerciale. Tuttavia, mentre le indicazioni sul numero e sul tonnello delle navi che arrivavano nello scalo gaditano sono state sempre largamente impiegate dagli studiosi, sono mancate valutazioni approfondite e continue sulle attività che si svolgevano nel porto di Cadice e sulla loro concreta dinamica.

Con l'arrivo della ferrovia nella baia gaditana nel 1861, si fece ancora più pressante l'esigenza di attività, infrastrutture e impianti adeguati per il porto¹⁸⁰. In particolare, va evidenziato che: «Il grande sviluppo della costruzione navale, in quell'epoca, era rivolto alla diffusione dell'imbarcazione a vapore con scafo metallico. Si può osservare che la fabbricazione delle navi a vapore ebbe origine nel sud, concretamente a Cadice, passando ad altre regioni successivamente»¹⁸¹.

«in tutta la città non v'è un tetto; (...) quasi su ogni terrazza si innalza una torricina (...) sormontata da un'altra terrazza, o da una cupoletta, o da una specie di casotto da sentinella (...). E tutte queste cupolette, queste punte, questi merli, che formano alla città un contorno svariato e bizzarro, spiccano e appaiono più bianchi sul vivo azzurro del mare. Lo sguardo percorre tutto l'istmo che unisce Cadice al continente, abbraccia un lunghissimo tratto della costa lontana su cui biancheggiano le città di Puerto Real e di Puerto Santa María e villaggi e chiese e ville; e spazia nel porto e sull'oceano e pel bellissimo cielo che gareggia col mare di limpidezza e di luce» (E. DE AMICIS, *Spagna*, G. Barbèra, Firenze 1928, p. 383). Tuttavia, non si trattava solo di una ragione estetica o ambientale a motivare questa scelta. Infatti, le torri di vedetta (*torres de vigía*), circa 200 in tutta la città, avevano la funzione essenziale della sorveglianza del mare e del controllo delle navi che entravano nel porto gaditano.

¹⁷⁹ Cfr. R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, cit., pp. 76-86.

¹⁸⁰ Infatti, come è stato rilevato, Cadice avrebbe dovuto affrontare una doppia sfida: «por un lado, la importancia creciente del tráfico terrestre por el invento del ferrocarril amenazaba con alejarle de los centros de decisión, y por otro la máquina de vapor hace que se desarrollen nuevos prototipos de barcos para los que el puerto y la Bahía eran inconvenientes debido tanto a cuestiones de índole batimétrica, calado escaso, como de índole técnica, carencia de muelles y máquinas que responderían a la nueva organización de trabajo» (*Historia de la ciudad de Cádiz*, in «Programa Operativo Interreg II, Proyecto Interreg II Cádiz», a cura di Ayuntamiento de Cádiz e Universidad de Cádiz, <<http://www.cadizayto.es/interreg/cadiz/histo.htm>>).

¹⁸¹ C. YANES, *La máquina de vapor e industrialización en Andalucía*, Universidad de Sevilla, Sevilla 2003, <<http://www1.us.es/pautadatos/publico/asignatu>>

La struttura produttiva di più antica data esistente nella baia era il cantiere navale, realizzato nel 1840 dall'imprenditore inglese Thomas Haynes nell'area di Puntales, al di fuori della cinta urbana. L'impresa, che nel 1882 assunse la denominazione di «Sons of Thomas Haynes», si occupava della costruzione di navi a vapore con scafi di ferro, di diverso tipo¹⁸². Negli anni seguenti, oltre all'installazione nel 1863, nell'area di Trocadero e Matagorda, dello stabilimento dell'impresa «Antonio López y Cía.» per la riparazione dei vapori postali transatlantici¹⁸³, non furono concretizzate le ulteriori iniziative di cui si avvertiva fortemente il bisogno¹⁸⁴. Tuttavia, nel 1869, Andrew Patterson e

ras/876/1220/industrializacion%20andaluza.html>. Per una più ampia descrizione dell'evoluzione dell'industria navale a Cadice, cfr. M.F. MARTÍNEZ ROMERO, *La industrialización en Cádiz: sector naval (siglos XIX-XX)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz 1991.

¹⁸² Cfr. J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, J. TORREJÓN CHAVES, *Necesidad de un desarrollo integrado para una ciudad marítima: la propuesta portuaria para Cádiz de García Gutiérrez*, cit., pp. 17-18. La prima nave a vapore di questo cantiere era stata varata nel 1850.

¹⁸³ Cfr. M.F. MARTÍNEZ ROMERO, *La construcción naval en España en los siglos XIX y XX. Historia de la factoría de Matagorda en la bahía de Cádiz*, Editorial de la Universidad Complutense, Madrid 1988. A partire dal 1889, cambiò un aspetto sostanziale di quest'attività, ad opera del figlio del fondatore dell'impresa, Claudio López y Brú: «Hasta entonces el astillero había funcionado para satisfacer las necesidades de la flota solamente, ya que la Compañía compraba sus barcos en el extranjero. Es a partir de ahora cuando la Compañía va a construir sus propios barcos en su propio astillero. Además también se efectuarán los recorridos ordinarios y extraordinarios de los buques de su flota, realizándose, asimismo, obras de consideración en numerosos barcos mercantes españoles y extranjeros, así como también en buques de guerra» (M.F. MARTÍNEZ ROMERO, *La industrialización en Cádiz: sector naval (siglos XIX-XX)*, cit., p. 88). La prima nave costruita dalla «Compañía Traslántica» a Matagorda fu il *Joaquín de Piélagos*, varato il 9 maggio 1891: si trattava di un vapore ad elica di 732 tonnellate lorde e 524 nette, lungo 58,61 metri, largo 8,36 metri e alto 5,37 metri, con un pescaggio massimo di 4,57 metri e con una potenza di 138 CV.

¹⁸⁴ Nella zona del Trocadero era sorto il 3 settembre 1848, per iniziativa dei commercianti gaditani, un bacino di carenaggio della «Empresa Gaditana del Trocadero», con trazione a vapore, in grado di accogliere contemporaneamente due navi di 1.000 tonnellate ciascuna. La stessa compagnia di navigazione «Antonio López y Cía.», tuttavia, fu costretta a ricorrere per il carenaggio e le riparazioni delle fregate ad elica, previo accordo con il governo, al bacino n. 1 (San Carlos) dell'arsenale de La Caraca, che era stato ampliato e che, in quel momento, era l'unico in grado di contenerle. Malgrado ciò, la *factoría* di Matagorda ebbe una notevole importanza: «La instalación definitiva de Matagorda comprendía: un taller para la reparación de máquinas, instalado en el antiguo depósito de locomotoras de la estación; un taller de fraguas o herrería, montado en un edificio de fábrica de ladrillo, y varios tinglados para almacenaje y naves de carpintería para carenas y reparaciones de alguna envergadura,

George Taylor crearono un'impresa di costruzione di macchine a vapore per imbarcazioni, sempre nel perimetro del Trocadero. Solo verso la fine del secolo, nel 1888, fu costituita dai fratelli Alejandro, Juan e Miguel Veá-Murguía, insieme ad altri membri, la società denominata «Factoría Naval Gaditana»¹⁸⁵, allo scopo di impiantare un nuovo cantiere navale a Cadice¹⁸⁶, la cui prima pietra fu posta il 23 luglio 1891 nella zona *de los Corrales*.

Nel frattempo, era proseguita la messa in opera di nuovi interventi di ingegneria idraulica. L'azienda «William Denny & Bros.» di Dumbarton, su indicazione di Antonio López, nel 1864 aveva ideato un bacino galleggiante di ferro di 91 metri di lunghezza, 14,40 di larghezza e 6 di profondità, del costo di 75.000 lire sterline¹⁸⁷. Gli ingegneri di Glasgow, Robert Bruce Bell e Daniel Miller, insieme al collega spagnolo Eduardo Pelayo, a loro volta, erano stati incaricati da Antonio López di dirigere il progetto per la realizzazione di un bacino a secco di 156 metri di lunghezza nella parte superiore, 19,5 di larghezza all'entrata e 7 di profondità media, del costo totale di 4.913.167,70 *pesetas*: il *dique seco*, disposto tra il castello di Matagorda e il *caño* del Trocadero, fu inaugurato il 3 luglio 1878¹⁸⁸. Nel 1894, i figli di Thomas Haynes avevano ottenuto il brevetto per «un sistema basato su un bacino ausiliario galleggiante per le riparazioni delle navi, senza necessità di scaricarle o di sistemarle in un bacino a secco»¹⁸⁹,

pintura de fondos, limpieza y demás operaciones en que resulta necesario colocar el buque en seco» (J.G. MANRIQUE DE LARA, *La Marina mercante ochocentista y el Puerto de Cádiz* («A. López y Compañía» y el emporio gaditano de la Trasatlántica), cit., p. 23).

¹⁸⁵ La società, rimasti solo i tre fratelli, cambiò la propria denominazione, prima, in «Veá-Murguía Hermanos» e, poi, in «Veá-Murguía Hermanos, Noriega y Cía». Alla fine del secolo (1898), insieme con l'inglese «Vickers» e la «Maquinista Terrestre y Marítima» di Barcellona, la società gaditana diede vita alla «Constructora Naval Española».

¹⁸⁶ Cfr. M. DE RETEGUI Y BENSUSAN, *La factoría naval «Veá-Murguía Hermanos»*, Imprenta Jiménez-Mena, Cádiz 1975.

¹⁸⁷ «Sin embargo (...), la incertidumbre del resultado que podría dar un dique de esta clase en una bahía tan agitada por los vientos de Levante y Sudoeste como es la de Cádiz impulsaron a Antonio López y Cía. a dejar en el papel el proyecto» (M. F. MARTÍNEZ ROMERO, *La industrialización en Cádiz: sector naval (siglos XIX-XX)*, cit., p. 80).

¹⁸⁸ Cfr. COMPAÑIA TRASATLÁNTICA, *Antecedentes históricos y descripción del dique de carenas y factoría naval de Matagorda*, Imprenta de la Revista Médica, Cádiz 1901. Il bacino era svuotato dall'acqua di mare, con l'impiego di macchine a vapore di origine inglese.

¹⁸⁹ J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, J. TORREJÓN CHAVES, *Necesidad de un desarrollo in-*

che entrò in funzione l'anno successivo. Infine, nel 1896, si era avviata la costruzione del bacino a secco n. 4 de La Carraca – un po' meno lungo, ma più largo di quello di Matagorda –, che fu completato nel 1904.

Nonostante le innumerevoli iniziative portate a termine nel corso dell'Ottocento, si sarebbe dovuto attendere il secolo successivo per assistere al dispiegamento di un'opera organica per la trasformazione del porto di Cadice e per la realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie ad un impianto moderno. Nel 1902, infatti, fu costituita la *Junta de Obras del Puerto*¹⁹⁰, che, con notevole ritardo rispetto alle altre spagnole – a Barcellona e Bilbao tale organismo esisteva, rispettivamente, fin dal 1869 e dal 1872 –, si poneva l'obiettivo di raccogliere il capitale occorrente per le opere portuali e di dare impulso agli interventi di adeguamento dello scalo gaditano ai grandi cambiamenti tecnici che si erano prodotti nei traffici e nella navigazione marittima.

Alla fine del XIX secolo, quasi tutti i grandi porti avevano effettuato opere infrastrutturali di notevole importanza, dovendosi adattare alle nuove esigenze della navigazione a vapore¹⁹¹, ma Cadice, malgrado la sua precoce esperienza in questo campo – che non fu seguita dall'abbandono della vela, perlomeno fino agli anni settanta dell'Ottocento –, non partecipò prontamente a queste azioni diffuse di rinnovamento e modernizzazione¹⁹². Questo ritardo fu provocato, oltre

tgrado para una ciudad marítima: la propuesta portuaria para Cádiz de García Gutiérrez, cit., p. 18.

¹⁹⁰ Cfr. *Centenario de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz (1902-2002)*, Autoridad Portuaria de Cádiz, Cádiz 2002.

¹⁹¹ Infatti, si presentava una situazione del tutto nuova: «In the last decades of the 19th century, there was a great transformation in Spanish and Portuguese harbours, as well as in the independent countries in Latin America, which had to adjust to the requirements of steam navigation. The new iron-hull boats, propelled by steam engines, with higher capacity and speed and regular stops, imposed important transformations in ports. The *steam revolution* eased big works that were necessary in harbours, such as the building of docks and wharfs and dredging. The bigger capacity of boats required deeper and bigger docks. Furthermore, docks were equipped with loading and unloading equipments and big storage areas, where bigger amounts of merchandises were kept» (J. ALEMANY, *Port and town relationships in Europe and Latin America: experience interchange and cooperation for urban progress*, in «Portus», n. 1, 2001, p. 6; <http://www.arcato.org/Ressources/Documents/article_alemanny_GB.pdf>).

¹⁹² Come è stato opportunamente ricordato: «El XIX presenta un balance desalentador. Cien años no han sido suficientes para construir una de las infraestructuras más necesarias de la ciudad y la Bahía de Cádiz. Al muelle de la Capitanía y a

che dalle mutate condizioni economiche della città, dalla perdurante convinzione che l'eccezionale situazione di favore della baia gaditana, la sua disposizione geografica, i suoi venti, le sue correnti marine e l'esperienza dei suoi commercianti-armatori avrebbero potuto ancora sopperire alla scarsa dotazione di impianti e alla mancanza di interventi complessivi di razionalizzazione dello spazio marittimo da parte dell'uomo.

Tuttavia, «nel XIX secolo è stato riconosciuto che il determinismo geografico, che fino ad allora ha guidato lo sviluppo del porto (e in conseguenza di ciò, quello di una società, la gaditana), doveva essere completato in qualche modo dalle realizzazioni umane, vale a dire, alcuni impianti portuali solidi»¹⁹³. Questa nuova consapevolezza, irradiandosi in un contesto economico e sociale fortemente legato al mare e allo sfruttamento delle opportunità che esso offriva, avrebbe consentito nel corso del XX secolo di operare le trasformazioni necessarie per realizzare, in varie tappe, grandi progetti e un'infrastruttura portuale di prim'ordine¹⁹⁴.

Cadice non avrebbe ospitato più i mille velieri che una volta imbandieravano la baia, venendo a recarle i tributi del Nuovo Mondo¹⁹⁵, ma si apprestava ad accogliere l'invito, che le aveva rivolto Salvador Viniestra y Valdés in quel finale del secolo, «á vestirse á la moderna». Con un lungo sforzo di operosità e di innovazione seppe colmare il divario con le città che l'avevano preceduta nel riordino delle proprie attività e degli scali marittimi, riuscendo a fare del suo porto una struttura finalmente organizzata, dotata degli impianti, delle attrezzature e

la escasa protección que otorga el incipiente dique de San Felipe apenas se le había añadido, en todo un siglo, varios cientos de metros de obra de fábrica. La prolongación de estos extremos del puerto urbano, la construcción de algunos tramos de muelle frente a las murallas y el del Martillo, fueron los logros más sobresalientes al respecto. El muelle metálico de Puntales poco añadía a un panorama constructivo tan precario. Porque, además, es preciso recordarlo, las obras mencionadas fueron sufragadas casi en su totalidad con capital privado» (J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *Puerto, ciudad y espacio litoral en la bahía de Cádiz. Las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la bahía de Cádiz*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1995, p. 187).

¹⁹³ Inoltre: «La nueva técnica comercial va imponiendo las correcciones que el medio básico (en nuestro caso un accidente natural) necesita» (J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *La bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, cit., p. 30).

¹⁹⁴ Cfr. J.M. BARRAGÁN MUÑOZ, *Puerto, ciudad y espacio litoral en la bahía de Cádiz. Las infraestructuras portuarias en la ordenación del espacio litoral de la bahía de Cádiz*, cit.

¹⁹⁵ Cfr. E. DE AMICIS, *Spagna*, cit., p. 382.

delle funzioni fondamentali per riprendere a svolgere un ruolo di rilievo nei trasporti marittimi e nei traffici atlantici: in questo modo, ci si poteva nuovamente spingere «oltre il limite estremo occidentale di Cadice», tornando a varcare il confine che il poeta aveva posto agli uomini, nell'eterna contrapposizione fra i pericoli del mare e la sicurezza della terraferma¹⁹⁶.

AMEDEO LEPORE
Università di Bari

¹⁹⁶ Cfr. PINDARUS, *La terza e quarta ode Nemea*, Accademia Peloritana, Messina 1892, IV *Nemea*, vv. 69-70.

Appendice

Tab. 1 – *Andamento demografico di Cadice (1536-1900)**

Anno	Popolazione	Tasso di crescita annuale
1536	3.000	
1561	6.000	
1571	5.400	
1597	5.300	
1600	7.000	
1605	8.500	
1610	9.000	
1615	10.000	
1620	12.000	
1625	14.500	
1630	15.000	
1635	16.500	
1640	20.500	
1645	22.000	
1650	23.000	
1655	24.500	
1660	24.500	
1665	28.000	
1670	30.000	
1675	32.500	
1680	32.500	
1685	32.500	
1690	38.000	
1693	42.500	
1695	42.000	
1700	36.500	
1709	30.000	- 2,15%
1710	32.500	8,33%
1713	36.500	3,94%

Segue

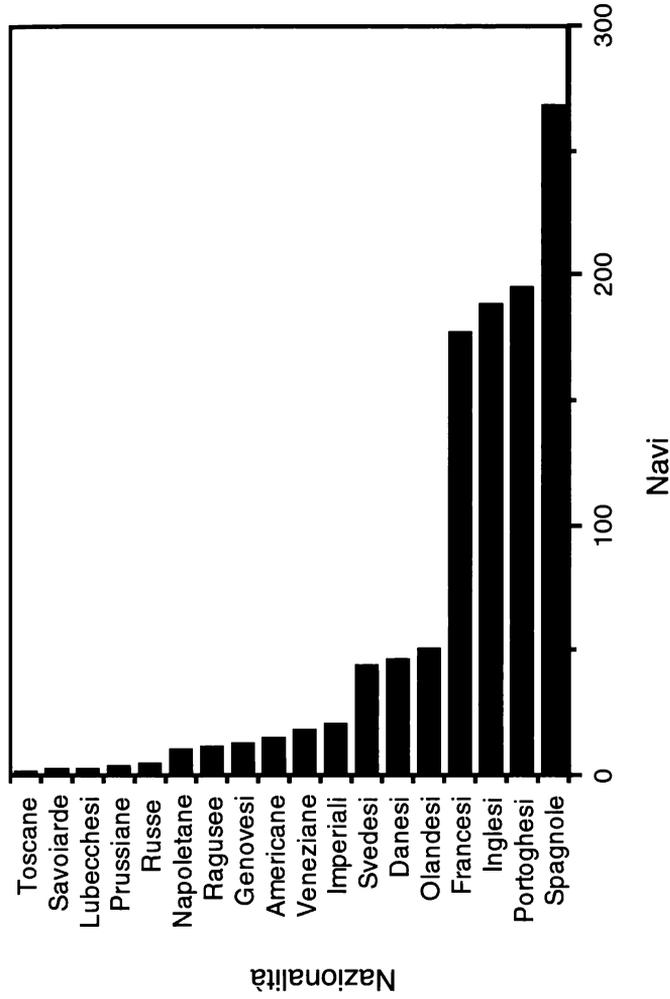
* I primi dati sulla popolazione di Cadice degni di attendibilità risalgono alla metà del XVIII secolo: le stime precedenti sono da considerare puramente indicative. Inoltre, i dati della tabella sono in linea con quelli dei principali censimenti generali, effettuati nella seconda metà del XVIII secolo: infatti, il *Censo de Aranda*, nel 1768, calcolava 64.838 abitanti e il *Censo de Floridablanca*, nel 1787, 71.499. In relazione ai dati del 1809 e del 1810, che hanno fatto sorgere alcune perplessità, Pérez Serrano ha scritto (p. 88) che: «Se llega (...) a 1809 sin rebasar los 60.000 habitantes (...), pero la coyuntura política romperá esta frontera; en efecto, la inmigración producida por el signo desfavorable de la guerra contra Napoleón concentrará en Cádiz una cifra en torno a los 90.000 individuos a mediados de 1810».

Segue: Tab. 1

Anno	Popolazione	Tasso di crescita annuale
1714	39.500	8,22%
1717	41.500	1,66%
1720	42.500	
1723	43.000	0,59%
1730	45.600	
1740	49.700	
1750	54.100	
1752	55.000	0,85%
1760	59.500	
1769	65.000	0,99%
1770	65.600	
1773	67.500	0,95%
1775	68.500	0,74%
1786	74.500	0,77%
1791	77.500	0,79%
1799	74.500	- 0,49%
1800	53.050	- 28,79%
1801	57.837	9,02%
1809	60.000	0,46%
1810	90.000	50,00%
1813	71.697	- 7,30%
1819	67.000	- 1,12%
1820	63.000	- 5,97%
1822	67.000	3,13%
1823	72.000	7,46%
1827	62.000	- 3,67%
1829	61.000	- 0,81%
1830	63.000	3,28%
1835	60.000	- 0,97%
1842	62.000	0,47%
1845	61.000	- 0,54%
1850	59.000	- 0,66%
1857	63.500	1,06%
1860	64.000	0,26%
1865	63.000	- 0,31%
1868	60.500	- 1,34%
1875	63.500	0,69%
1900	69.500	0,36%

Fonte: J. PÉREZ SERRANO, *Cádiz, la ciudad desnuda. Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1992, p. 71, p. 76, p. 88 e p. 96; J.L. COMELLAS, *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico*, Málaga, Editorial Arguval, 1992, p. 71; M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *Los siglos decisivos*, in *Historia de Cádiz*, Madrid, Silex, 1990, vol. II, p. 31; J. M.ª MOLINA MARTÍNEZ, *De propios y extraños: la población de Cádiz en el siglo XVIII*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2004, p. 69 e p. 95.

Graf. 1 – Navi entrate nella baia di Cadice nel 1784, secondo la provenienza



Fonte: Elaborazione in base ai dati contenuti in F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII). I tempi del mondo*, Einaudi, Torino 1982, p. 436.

Tab. 2 – *Navi entrate/uscite nel/dal porto di Cadice (1798-1844)*

Anno	Navi entrate nel porto	Navi partite per l'America	Anno	Navi entrate nel porto	Navi partite per l'America
1798	442	40	1822	1.332	75
1799	622	76	1823	1.366	31
1800	321	27	1824	1.611	48
1801	446	59	1825	1.424	30
1802	1.188	185	1826	1.343	16
1803	815	155	1827	1.147	30
1804	1.386	143	1828	1.542	50
1805	620	56	1829	1.653	65
1806	1.292	31	1830	1.813	91
1807	1.578	56	1831	1.620	88
1808	494	75	1832	1.735	87
1809	1.952	159	1833	1.456	90
1810	3.337		1834	1.616	93
1811	3.192		1835	2.699	90
1812	1.317	80	1836	2.846	83
1813	1.952	134	1837	1.554	
1814	1.771	85	1838	1.259	
1815	2.084	241	1839	1.218	
1816	1.993	111	1840	1.294	
1817	2.007	128	1841	1.232	
1818	1.972	113	1842	1.264	
1819	1.757	88	1843	2.256	
1820	977	104	1844	2.840	
1821	1.008	68			

Fonte: R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1993, pp. 77-78.

Tab. 3 – *Navi entrate nel porto di Cadice (1845-1867)*

Anno	Navi entrate nel porto (totale)	Navi nazionali	Navi straniere	Navi da guerra
1845	2.617	1.957	551	109
1846	2.671	1.887	542	242
1847	2.796	2.055	591	150
1848	2.702	1.999	582	121
1849	3.000	2.130	736	134
1850	3.064	2.273	625	166
1851	3.199	2.376	642	181
1852	3.182	2.354	670	158
1853	3.312	2.442	701	169
1854	3.448	2.357	916	175
1855	3.618	2.748	705	165
1856	3.895	2.952	759	184
1857	4.850	3.770	911	169
1858	4.770	3.719	867	184
1859	5.067	3.915	929	223
1860	5.106	4.036	902	168
1861	5.089	3.776	1.105	208
1862	5.093	3.861	1.015	217
1863	5.021	3.835	1.034	152
1864	5.002	3.764	1.079	159
1865	4.664	3.649	882	133
1866	4.357	3.304	866	187
1867	4.510	3.476	874	160

Fonte: R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1993, p. 80.

Tab. 4 – *Navi entrate nel porto di Cadice (1874-1900)*

Anno	Navi entrate nel porto (totale)	Stazza totale (tonn.)	Navi nazionali	Navi straniere	Navi da guerra	Navi a vapore	Navi a vela
1874	3.600	662.291	2.688	912	–	1.270	2.330
1875	–	–	–	–	–	–	–
1876	3.662	739.278	2.690	882	90	1.299	2.363
1877	3.973	802.860	2.895	986	92	1.309	2.664
1878	3.899	866.453	2.899	908	92	1.254	2.645
1879	3.728	978.820	2.648	1.080	–	1.367	2.361
1880	3.731	1.014.854	2.774	957	–	1.303	2.428
1881	3.660	1.001.856	2.710	950	–	1.376	2.284
1882	3.546	1.041.958	2.737	809	–	1.447	2.099
1883	3.702	1.114.603	2.835	867	–	1.473	2.229
1884	3.838	1.262.449	2.892	946	–	1.426	2.412
1885	3.087	1.055.990	2.315	772	–	1.243	1.844
1886	3.507	1.083.523	2.551	956	–	1.459	2.048
1887	–	–	–	–	–	–	–
1888	3.819	1.384.252	2.837	912	70	1.778	2.041
1889	3.756	1.575.155	2.662	1.022	72	1.706	2.050
1890	3.493	1.509.985	2.562	881	50	1.605	1.888
1891	3.747	1.767.095	2.730	1.017	–	1.759	1.988
1892	3.376	1.436.934	2.449	820	107	1.769	1.607
1893	3.385	1.665.886	2.587	745	53	1.840	1.545
1894	3.427	1.681.216	2.631	722	74	1.900	1.527
1895	2.943	1.560.410	2.233	659	51	1.702	1.241
1896	3.249	1.733.354	2.479	737	33	1.965	1.284
1897	3.025	1.684.403	2.289	702	34	1.660	1.365
1898	2.760	1.731.838	2.050	646	64	1.700	1.060
1899	2.770	1.541.214	2.075	619	76	1.614	1.156
1900	2.754	–	–	–	87	1.622	1.039

Fonte: R. PONCE CALVO, F. PONCE CORDONES, *Historia del Puerto de Cádiz y su Bahía. Visión histórica y evolución económica*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz 1993, pp. 81-82 e p. 95.