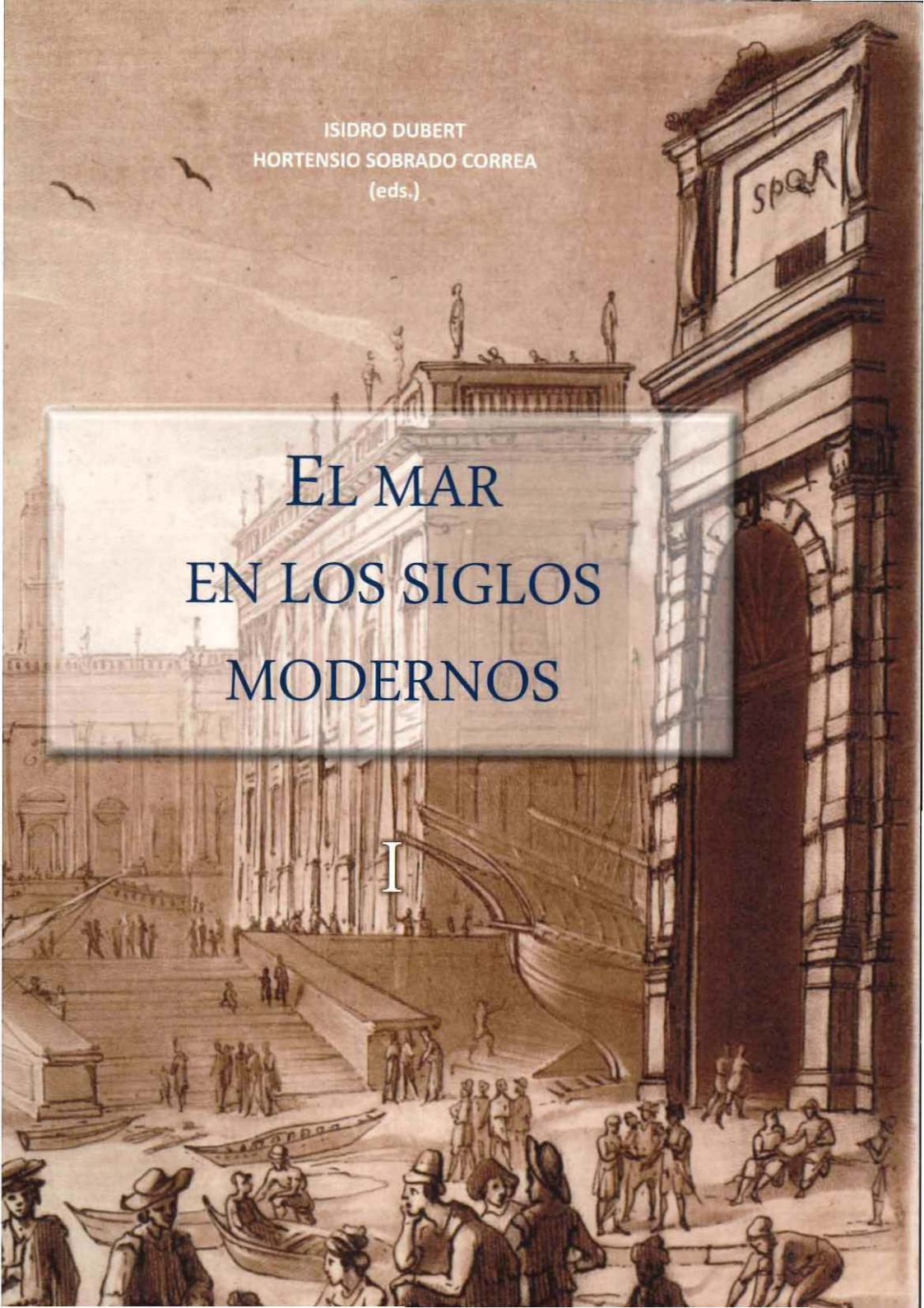


ISIDRO DUBERT  
HORTENSIO SOBRADO CORREA  
(eds.)

# EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

I



**El mar en los siglos modernos**  
***O mar nos séculos modernos***  
Tomo I

Edición:

ISIDRO DUBERT

HORTENSIO SOBRADO CORREA

Santiago de Compostela, 2009

**XUNTA DE GALICIA**

**El mar en los siglos modernos**

**O mar nos séculos modernos**

Tomo I

Isidro Dubert, Hortensio Sobrado Correa (ed.)

Santiago de Compostela

XUNTA DE GALICIA

Nº de páxinas: 624

17 x 24 cm.

Índice: páxinas 5-8

ISBN Tomo I: 978-84-613-0646-6

ISBN Obra Completa: 978-84-613-0642-8

Depósito legal: C 944 - 2009

Materia: 94: Historia da Idade Media e Moderna en xeral.

**Edición**

XUNTA DE GALICIA Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo  
S.A. de Xestión do Plan Xacobeo

© Os autores

© XUNTA DE GALICIA

**Editores deste volume**

Isidro Dubert

Hortensio Sobrado Correa

**Coordinación da obra**

Manuel-Reyes García Hurtado

Ofelia Rey Castelao

Domingo L. González Lopo

**Imaxe da cuberta:**

Claudio de Lorena, «A sea port, with a market on shore, and magnificent buildings adjoining». Procedo de *Liber veritatis, or a collection of two hundred prints after the original designs of Claude le Lorrain...*, London, J. Boydell, 1777.

**Imprime:**

Lugami Artes Gráficas

Infesta, 96

15300 Betanzos (A Coruña)

# Actividades industriales en la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII: Puerto Real, 1719-1798

Juan José Iglesias Rodríguez

Universidad de Sevilla

Fundado por los Reyes Católicos en 1483<sup>1</sup>, el Puerto Real moderno mantuvo una estrecha vinculación con la política atlántica de la Monarquía Hispánica desde los mismos instantes de su nacimiento hasta fines del Antiguo Régimen. La relación de esta villa con la Carrera de Indias fue muy intensa, particularmente a partir de mediados del siglo XVII, cuando la cabecera del tráfico colonial comenzó a bascular desde Sevilla a Cádiz. El término de Puerto Real comenzó entonces a operar como surgidero de barcos de las flotas americanas y como activa base de carenas. A comienzos del siglo XVIII, la Guerra de Sucesión afectó de manera muy negativa a Puerto Real, que sufrió en 1702 las devastadoras consecuencias de la invasión de la Bahía de Cádiz a cargo de tropas anglo-holandesas. La villa se resintió ampliamente de este hecho, cuya repercusión más dramática fue una importante disminución de su población, que quedó reducida a poco más de cuatrocientos vecinos. Terminada la guerra, Puerto Real iniciaría una fase de franca expansión, asimismo visible en la evolución de la población de la villa, que alcanzaría una cifra próxima a los doce mil habitantes a fines del siglo.

Las razones de esta expansión estuvieron más ligadas al desarrollo industrial que al mercantil. En el esquema funcional de la Bahía durante la época del monopolio comercial gaditano de la Carrera de Indias, Puerto Real asumió el papel de retaguardia artesanal, por encima del de avanzadilla mercantil, papel que correspondió al propio Cádiz y, subalternamente, a otras ciudades del litoral gaditano como El Puerto de Santa María o Sanlúcar de Barrameda<sup>2</sup>. No

<sup>1</sup> MURO OREJÓN, A., «La villa de Puerto Real, fundación de los Reyes Católicos», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 1950, 746-757; IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., *La villa de Puerto Real en la Edad Moderna (1483-1812)*, Fundación Unicaja, Málaga, 2003, 13-32.

<sup>2</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*, Muñoz Moya y Monraveta editores, Sevilla, 1991; IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., *La ciudad de Sanlúcar de Barrameda en el siglo XVIII*, Ayuntamiento de Sanlúcar, Sanlúcar de Barrameda, 1985.

significa ello, ni mucho menos, que el comercio estuviera ausente en la economía de la villa, pero sí que en la composición de su población activa predominaron de manera clara las actividades industriales. Si éstas ocupaban a algo menos del 30% de la población activa a mediados de siglo, a finales del mismo daban empleo a casi el 50% de la misma<sup>3</sup>.

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

## 1. Construcción y carena de navíos

Las necesidades de mantenimiento de los barcos de la Carrera de Indias tras la larga travesía que realizaban para cruzar el Atlántico determinaron la aparición de actividades de carena en la bahía gaditana. A estas necesidades se unieron las de la conservación de los buques de la Armada. Tales labores se realizaban en lugares como el Puntal<sup>4</sup> y el caño del Trocadero, donde se carenaban los buques de la Carrera de Indias, o el Real Carenero del Puente Zuazo, en el caño de Santi Petri, en el que, ya desde el siglo XVII, se llevaba a cabo el mantenimiento de los navíos de guerra del rey y que en el XVIII cumplió también funciones de arsenal. Como resultado de la política naval de Patiño, durante el reinado de Felipe V se acometió la construcción del Arsenal de La Carraca, que daría un fuerte impulso a la cons-

<sup>3</sup> Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada recogen en Puerto Real la presencia de 401 maestros y oficiales artesanos, que representan el 28% de la población activa. Archivo General de Simancas, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales (en adelante AGS, CE, RG), libro 562, folios 1082-1084. El padrón general de población de 1798 registra un total de 1.370 artesanos, que suponen un 48% de la población activa. IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., *La epidemia gaditana de fiebre amarilla de 1800*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1987, 88-92.

<sup>4</sup> Esteban de Silhouette anotaba en 1729: «Había en el Puntal (...) un barco en construcción; algunas semanas antes habían botado uno allí en presencia de sus majestades». GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2003, IV, 630.

MAPA 1



trucción naval en el ámbito de la Bahía<sup>5</sup>. En el siglo XVIII quedaron definidos con claridad los dos polos principales vinculados a la industria naval en la Bahía: el Trocadero, dedicado al mantenimiento de la marina mercante, y el Arsenal de La Carraca, ligado a la Armada real.

<sup>5</sup> QUINTERO GONZÁLEZ, J., *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2000; *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2005. Ya fray Jerónimo de la Concepción hacía ver a fines del siglo XVII las ventajas de estos parajes para las carenas de navíos, al escribir que Puntal y Matagorda «forman una boca, o entrada a una ensenada, o Bahía muy capaz, de que se derraman diversos caños, muy aptos a las internadas, y carenas, que llegan hasta la Carraca, y Puente de Zuazo, donde internava la Armada Real. En un recodo, o estero no muy lejos (...) está la Villa de Puerto Real, lugar inmediato al mar, y el más cómodo, que se pudiera idear, para Almacén de todos los pertrechos náuticos (...); «...para internadero de las Armadas, Galeones, y Flotas, y para carenas suyas, ningún sitio más oportuno se pudo idear, como el de los esterios de la Carraca...». «La conveniencia de las carenas es mayor, y más útil en este sitio, pues además de servir de calafates los mismos vecinos de Cádiz, los materiales todos, como hierro, alquitrán, brea, estopa, maderas, etc. que vienen por mar, y se almacenan en Cádiz, con la misma facilidad, y ahorro de tiempo se transportan a los navíos...». CONCEPCIÓN, J. de la, *Emporio del Orbe. Cádiz ilustrada*, edición de A. Morgado, Universidad de Cádiz, Cádiz, 2003, II, 96.

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

*Más adelante del río Guadalete entra otro brazo de río que dizen de San Pedro y a sus espaldas en un estero la Villa de Puerto Real. Y desde aquí hasta el río de Zurraque está poblado de salinas. Entra luego el Real Carenero, y Almacenes de la Armada, y después la Villa de Chiclana...<sup>6</sup>.*

Por su parte, el Arsenal de La Carraca se proyecta en 1717 y su construcción comienza en 1724. El primer navío construido en aquel lugar fue el *Real Familia*, de sesenta cañones, en el año 1732<sup>7</sup>. A mediados de siglo se había consolidado allí un pequeño núcleo de población con unas ochenta casas de madera construidas por cuenta del rey y ciento cincuenta vecinos, en su mayoría jefes y encargados de la marina real, pues los individuos de las maestranzas que se empleaban en la construcción de los buques vivían en los pueblos vecinos de la comarca, especialmente Puerto Real, aunque también la Isla de León y Chiclana de la Frontera. Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada describen La Carraca en los siguientes términos:

*...el territorio que ocupa este Real Arsenal de Levante a Poniente consiste en medio cuarto de legua y del Norte a Sur cerca de un cuarto; y de circunferencia tres, imposibles de transitar mediante estar circunvalada de la Mar y sus orillas de fangos: confronta a Levante con las salinas de Puerto Real, a Poniente la Bahía de Cádiz, al Norte el caño carenero de los bajeles de Su Majestad, y al sur con las salinas de dicho Puerto Real y caño que va al Puente de Zuazo...<sup>8</sup>.*

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

*sitio pequeño, barrio de la Bahía de Cádiz, donde residen algunos Jefes de la Marina Real, que tiene allí grandes Almacenes de pertrechos Navales, municiones de guerra, y oficinas, laboratorios de jarcia, herrage, etc. y Astillero. Es el invernadero de todos los buques de la Real Armada pertenecientes al Departamento de Cádiz<sup>9</sup>.*

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

<sup>6</sup> CONCEPCIÓN, J. de la, *Emporio del Orbe...*, I, 28.

<sup>7</sup> TORREJÓN CHAVES, J., «Astilleros, arsenales y buques del rey», en *La industria naval de la Ilustración en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología: Andalucía en América, América en Andalucía*, San Fernando, 1992.

<sup>8</sup> AGS, CE, RG, libro 561, fols. 855 v-856.

<sup>9</sup> VEGAS, A., *Diccionario Geográfico Universal*, Imprenta de D. Joseph Doblado, Madrid, 1795, II, 88-89.

lugares, porque el cañamo era peinado y despojado de las barbas de inferior calidad, utilizadas posteriormente para el calafateo de los navíos. Observó también que los almacenes de La Carraca estaban bien provistos de planchas de cobre procedente de Suecia y Trieste. Pero lo más interesante, sin duda, son las noticias sobre el emplazamiento de diques en el Arsenal. Las dificultades que oponía la naturaleza gredosa del terreno a la construcción de diques exigían tumbar los navíos sobre pontones para su carena. Sin embargo, la diligencia del subinspector Valdés, más tarde ministro de Marina, logró la puesta en marcha de un primer dique de construcción, más tarde complementado con un segundo y un tercero, con capacidad para construir navíos de 64 cañones<sup>10</sup>.

Por lo que respecta al Trocadero, puede comprobarse a través de los registros de ida conservados en el Archivo General de Indias su papel como surgidero de naves de la Carrera desde al menos mediados del siglo XVII<sup>11</sup>. A comienzos del siglo XVIII, durante la Guerra de Sucesión, se acometió la construcción en la boca del caño de una construcción militar, Fort Louis, que vino a completar el sistema defensivo del interior de la Bahía de Cádiz, garantizando hasta entonces mediante el fuego cruzado de las baterías de los fuertes del Puntal y Matagorda<sup>12</sup>. La numerosa presencia de barcos de la Carrera de Indias en el Trocadero durante aquellos mismos años fue constatada por el francés padre Labat, quien viajó por la zona en aquella época<sup>13</sup>. En el Trocadero se construyeron numerosos almacenes y tinglados de comerciantes y compañías dedicados al tráfico colonial. Al mismo tiempo, el caño sirvió como lugar habitual de carenas para los barcos de la Carrera. Así lo describió a fines de siglo el barón de Bourgoing, al anotar que los barcos del comercio de Indias anclaban en el canal del Trocadero, en cuyas orillas estaban situados los almacenes, arsenales y astilleros de la marina mercante<sup>14</sup>.

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

<sup>10</sup> GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de extranjeros...*, V, 541-542.

<sup>11</sup> El primer registro referido al Trocadero es el de la urca *Nuestra Señora del Rosario*, con 200 toneladas, que partió hacia Nueva España en 1647 bajo el mando del maestre Cristóbal del Pozo. IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., «El Trocadero en la política atlántica durante los siglos modernos», en *Estudios en Homenaje a Antonio García-Baquero*, Universidad de Sevilla (en prensa).

<sup>12</sup> FERNÁNDEZ CANO, V., *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, 1973, 152.

<sup>13</sup> GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de extranjeros...*, III, 156-157.

<sup>14</sup> GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de extranjeros...*, V, 542.



**TABLA 1. CALAFATES Y CARPINTEROS DE RIBERA EN LA BAHÍA DE CÁDIZ  
A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII**

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

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

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

**TABLA 2. TRABAJADORES DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN PUERTO REAL  
(SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII)**

Oficio	1752	1760	1771	1798
Carpinteros de ribera	83	86	181	291
Calafates	63	62	189	408
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>148</b>	<b>370</b>	<b>699</b>

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

Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada y otras fuentes, como el *Diccionario Geográfico* de Antonio Vegas, ponen de manifiesto el carácter del núcleo de población promovido por el gobierno en La Carraca como lugar de residencia, especialmente, de los responsables del Arsenal y empleados cualificados de la Armada, mientras que los obreros vi-

vían en los lugares del entorno. Ello exigía el transporte diario de numerosos trabajadores que, en el caso de Puerto Real, se realizaba por mar, cruzando la parte más interior de la Bahía. A veces, esta responsabilidad recaía sobre los propios maestros mayores, como es el caso de Juan Domínguez, maestro mayor de calafates del Real Arsenal, propietario de dos botes, que en 1771 declaraba en las operaciones para la Única Contribución

*que éstos no andan al trajín de Cádiz ni de la Carraca, por cuanto están para llevar y traer la maestranza de la villa de Puerto Real*<sup>15</sup>.

La mayoría de los calafates y carpinteros de ribera estaban inscritos en la matrícula de Marina y, por tanto, sujetos a sus obligaciones y bajo su jurisdicción. Del total de empleados en estos oficios existentes en Puerto Real en 1760, 17 carpinteros de ribera y 4 calafates (14%) no eran matriculados, mientras que 69 carpinteros y 58 calafates (86%) sí lo estaban<sup>16</sup>. En cuanto a los salarios que recibían, se observan variaciones, pero en general puede afirmarse que eran notablemente superiores a los del resto de artesanos dedicados a otros oficios, entre un 50% y más del doble. Siguiendo los datos ofrecidos por las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada, en Puerto Real la mayoría de los carpinteros de ribera ganaban 12 reales de vellón diarios y los calafates, entre 12 y 6 reales<sup>17</sup>. También 12 reales adquirían carpinteros de ribera y calafates en Cádiz<sup>18</sup>, y en niveles similares o hasta superiores estaban los de El Puerto de Santa María. Las Respuestas Generales de Chiclana y Rota indican, sin embargo, salarios inferiores. En Chiclana un maestro carpintero de ribera ganaba 8 reales al día y 4,5 un oficial obrero, mientras que un calafate adquiría un jornal de entre 5,5 y 4,5 reales si era maestro y de tan sólo 2 si era oficial<sup>19</sup>. En Rota, los maestros calafates estaban más cotizados que los maestros carpinteros de ribera, ganando respectivamente 9 y 6 reales diarios<sup>20</sup>. Lógicamente, en el caso de los maestros mayores del Arsenal, los emolumentos eran muy superiores. El maestro mayor de calafatería de La Carraca percibía 6.000 reales de vellón anuales en 1752, lo mismo que el maestro mayor de herrería<sup>21</sup>. Veinte años más tarde, el maestro mayor de calafates del Arsenal cobraba un sueldo de 50 escudos mensuales, a los que añadía unos ingresos de 180 reales cada mes por el traslado de la maestranza a La Carraca en los dos botes de su propiedad a los que se ha hecho referencia.

Al tiempo que en La Carraca y en el Real Carenero del Puente Zuazo se llevaban a cabo labores de construcción y carena de buques de guerra de la Armada, existían diversas instalaciones para carenas de barcos de la Carrera de Indias en el Trocadero, mantenidas por los grandes comerciantes y compañías de comercio que en dicho caño tenían sus almacenes para el servicio de las naves de su propiedad. Las declaraciones para la Única Contribución nos

<sup>15</sup> Archivo Histórico Municipal de Puerto Real (en adelante AHMPR), caja 1369, Única Contribución, declaración de Juan Domínguez.

<sup>16</sup> AHMPR, caja 1, Libro de lo personal e industrial del Catastro.

<sup>17</sup> AGS, CE, RG, libro 562, fols. 1083-1084.

<sup>18</sup> AGS, CE, RG, libro 561, fol. 105.

<sup>19</sup> AGS, CE, RG, libro 561, fols. 210 v-211.

<sup>20</sup> AGS, CE, RG, libro 561, fols. 53 v-54.

<sup>21</sup> AGS, CE, RG, libro 561, fol. 857 v.

**TABLA 3. POBLACIÓN ACTIVA DE LA CARRACA (1752)**

<b>Profesión</b>	<b>Nº</b>	<b>Utilidades anuales</b>
Dependientes de la Contaduría de Reales Arsenales	44	134.335
Dependientes de Rentas Provinciales	4	10.443
Dependientes de la Renta del Tabaco	3	5.475
Dependientes de la Renta de la Sal	1	2.730
Mayordomo guarda almacén de artillería	1	15.000
Guarda almacén de depósitos	1	6.000
Guarda almacén de pertrechos	2	16.200
Guarda diques	1	1.920
Contramaestres primeros de la Real Armada	2	6.960
Constramaestres de construcción	4	24.000
Contramaestres de Arsenales	1	4.800
Ayudante constructor	1	9.000
Maestro mayor de calafatería	1	6.000
Maestro mayor de herrería	1	6.000
Maestros mayores carpinteros de lo blanco	2	11.400
Maestro mayor de albañilería	1	4.400
Maestro mayor de pintura	1	6.000
Oficiales de pintura	8	19.600
Depositario de materiales de albañilería	1	3.650
Motonero mayor	1	6.000
Escultor y tallista	1	7.200
Guardián de navío	1	2.340
Cirujanos de la Real Armada	2	7.200
Patrón de la falúa del capitán de maestranza	1	2.400
Tenderos de comestibles	16	55.763
Taberneros	5	22.463
Maestros barberos	1	1.080
Oficiales barberos	2	1.080
Zapateros	1	1.440
Sirvientes	17	10.710
Asentistas de lodo	1	36.000
Asentistas de cerrajería	1	3.650
Asentistas de obra de albañilería	6	21.900
Clérigos	1	-
<b>TOTAL</b>	<b>137</b>	<b>473.139</b>

Utilidades: reales de vellón.

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

permiten conocer algunas de ellas a la altura del año 1771<sup>22</sup>. Así, Francisco de Tabernilla, vecino y del comercio de Cádiz, declaraba tener en el caño del Trocadero siete almacenes, cinco ranchos y una herrería, «*que sirven cuando ay carenas*». La Real Compañía de San Fernando de Sevilla mantenía un almacén para custodiar los efectos empleados en sus embarcaciones y los que se destinaban a sus carenas. Por su parte, el Consulado de Cargadores a Indias disponía en la banda sur del caño, entre otras instalaciones, de un tinglado de madera cerrado que servía para rancho y alojamiento de las maestranzas que trabajaban en la carena de los avisos de Indias, cuyo despacho corrió a cargo del Consulado durante un cierto período de tiempo. Asimismo disponía de un obrador de veleros, diversos depósitos de pertrechos navales y clavazón y una cocina abovedada que servía para hervir la brea utilizada en las carenas. La compañía de Manuel Rivero e Hijos tenía diversas posesiones en la boca del caño, entre las cuales una herrería con su carbonera y una cocina que utilizaba la maestranza para comer en tiempos de carenas.

El mantenimiento y reparación de buques mercantes determinaba también la presencia en el Trocadero de diversas herrerías. Los herreros, junto a los calafates y los carpinteros de ribera, integraban el universo laboral que gravitaba en torno a las carenas. En 1782 encontramos seis propietarios de herrerías en el caño, que mantenían un total de 20 fraguas y 36 trabajadores entre capataces, oficiales de macho y sonadores<sup>23</sup>.

Un detallado plano del Trocadero que se conserva en el Servicio Geográfico Nacional, fechado en 1792, permite formar una idea exacta de las infraestructuras destinadas a carenas de buques existentes en el Trocadero a fines del siglo XVIII<sup>24</sup>. Junto a numerosos almacenes, en una banda y otra del caño pueden distinguirse diversos fogones de brea, una herrería, un dique para maderas, un dique de carenas y una casa de bombas para el bombeo del agua de éste.

La provisión de maderas y pertrechos para las reparaciones y puesta a punto de los buques corría a cargo de tratantes, que obtenían un buen provecho de su actividad. En 1760, Francisco Fernández del Ahedo, comerciante de El Puerto de Santa María, declaraba en Puerto Real un beneficio de 55.000 reales anuales por la venta de maderas y efectos para la composición de navíos. En aquella misma fecha se empleaba también en esta actividad Andrés Terras, con 30.000 reales anuales de beneficios declarados, y la Real Compañía de La Habana<sup>25</sup>. En 1771, Diego Villaverde administraba dos almacenes de maderas en el Trocadero<sup>26</sup>. En la misma fecha, encontramos un guarda de maderas de la Sierra del Segura domiciliado en la calle de San Andrés y Cruz Verde.

Una actividad industrial auxiliar de la construcción naval que alcanzó un notable desarrollo en la Bahía de Cádiz, al socaire principalmente de la actividad del Real Arsenal, fue la

<sup>22</sup> AHMPR, caja 1369.

<sup>23</sup> AHMPR, *Quintas y Milicias*, caja 1353-10. Expediente para notificar a la Armada las fraguas y herrerías que hay en la Villa y sitio del Trocadero.

<sup>24</sup> He utilizado una copia existente en el Archivo Histórico Municipal de Puerto Real.

<sup>25</sup> AHMPR, caja 1, Libro de lo personal e industrial del Catastro.

<sup>26</sup> AHMPR, caja 216, Única Contribución, tomo 1, calle Nueva, registro nº 10.

elaboración de lonas, velas y jarcias. Los principales centros de producción de este tipo de efectos fueron Puerto Real, el Arsenal de La Carraca, el Real Carenero del Puente Zuazo y la Isla de León. Tanto en Puerto Real como en la Isla hubo fábricas dedicadas a estos productos sostenidas por la administración de Marina. Las Respuestas Generales del Catastro de la Isla de León señalan la presencia en 1752 de hasta 225 trabajadores empleados en tales labores, de los cuales, 10 maestros de hacer velas para la Real Armada con 4 oficiales, 49 tejedores de lonas, 94 hiladores, 2 maestros urdidores, 47 rastrilladores de las fábricas de lonas y jarcias y 19 peones del corcheo de la jarcia<sup>27</sup>.

La fábrica de jarcia de Puerto Real aparece a comienzos del siglo XVIII al extremo oeste de la población, junto a la ribera, al final de las calles San Telmo y de la Plaza, en un lugar que a partir de entonces sería conocido como Campo de la Jarcia. Ana Becerra estima que la fábrica se crearía en la segunda década del siglo XVIII, tras la Guerra de Sucesión. Se basa para ello en el hecho de que en el padrón de población de 1693 no figuran referencias a ella, mientras que sí ocurre en el vecindario de 1719, en el que ya aparece la fábrica emplazada al final de la calle de la Plaza, hacia el campo, describiéndola como «...una casa grande en donde está el cáñamo». En 1752 se encargó a Jorge Juan realizar una visita a La Carraca y a las fábricas de jarcia, tejidos y lanillas de Puerto Real, la Isla de León y el Puente Zuazo. En cuanto a los momentos finales de la fábrica, la misma autora los sitúa en 1773, año en el que por Real Orden se dispuso centralizar en la fábrica de jarcias de La Carraca los trabajos que anteriormente se realizaban en el Real Carenero y en la fábrica de Puerto Real<sup>28</sup>. No obstante, aunque con mucha menor importancia, las faenas de fabricación de velas y jarcia pueden rastrearse en esta villa hasta al menos finales de siglo, pues todavía el padrón general de 1798 registra un total de 16 veleros, 3 estoperos y 4 fabricantes de jarcia.

Las Respuestas Generales del Catastro recogen la existencia de 9 empleados en la fábrica de jarcia y velas de Puerto Real. En 1760, el Libro de lo personal e industrial del Catastro indica que ese número ha ascendido ya hasta 16, a saber: 6 maestros de jarcia, 6 espadadores, 3 rastrilladores y 6 veleros. Pero el momento de mayor actividad de la fábrica de jarcia de Puerto Real parece coincidir con el año 1771, cuando se llevan a cabo las operaciones para la Única Contribución. En esos momentos la fábrica registraba un total de 111 empleados, de los cuales: 1 ministro mayor, 2 capataces, 2 maestros de jarcia, 55 oficiales y trabajadores, 28 rastrilladores, 6 hiladores, 3 motoneros (fabricantes de poleas y garruchas), 1 cordonero, 4 empleados, 2 jornaleros y 7 veleros<sup>29</sup>.

Al frente de la fábrica había un director nombrado por la administración de Marina. Francisco Alberto Núñez de Castro ocupó dicho cargo y más tarde Antonio Prieto, con un sueldo fijo de comisario de la provincia de Marina de 1.000 reales mensuales, más 300 reales de

<sup>27</sup> AGS, CE, RG, libro 562, fols. 398-399.

<sup>28</sup> BECERRA FABRA, A., «Un documento sobre la fabricación de jarcia para navíos en Puerto Real durante el siglo XVIII», *Actas de las II Jornadas de Historia de Puerto Real*, Puerto Real, 1994, 59-70.

<sup>29</sup> El proceso de fabricación de la jarcia ha sido abordado por SERRERA CONTRERAS, R., «La técnica de fabricación de jarcia en los arsenales Reales del Departamento Marítimo de Cádiz en el siglo XVIII», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Instituto de Estudios Gaditanos, Cádiz, 1976.

gratificación como ministro de la fábrica. Había también un oficial de la contaduría del Arsenal de La Carraca destinado en la fábrica de jarcia de Puerto Real, así como un maestro mayor, que en 1771 era Diego Dazas de la Rosa. Existía también, en estos años de apogeo de la fábrica, un destacamento de Marina destinado a custodiarla, al mando de un teniente de navío.

Los salarios de los trabajadores de la fábrica variaban en razón de su categoría. En 1752 los rastrilladores cobraban entre 8 y 7,5 reales de jornal, mientras que los espadadores percibían entre 7,5 y 5 reales y los maestros veleros entre 7 y 4 reales<sup>30</sup>. En 1771 estos salarios no habían prácticamente variado, en todo caso habían sufrido un ligero descenso. Un hilador cobraba por esa fecha 7,5 reales, por 7 un rastrillador y 4,5 un jornalero. Parte de las labores se realizaban al aire libre, por lo que quedaban suspendidas en caso de mal tiempo, con la consiguiente pérdida de salarios. Esta contingencia se producía también en caso de desabastecimiento de materia prima o de enfermedad. Así lo declaraba, por ejemplo, José Puche, oficial rastrillador, quien afirmaba ganar 7 reales de jornal «unos días con otros salvo no estar enfermo o faltar cáñamo o bien parar por llover»<sup>31</sup>.

A fines del siglo XVIII puede constatarse la aparición en el contexto de la Bahía de Cádiz de algunas fábricas de jarcia y cordelería que no responden ya al impulso oficial, sino a la iniciativa privada. Los expedientes para el Censo de frutos y manufacturas revelan la existencia en El Puerto de Santa María de tres de estas industrias entre 1792 y 1797. Una de ellas era la fábrica de Valerio de Martino que, continua o eventualmente, proporcionaba trabajo a unas 90 personas entre rastrilladores, hiladores, corchadores, peones y mujeres que deshacían jarcia vieja para estopa. Esta fábrica empleaba como materia prima cáñamo en rama procedente de Italia y países del norte de Europa, jarcia vieja y alquitrán sueco. Otra fábrica de jarcia era la de Pascual Calamai, cuya producción comenzó en 1793. Un año después ya producía en torno a 800 quintales de jarcia y alrededor de 400 quintales de hilos y cordelería. Por último, existe constancia de la existencia de una fábrica de jarcia propiedad de Juan Domínguez, que en 1794 empleaba a 5 rastrilladores, 20 oficiales y 10 aprendices<sup>32</sup>.

## 2. La producción de sal

La extracción de sal constituye una actividad tradicional en la Bahía de Cádiz desde la Antigüedad. A principios de la Edad Moderna, los señores jurisdiccionales de la zona, como los duques Medinaceli en El Puerto de Santa María, obtenían sustanciosos beneficios de los estancos y rentas impuestos sobre las salinas de sus señoríos<sup>33</sup>. También existe constancia del temprano interés de la oligarquía mercantil gaditana por la propiedad de salinas en la Isla de

<sup>30</sup> AGS, CE, RG, libro 562, fol. 1083.

<sup>31</sup> AHMPR, caja 1369. Única Contribución. Declaración de José Puche, calle del Puerto.

<sup>32</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., *Una ciudad mercantil...*, 250-253.

<sup>33</sup> IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J., *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía. Estudios sobre el señorío de El Puerto (siglos XIII-XVIII)*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, 87-115.

León<sup>34</sup>. En el siglo XVII existían en Puerto Real diez haciendas salineras, cuya producción se exportaba por mar al extranjero. A fines del siglo XVII y comienzos del XVIII, al tiempo que se abandonaba la producción de las salinas de El Puerto de Santa María, se labraron nuevas salinas en el término de Puerto Real, que se añadieron a las ya existentes con anterioridad. Una parte importante de las salinas de la Bahía se ubicaba en la porción de litoral que se extendía entre Puerto Real y el caño de Santi Petri. El término municipal puertorrealeño englobaba entonces los terrenos de La Carraca y todo el amplio territorio de Isla Verde, más allá del caño Madre y del caño del Águila, hasta el caño Zurraque y el de Santi Petri, incluyendo el Puente Zuazo, zona salinera por excelencia.

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

*un pedazo de tierra albina que está contigua a una salina que llaman la Isleta de las Culebras y linda por la parte del Sur con una salina perdida y por el levante con caño de la Higuera, por parte de La Carraca con tres salinas frente de las tres bocas que dan al río del Puente que tiene, donde se le hará vuelta de afuera, y por el poniente con caño del Puente y con dicha Hacienda Isleta...*<sup>35</sup>.

Otros ejemplos similares los encontramos en Fernando Sánchez de Madrid, vecino de Sevilla, quien labró a su costa en el año 1754 una salina llamada «San Fernando», y en Patricio Beyens, que construyó la salina «Santo Cristo de la Misericordia», ambos en terrenos que les concedió a data el Ayuntamiento de Puerto Real<sup>36</sup>. A mediados del siglo XVIII, las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada recogen la existencia en Puerto Real de 27 salinas, todas menos una en producción, con 14.566 tajos.

Por Real Orden de 13 de junio de 1767, el rey decretó que correspondían a la Real Hacienda todos los terrenos que bañaba el mar en sus crecientes, mandando al mismo tiempo que se destinasen a salinas los que fuesen apropiados para ello. La administración de esta rama se encomendó a la Dirección General de Rentas. A partir de ese momento se intensificaría la construcción de nuevas salinas en el término de Puerto Real en terrenos concedidos por la hacienda real. De esta forma, abrieron salinas, entre otros, Pedro Antonio Romero Mayoral o Miguel Rodríguez de Carassa, quien se obligó a cambio con la Real Hacienda a entregarle 2.000 fanegas de sal por vía de servicio. El impulso estatal imprimido a partir de 1767 hizo que proliferara el número de nuevas explotaciones salineras. En 1771, Fernando Sánchez de

<sup>34</sup> Entre otros ejemplos podría citarse el de las salinas propiedad de Bartolomé de Cárdenas que, al integrarse en la dote de Ana Cetín, pasaron al patrimonio de la familia Fantoni. Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos notariales de Cádiz, legajo 5518, fols. 1905-1912. Transacción y concierto entre los hijos y herederos de Juan Andrea Fantoni.

<sup>35</sup> AHMPR, *Actas Capitulares*, año 1737.

<sup>36</sup> AHMPR, caja 1369, Única Contribución, *Legajo que contiene las salinas que se hallan situadas en este término cuyas relaciones se hallan aquí presentadas*. Este legajo constituye en adelante la fuente principal de las noticias sobre la producción de sal en Puerto Real.

Madrid se refería en su declaración para la Única Contribución al «*mayor número de posesiones que hay actualmente en la ribera y las que se están abriendo*». En dicha fecha las haciendas salineras localizadas en Puerto Real, como se muestra en el cuadro adjunto, alcanzaban ya el número de 41, con más de 24.000 tajos.

Las exportaciones de sal, ya abundantes en el siglo XVII, se incrementaron notablemente en el XVIII. En su *Viaje de España*, el ilustrado Antonio Ponz apuntó que la sal extraída en Puerto Real era objeto de exportación a todo el territorio nacional y a diversos países europeos, como Suecia, Dinamarca, Holanda, Inglaterra, Francia y Portugal. En el momento en que Ponz escribe, las salinas puertorrealeñas alcanzaban el número de 46, sobre un total de 69 existentes en la zona, es decir, el conjunto de los términos de Cádiz, la Isla de León y el propio Puerto Real. La producción total de estas haciendas era de 40.000 lastres de 48 fanegas cada uno<sup>37</sup>.

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

<sup>37</sup> «Las tales Salinas ó Saleros, que también las llaman así, repartidas á trechos en los términos de Puerto Real, de la Isla de Leon y de Cádiz, son sesenta y nueve; las cinco del Rey, y las sesenta y quatro de particulares. Tres de estos Saleros pertenecen al término de Cádiz, veinte á la Isla de Leon, y los quarenta y seis restantes al de Puerto Real. Su produccion se regula por un quinquenio, bien cuidadas y reparadas, de quarenta mil lastres de sal, que cada lastre compone quarenta y ocho fanegas. De estos toma la Real Hacienda toda la que producen sus cinco posesiones, y la demas que necesita para sus Reales Alfólies de los particulares, á prorata que un año con otro ascenderá á siete ú ocho mil lastres, la que paga á costo y costes, proveyendo con ellas las Provincias de Extremadura, Galicia, Asturias, Montañas, Granada, Sevilla, Costa de Levante, etc. Toda la restante la extrae el cosechero á su arbitrio para Reynos extranjeros, mas ó ménos cara según las circunstancias; y las Naciones que particularmente se proveen son los Suecos, Holandeses, Dinamarqueses, Ingleses, Portugueses y tambien los Franceses. Por cada lastre se le pagan al Rey dos pesos de á ciento veinte y ocho quartos cada uno por el permiso de extracción. En fin de algo sirve esta industria...». PONZ, A., *Viaje de España*, Imprenta de la viuda de don Joaquín Ibarra, Madrid, 1794, XVIII, 55-56.



ésta producía excepto el equivalente al salario por su trabajo personal que quedaba a favor de Sánchez de la Campa.

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

Las instalaciones de las haciendas salineras incluían los tajos o lagunillas donde se evaporaba el agua y se condensaba la sal, en número variable, generalmente entre 400 y más de 1.000; los lucios para el depósito del agua, con sus compuertas, largaderos y periquillos; el salero o depósito de las cosechas; y la casa, en la que se refugiaban los trabajadores y se guardaban los pertrechos y aparejos para la fábrica de sales<sup>38</sup>.

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

*por prudente regulación de las sales que anualmente se fabrican en dicha salina (...), con rebaja de las que se reparten por la Real Hacienda para sus provisiones, pagándolas puramente por coste y costas de labranza, mermas que ocasiona mantener el género a la inclemencia de los tiempos, conceptuadas por un veinte por ciento, dispendios de obras mayores y menores para conservar las fincas y apaleo general de los depósitos de agua de su uso, que según reglas del arte debe hacerse de cinco a cinco años, y otras consideraciones...*

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

<sup>38</sup> Sobre la tradicional casa de las haciendas salineras gaditanas véase SUÁREZ JAPÓN, M., *La casa salinera en la Bahía de Cádiz*, Fundación Machado, Sevilla, 1989.

TABLA 4. HACIENDAS SALINERAS EXISTENTES EN PUERTO REAL (1771)

Nº	Propietario	Vecindad	Nombre de la salina	Nº de tajos	Utilidad
1	Antonio Sopranis	Cádiz	Ntra. Sra. del Rosario	951	6.657
2			Santo Domingo		
3	Antonia y M <sup>a</sup> Paula Brazedo	Cádiz	Las Ánimas	445	3.115
4	Benita Derqui	Cádiz	Isleta de las Culebras	1.312	9.184
5	Juan Manuel de Soldevilla	Cádiz	Ntra. Sra. del Pilar	600	4.200
6	Joaquín Benítez	Isla de León	Ntra. Sra. de Belén	707	4.949
7	Teresa de Rojas	Cádiz	El Águila	500	3.500
8	José del Valle y Félix Bellens	Cádiz	Santa Ana	768	3.584
9	José del Valle y Rita Pernesco	Cádiz	Ntra. Sra. del Carmen	1.184	8.288
10			Santa Ana		
11	Juan Sánchez de la Campa	Isla de León	Santísima Trinidad	440	3.080
12	José Bindi	Cádiz	Las Esperanzas	800	5.600
13	Patricio Bellens	Cádiz	El Santo Cristo	600	4.200
14	Carlos Gambetta y Cía.	Cádiz	La Polvera	682	4.774
15	Diego Gutiérrez Nabamul	Cádiz	La Teresa	580	4.060
16	Edmundo Galbally	Cádiz	Ntra. Sra. de la Rosa	950	6.650
17			San Francisco Javier		
18	Diego del Arco	Cádiz	San Patricio	600	4.200
19	Fernando Sánchez de Madrid	Cádiz	San Fernando	2.241	15.687
20			Santa Rita		
21			Divina Pastora		
22	Pedro Antonio Romero	Cádiz	San José	1.600	11.200
23			Ntra. Sra. de Valvanera		
24	Francisco Castañeda	Isla de León	La Atravesada	587	4.046
25	Francisco Sánchez de la Campa	Isla de León	San León	540	3.780
26	Francisco del Arco	Cádiz	La Perla	460	3.220
27	Jerónimo Enrile Guersi	Cádiz	Ntra. Sra. de Regla	500	3.500
28	Miguel Cabezas	Cádiz	Santa Cruz	645	4.515
29	Miguel Rodríguez de Carassa	Cádiz	Ntra. Sra. de Valvanera	420	2.940
30	Nicolás Langton	Cádiz	San Antonio	707	4.949
31	Pedro Benítez	Isla de León	N. Sra. de la Concepción	415	2.905
32	Santiago Martín	Cádiz	La Hacienda Chica	500	3.500
33	Juan José González	Cádiz	San Rafael	1.000	7.000
34			San Miguel de la Rosa		
35	José Lizaso	Cádiz	El Pópulo	800	5.600
36	José Viera	Isla de León	San Diego	610	4.270
37	Marquesa de Campo Nuevo	Cádiz	La Talanquera	528	3.696
38	Real Hacienda	-	San Rafael del Monte	902	6.314
39			La Soledad		
40	Real Hacienda	-	El Palmar	600	4.200
41	Bartolomé Schez de la Campa	Isla de León	Ntra. Sra. de la O	428 *	3.000
<b>TOTAL</b>				<b>24.602</b>	<b>170.363</b>

\* Estimado Utilidad: reales de vellón anuales.

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