

Plata, cañones y noticias: una nueva mirada a la bahía gaditana en el siglo XVIII

Exposición Archivo Histórico
Provincial de Cádiz
5 de mayo al 30 de junio de
2025



UNIVERSIDAD
COMPLUTENSE
MADRID



UCA
Universidad
de Cádiz

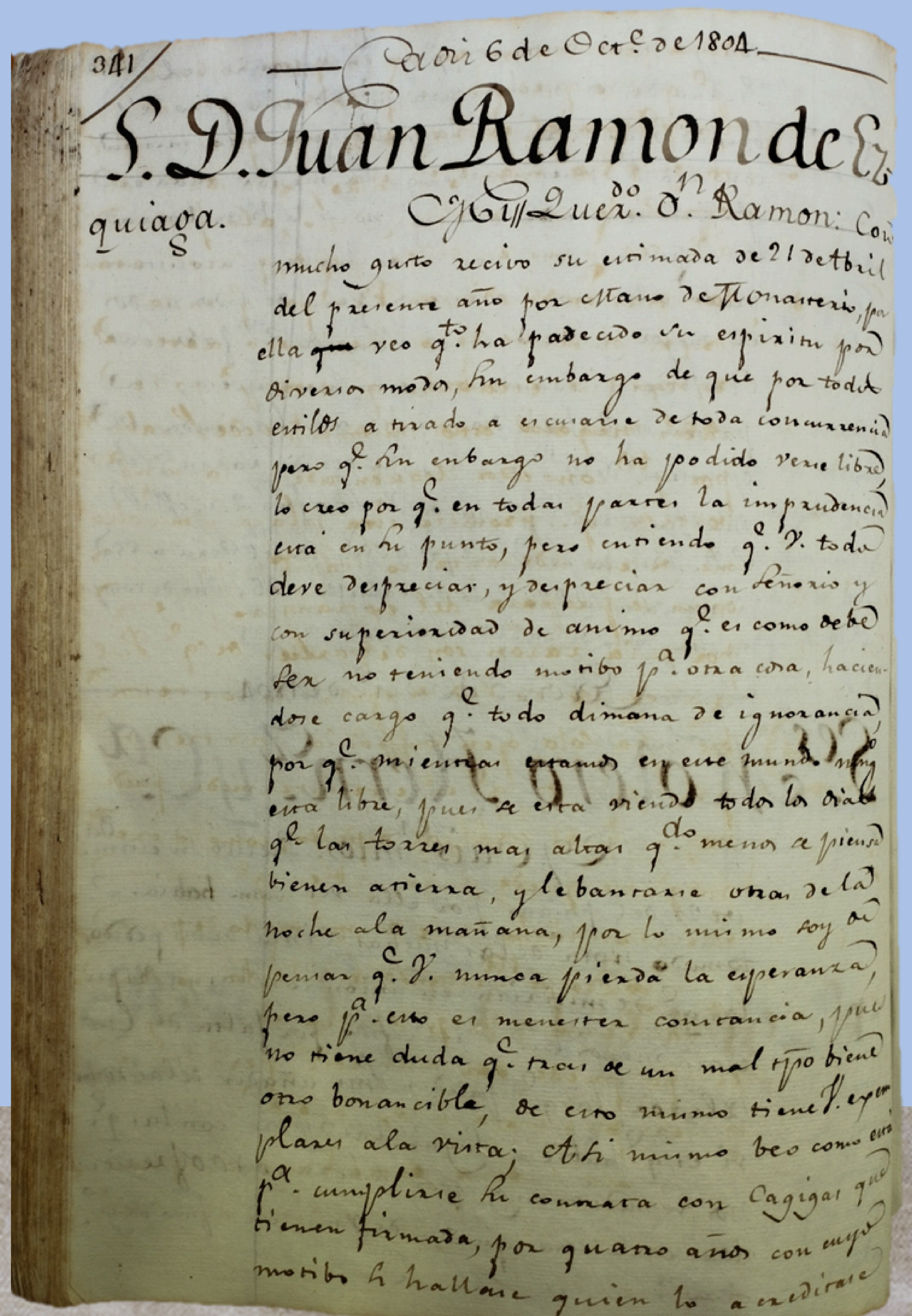


Noticias y rumores: la correspondencia de Juan Villanueva (1801-1805)

1

En los primeros años del siglo XIX, la ciudad de Cádiz se encontraba en el epicentro del comercio global y de las redes de información mercantil. Uno de sus protagonistas fue Juan Villanueva, un comerciante cuya correspondencia entre 1801 y 1805 revela la importancia de las noticias y los rumores en los negocios. Sus cartas reflejan un entramado de contactos que abarcaba desde Madrid, Barcelona y Santander hasta Buenos Aires, Montevideo, Hamburgo y Lisboa. Villanueva obtenía y transmitía información sobre fluctuaciones en los mercados, disponibilidad de mercancías, riesgos de embargo y estrategias financieras. Su correspondencia con Joaquín Ramón de Sarraga en Santander, por ejemplo, detalla operaciones sobre letras de cambio y la compra de vales reales, demostrando la necesidad de información precisa y oportuna para evitar pérdidas económicas. También intercambiaba noticias con su hermano Esteban Villanueva, residente en Buenos Aires, sobre el comercio de cueros y cacao.

2



Las cartas de Villanueva no solo contenían información verificada, sino también rumores e incertidumbres. En abril de 1801, mencionaba la llegada de una goleta americana a Sanlúcar y la posible confiscación de su carga, una afirmación basada en datos parciales. También expresaba dudas sobre la estabilidad política en Lisboa y sus efectos en el comercio. Estos rumores, lejos de ser meras especulaciones, influían en las decisiones comerciales, como la inversión en vales o la suspensión de transacciones. Además de los comerciantes, otros agentes participaban en esta red de información. Cargadores, capitanes de barco y funcionarios aduaneros desempeñaban un papel crucial en la transmisión de noticias sobre embargos, permisos de navegación y fluctuaciones de precios. Las cartas también muestran la importancia de la confianza entre los corresponsales: muchas operaciones se realizaban basándose en la reputación y la fiabilidad de la información recibida.





1

A finales del siglo XVIII, el proceso de interconexión de las diversas regiones del planeta, conocido como *globalización temprana*, era ya un hecho. Desde el comienzo de la Edad Moderna, los descubrimientos geográficos y la apertura de nuevas rutas marítimas propiciaron la unión de regiones distantes que intercambiaban materias primas, mercancías, ideas, misioneros, y noticias. De este modo, la plata americana fluyó a través de los circuitos europeos, llegando a las costas africanas y alcanzando diversos puertos asiáticos. Multitud de mercancías como especias, azúcar, té, tabaco y distintos tipos de tejidos, circularon por todo el planeta. Pero no solo eso: la expansión global del capitalismo generalizó el uso de letras de cambio, dio lugar a la creación de bancos de alcance internacional, multiplicó las compañías comerciales y convirtió algunas monedas, como el real de a ocho español, en referencia de los mercados mundiales.



Este proceso estuvo acompañado de una escalada militar sin precedentes que intensificó la rivalidad entre las principales potencias europeas y afectó a todos los rincones del mundo. Durante la Edad Moderna, y especialmente en el siglo XVIII, las guerras no solo se libraron en el Viejo Continente, sino también en territorios distantes, como América del Norte y del Sur, África y Asia. La creciente movilización de recursos materiales y humanos para la guerra fue de la mano de una transformación del arte bélico, que se tornó más complejo, lo que llevó a un aumento del tamaño y la profesionalización de los ejércitos y las armadas, con el subsecuente incremento de sus costes.



En paralelo a esta rivalidad económica y militar, el siglo XVIII estuvo marcado por una extensa y densa red de información en la que circulaban datos, noticias y novedades de diversa índole. El desarrollo de los correos terrestres y marítimos respondió a la necesidad de transmitir información a todos los rincones del planeta, mientras que la consolidación de la prensa permitió la difusión del conocimiento en todos los continentes. Estar informado se volvió imprescindible, lo que propició un aumento en la cantidad y calidad de la correspondencia pública y privada.

Una nueva historia de Cádiz en perspectiva global

4

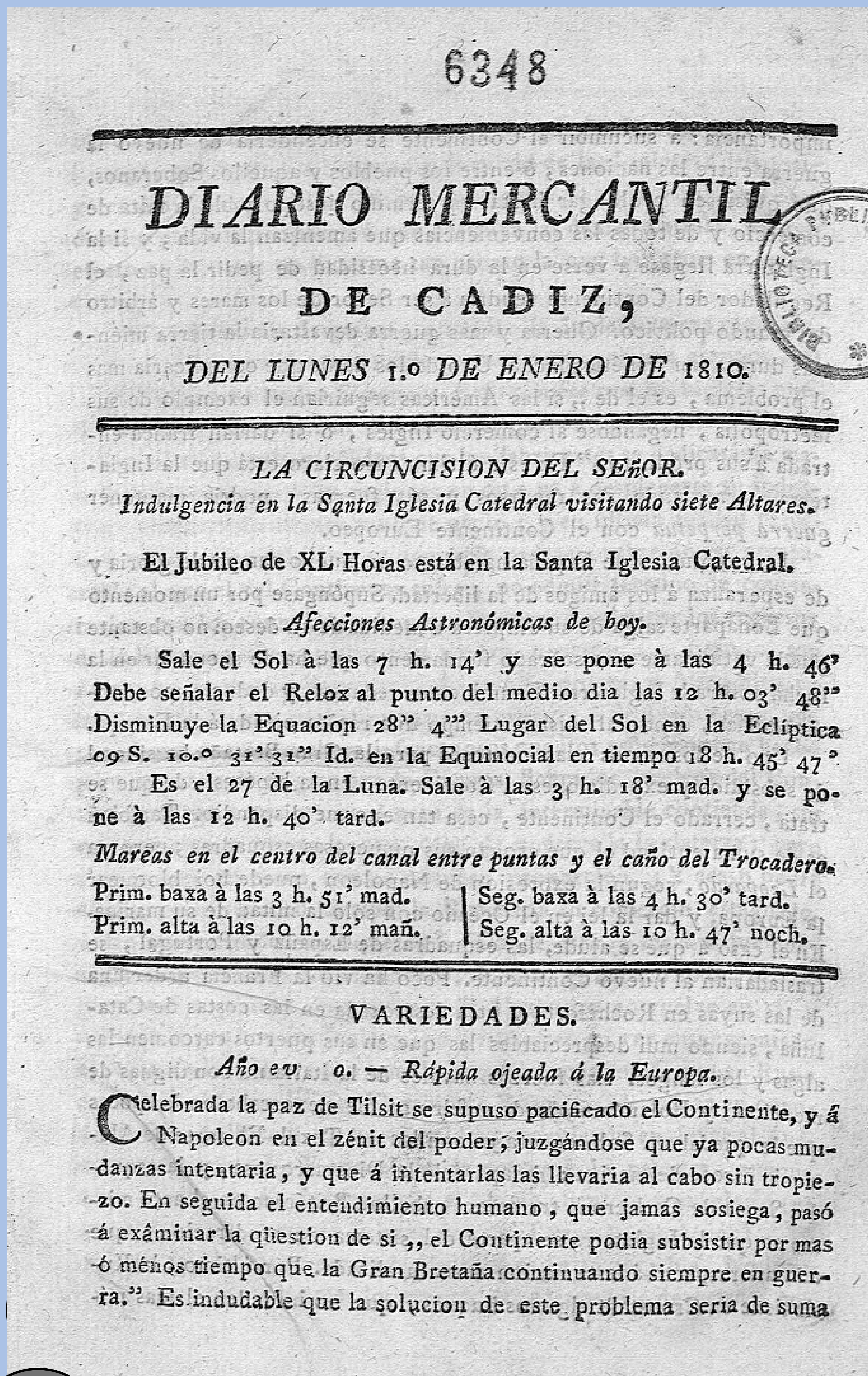
Todo ello tuvo un impacto directo en la vida cotidiana de numerosos lugares del mundo. Sin duda, uno de los principales centros de esta interdependencia global del siglo XVIII fue la bahía gaditana, que se configuró como un nodo comercial, financiero, militar e informativo de primer orden. En Cádiz no solo convergían las rutas marítimas con la América española, sino también con el norte de Europa, el Mediterráneo, América del Norte, la costa africana, el subcontinente indio y el sudeste asiático. Además, en su bahía se estableció la principal base naval de una Armada que, a lo largo de la centuria, tuvo la capacidad de desplegarse en todos los mares del mundo. Finalmente, Cádiz se consolidó como un centro neurálgico de información, donde circulaban noticias políticas y económicas de un mundo en constante expansión y conexión.



Prensa económica en los orígenes del periodismo

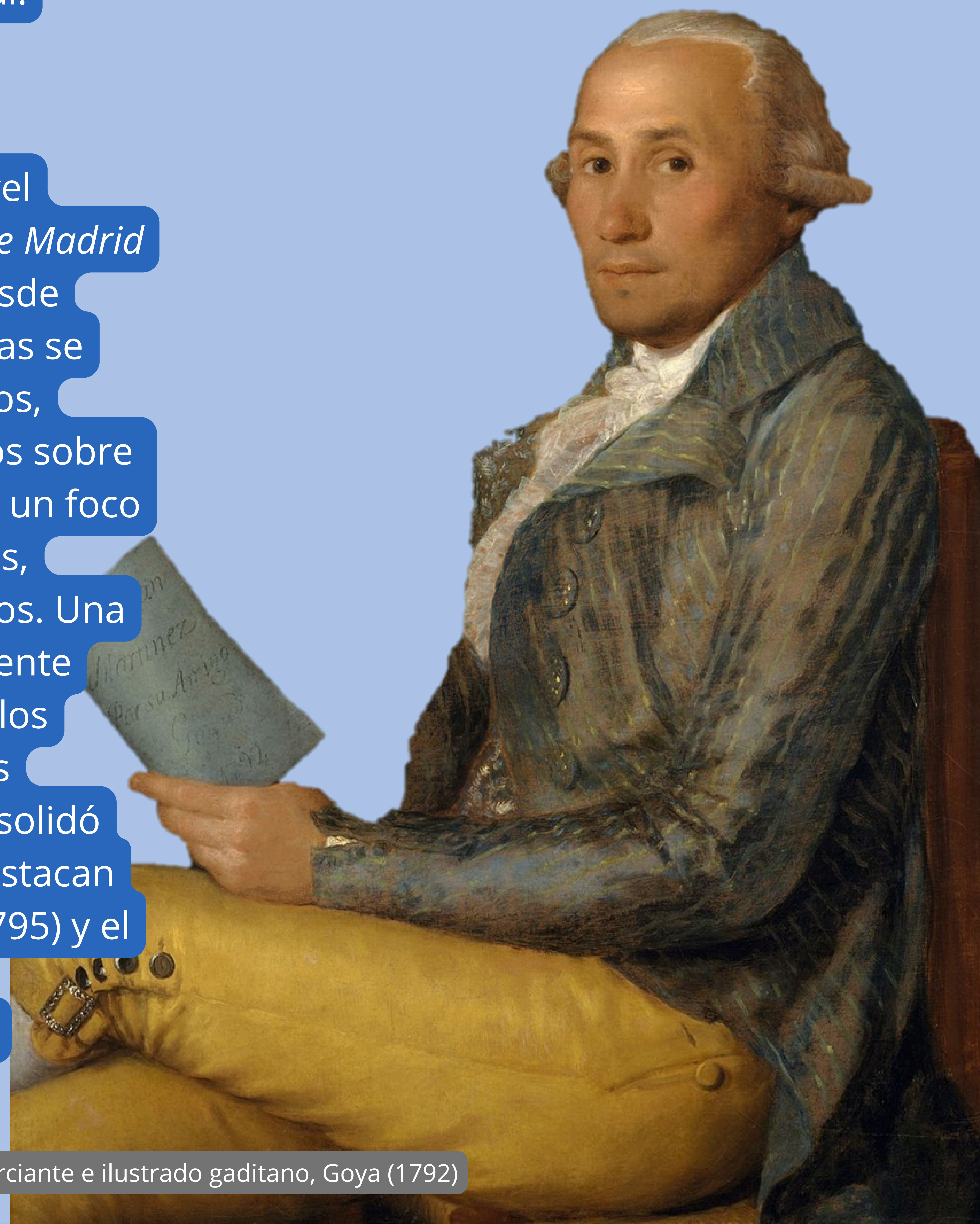
1

La intensa actividad de la bahía de Cádiz generó un constante intercambio de información en dos direcciones. Por un lado, era imprescindible difundir noticias sobre los movimientos económicos, mercantiles y navales que tenían lugar en la plaza gaditana hacia los mercados europeos y americanos. Por otro lado, los agentes financieros radicados en Cádiz necesitaban información actualizada y fiable sobre la situación económica internacional. El conocimiento de factores, como la fluctuación de precios, la disponibilidad de crédito, la demanda de productos coloniales o los conflictos bélicos, resultaba fundamental para la toma de decisiones. En este doble circuito de información, la prensa desempeñó un papel clave, especialmente en las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del siglo XIX. Periódicos y gacetas, tanto locales como foráneas, se convirtieron en herramientas imprescindibles para mercaderes y financieros, consolidando a Cádiz como un centro neurálgico de información económica en el contexto internacional.



2

La prensa internacional siguió con atención los acontecimientos ocurridos en la bahía de Cádiz. A nivel nacional, los principales periódicos, como la *Gaceta de Madrid* (fundada en 1661) y el *Mercurio Histórico y Político* (desde 1738), dedicaban secciones específicas a Cádiz. En ellas se informaba sobre la entrada y salida de buques, precios, cotización de Vales Reales, llegada de caudales y datos sobre compañías de seguros. Cádiz se convirtió también en un foco periodístico con la aparición de diversas publicaciones, muchas de ellas especializadas en asuntos económicos. Una de las primeras fue el *Parte Oficial del Vigía* (posiblemente desde 1747), un boletín que registraba con precisión los movimientos de las embarcaciones en la bahía. En las décadas siguientes, la producción periodística se consolidó con la fundación de nuevos periódicos. Entre ellos destacan el *Hebdomario de Cádiz* (¿1789?), el *Correo de Cádiz* (1795) y el *Diario Mercantil de Cádiz* (1802), este último de gran relevancia por su enfoque en la actividad comercial y económica.



Sebastian Martínez, comerciante e ilustrado gaditano, Goya (1792)

Solier et Cie: banqueros hugonotes de Ginebra en Cádiz

Las fuentes privadas, especialmente las relacionadas con compañías de comercio —clave para entender el funcionamiento económico del sistema virreinal— son muy limitadas. Salvo excepciones como el fondo de la compañía montañesa de los Sierra o el más reciente de los Rivero, la documentación privada conservada en España es escasa.

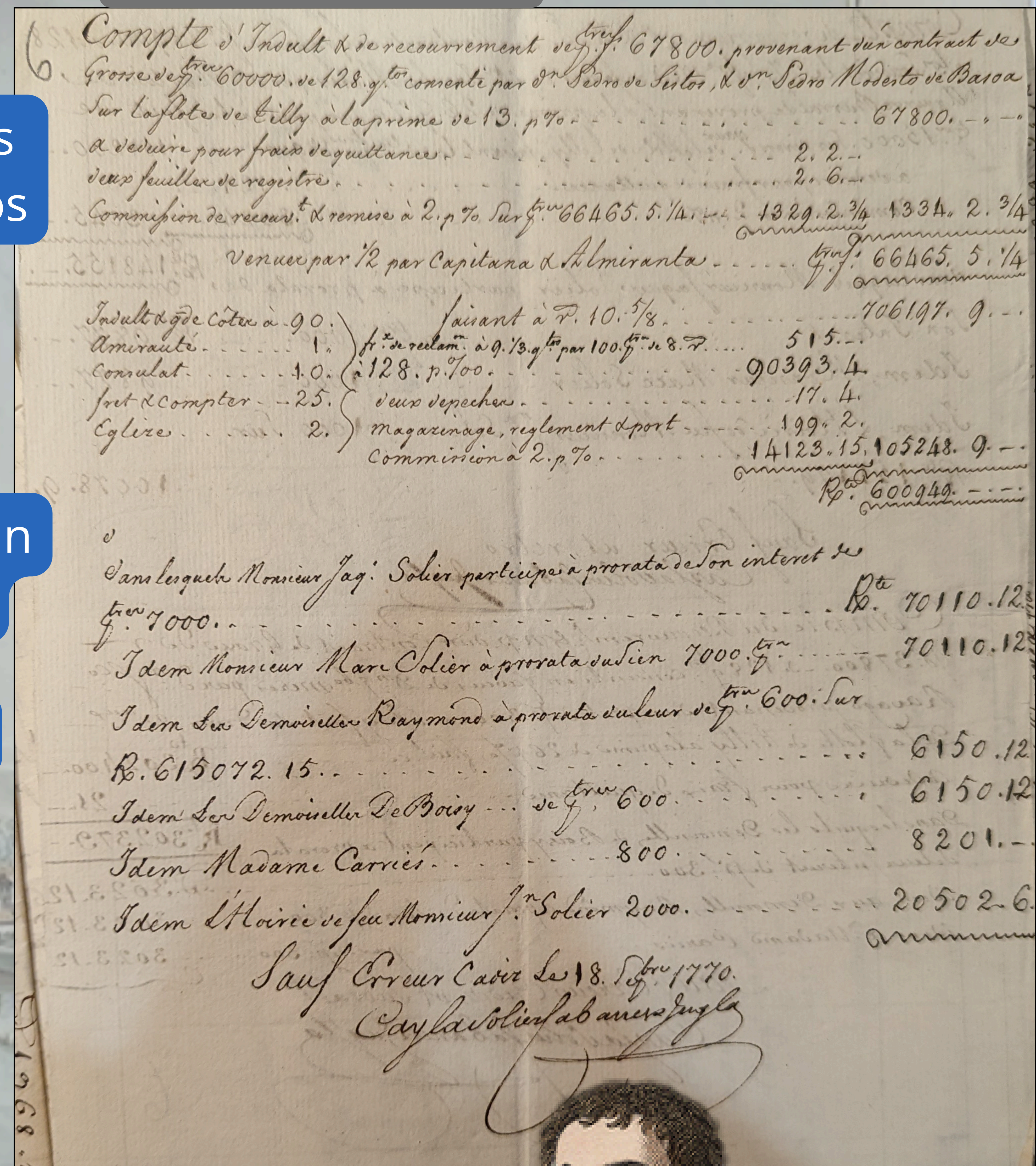
1

Una de las razones por las que escasean las fuentes privadas sobre la Carrera de Indias es el papel secundario que muchos comerciantes españoles tenían, actuando como prestanombres de inversores extranjeros, como demostró Bernal. A pesar del monopolio oficial, los comerciantes franceses, aunque menos numerosos, eran los que más beneficios obtenían, como revela el Catastro de Ensenada. Un ejemplo destacado es la casa Cayla, Solier, Cabanes, Jugla et Cie, de origen hugonote, cuyos inversores residían en Ginebra. Por eso, muchas fuentes esenciales para entender este comercio transatlántico no están en España... sino en archivos suizos.

2

En los archivos extranjeros pueden encontrarse documentos clave como facturas y recibos de inversión —como el caso del préstamo de riesgo de mar, muy usado para financiar expediciones a América— que nos revelan datos como intereses, gastos, ganancias o el nombre del deudor. Sin embargo, esta información se completa gracias a fuentes nacionales como los protocolos notariales, donde los comerciantes firmaban contratos que detallaban garantías, condiciones de devolución o tipos de préstamo, aunque evitaban mencionar los intereses por cuestiones legales. También en Cádiz encontramos documentos valiosos como testamentos o últimas voluntades, que nos permiten conocer no solo la fortuna acumulada por algunos comerciantes, sino también sus redes personales en la propia ciudad de Cádiz. La combinación de estas fuentes privadas y extranjeras con las públicas y nacionales enriquece enormemente nuestra comprensión del sistema mercantil que atrajo capitales europeos y dio impulso a profundas transformaciones económicas.

Factura de reembolso de un préstamo de riesgo de mar. Lettres de banque concernant la société maritime. Archives Privées 59.24.1. Archives d'Etat de Genève, Ginebra



Bancos, banqueros y corredores: los agentes del negocio financiero

Esta red de dinero era manejada por un conjunto de familias españolas y extranjeras que llevaban siglos asentadas en la Andalucía atlántica. Primero fueron los genoveses los que lideraron el sistema, y más tarde serían sustituidos por los franceses. Estas compañías estaban formadas por comerciantes que cargaban a Indias los géneros extranjeros y, las de un mayor volumen de operaciones y capitales, se especializaban también en los recursos bancarios, de una forma similar a las grandes compañías actuales.

Los corredores de Lonja en Cádiz

Actuaban como intermediarios en la compra y venta de mercancías, la contratación de seguros, el alquiler de embarcaciones y la gestión de préstamos. Su profundo conocimiento del mercado les permitía facilitar transacciones seguras y eficientes, adaptándose a partir de 1780 a un nuevo escenario donde debían cohabitar con el negocio de la deuda pública y las operaciones del Banco Nacional de San Carlos (1782).

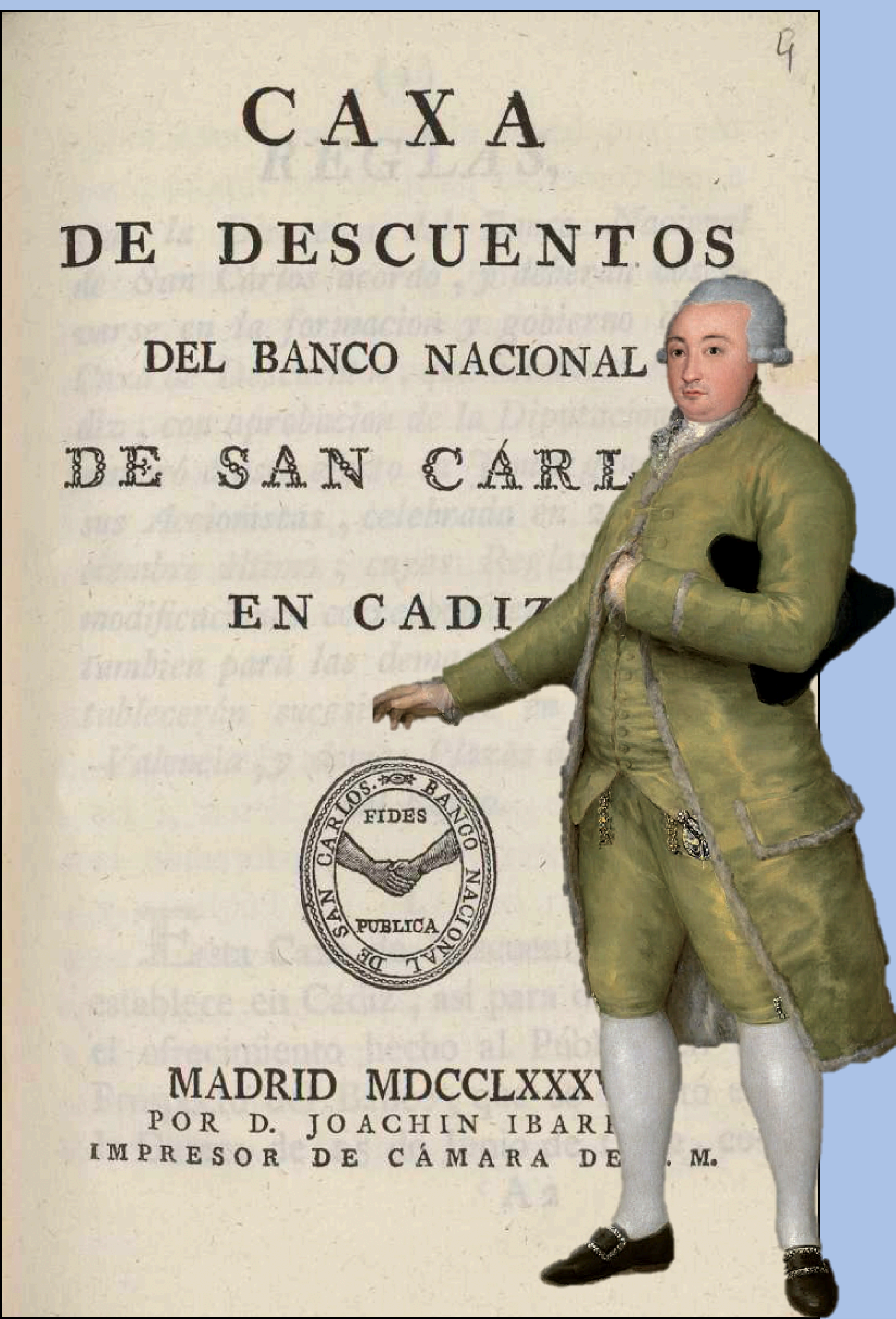
LISTA QUE CONTIENE LOS NOMBRES DE LOS SESENTA Y UN CORREDORES DE LONJA DE ESTA PLAZA, que actualmente se hallan con sus correspondientes títulos.			
NUMEROS.	AÑOS DE SU CREACION.		
21	1799	D. Rafael de Amaya.	1802.
18	1798	D. Carlos García Te-	1804.
	1809	xedor.	1804.
47	1766	D. Juan José Pérez.	1804.
1	1773	D. José María Gadeyne.	1804.
2	1773	D. Salvador Moreno y la Corte.	1804.
3	1773	D. Juan Antonio Carazo.	1804.
4	1782	D. Juan Teodoro de la Torre.	1804.
5	1782	D. Ignacio Esteves y Matute.	1805.
6	1782	D. Tomas de Basterra.	1805.
7	1783	D. José López Chaves.	1776.
8	1783	D. Juan Vial.	1781.
9	1788	D. Nicolás Enríle.	1790.
10	1788	D. Diego García Pinto.	1803.
11	1788	D. Pedro Mercy.	1804.
12	1790	D. Antonio Madera y Mora.	1806.
13	1790	D. Felipe de los Heros.	1806.
14	1791	D. Francisco Anton Costa.	1807.
15	1791	D. José García de Alzugaray.	1807.
16	1794	D. Luis de Ribapierre.	1808.
17	1798	D. Francisco de Paula Mayor.	1809.
19	1799	D. Miguel Mercier.	1809.
20	1799	D. Vicente Larriaga.	1809.
22	1799	D. Francisco Ceballos y Ortiz.	1810.
23	1801	D. José María Guerrero.	1810.
24	1801	D. Francisco Mateu y Tudela.	1812.
25	1801	D. Proto Alvarez Manilla.	1812.
26	1802	D. Juan Pedro Bidot.	1812.
27	1802	D. Gerardo Pichardo.	1812.
28	1802	D. Manuel Nadal May.	1812.
29	1802	D. Jacobo Molinary.	1812.
30	1802	D. Tomas Gervinais.	1812.
31	1802	D. Mariano Lasaleta.	1812.
32	1802	D. Diego Adan de la Calle.	1812.
33	1802	D. José Sinnot.	1812.
34	1802	D. José Lynch.	1812.
35	1802	D. Joaquín Pecarriere.	1812.
36	1802	D. Juan Gaspar Layus.	1812.
37	1802	D. Pedro Bernardo Cabanon.	1812.
38	1802	D. Pedro Lacaze.	1812.
39	1802	D. Esteban Daniell.	1812.
40	1802	D. Cipriano Tanto.	1812.
41	1802	D. Andrés Fesser.	1812.
42	1802	D. José Ortega.	1812.
43	1802	D. Miguel Adriaenssens.	1812.
44	1802	D. Bernardo Lazaleta.	1812.
45	1802	D. José Liverati.	1812.
46	1802	D. Juan Felix Rodriguez.	1812.
48	1802	D. José Gongora.	1812.
49	1802	D. Antonio Tovia y por su menor	1812.
	1802	edad D. Gaspar Ximenez.	1812.
50	1802	D. Manuel Corvera.	1812.
51	1802	D. José María Terry.	1812.
52	1802	D. Francisco de Espeleta.	1812.
53	1802	D. Juan Domingo Grassi.	1812.
54	1802	D. Francisco de Paula Beyens.	1812.
55	1812.	D. José Marchand.	1812.
56	1812.	D. Juan Carlos de Yriarte.	1812.
57	1812.	D. Manuel José Hermet.	1812.
58	1812.	D. Roque Aguilera.	1812.
59	1812.	D. Juan José del Cobillo.	1812.
60	1812.	D. José Pascual de Guilleuea.	1812.
61	1812.	D. Antonio Izquierdo.	1812.
SUPERNUMERARIOS.			
		D. Luis Vargas.	1812.
		D. Pedro Bastarache.	1812.
		D. Juan Bautista Plá.	1812.
		D. Pablo José Loyzaga.	1812.
		D. Pablo Benitoa y Soto.	1812.
		D. Gaspar Rafael Procurante.	1812.
		D. Leandro de Landa.	1812.
		D. José Ignacio Echeverría.	1812.
		D. Ignacio Ibañez Pastor.	1812.
		D. José Manuel de Liendo.	1812.
		D. Antonio Olazarra.	1812.
		D. Manuel Isidro Boisset.	1812.
		D. Salvador de Oria.	1812.
		D. Rafael Dacarrete.	1812.
		D. Antonio Toscano.	1812.
		D. Manuel Tellitu.	1812.
		D. José de Ansa.	1812.
		D. Tomas del Moral.	1812.
		D. Francisco Carrera.	1812.
NOTA. LOS INDIVIDUOS SEÑALADOS CON * SON CONCILIARIOS.			
EN LA IMPRENTA TORMENTARIA.			

Las compañías de seguros marítimos

En 1754 se fundó en Cádiz la primera compañía española de seguros, dedicada al seguro marítimo. Fue dirigida por Roque y Antonio Aguado, junto con otros catorce socios, y contaba con un capital inicial de 400.000 pesos, repartido en cuarenta acciones. La compañía se renovó en varias ocasiones y, en distintos períodos, fue gestionada por la familia Ustariz. Este nuevo sistema de compañías de seguros se vio favorecido por el reglamento de Libre Comercio y experimentó una eclosión revolucionaria a finales de siglo. En las últimas décadas del siglo llegaron a operar hasta 40 compañías al mismo tiempo, y entre 1790 y 1802 se fundaron unas 75 nuevas aseguradoras.

La Caja de Descuentos del Banco Nacional de San Carlos

En 1785 el recién creado Banco Nacional de San Carlos estableció un instituto autónomo delegado en la ciudad gaditana: La Caja de Descuentos de Cádiz. El objetivo de la institución era participar en el negocio de letras de cambio y venta de plata con el horizonte de disminuir los tipos de interés. Su desempeño fue inicialmente positivo, con unos beneficios del 8%, añadiéndosele en 1787 una sección de negocio en torno a los seguros marítimos. Sin embargo, su dependencia del capital y los agentes franceses llevó a su desestructuración en las crisis y quiebras de 1789-1793.



La formación de un centro financiero internacional

1

La función financiera principal de Cádiz en el sistema hispánico era doble y se acompasaba con la salida y el retorno de las flotas. Por un lado, a la salida, debía conciliar las transferencias de capital europeo hacia los mercados americanos, es decir, debía coordinar la financiación del comercio colonial. Esta primera tarea tenía una parte, la más amplia, en forma de mercancías y una segunda en forma de capitales: dinero y crédito.

3

Este gran esquema era el resultado de siglos de acumulación de técnicas financieras compartidas por diversas partes de Europa y era ejecutado por una comunidad polifacética de compañías mercantiles. El rey había buscado diferentes encajes institucionales para colaborar, y lucrarse, de este trasiego monetario. En el siglo XVIII, en el siglo de Cádiz, el objetivo de la Real Hacienda fue establecer instituciones bancarias que permitiesen utilizar la plata del rey como un instrumento en el exterior (Real Giro, 1748) y como un regulador garantista del pago de la moderna deuda pública (Banco de San Carlos, 1782) tras la creación de los Vales Reales.

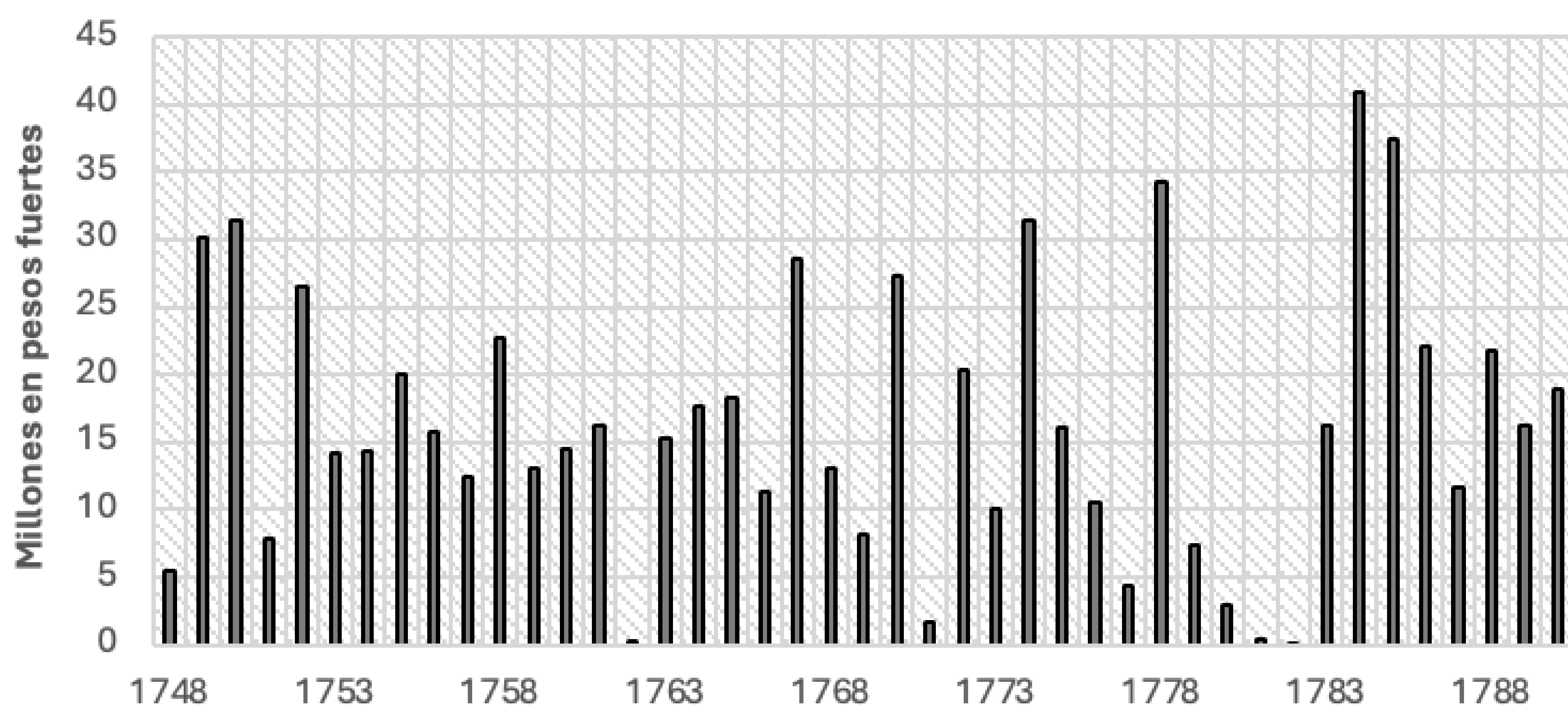
2

Su instrumento preferente eran los riesgos marítimos, un contrato de naturaleza híbrida que concertaba los intereses de comerciantes y banqueros, haciéndoles partícipes de las ganancias. La segunda función, al retorno, era organizar todo el sistema de pagos, principalmente en forma de plata y oro llegado de las Indias, para reintegrar a todo el sistema de participantes de sus capitales y ganancias. En esta segunda parte, las letras de cambio eran el instrumento preferente: un simple trozo de papel transferible donde unos individuos privados ordenaban pagos a otros.

4

Si contemplamos la comunidad financiera gaditana en su conjunto veremos cientos de compañías venidas de casi todas las ciudades nucleares del sistema europeo. Sin embargo, el gran negocio de la plata era controlado por una docena de casas francesas que establecieron su liderazgo desde el inicio del siglo XVIII. Esta dominación francesa se va a mantener hasta las turbulencias de la revolución francesa (1793) y se va a reflejar en el accionariado del Banco Nacional de San Carlos (1782).

Volúmenes de caudales retornados de los dominios americanos (1748-1790)



Elaborado a partir de los datos de García-Baquero (2003)

Plata, letras y vales: los engranajes del intercambio

El complicado encaje entre la financiación del comercio y las deudas de la Corona se concertaba a través de varios mecanismos. Algunos con una larga historia, como las letras de cambio, y otros más originales para el contexto castellano, como los títulos de deuda con interés, creados en 1782 bajo la forma de Vales Reales.

El real de a ocho o peso fuerte

El vértice de esta arquitectura era una moneda de plata de unos 40 milímetros de diámetro y 27 gramos de peso. Desde la Pragmática de Medina del Campo (1497) y el éxito minero del cerro rico de Potosí, se convirtió en la pieza mundial de la circulación monetaria, aceptada desde Estambul a la China.

Letras de cambio

Eran pequeños trozos de papel donde un comerciante escribía a otro con el objetivo de realizar un pago a una tercera persona. Algunas veces como parte de sus propios negocios, otras como un servicio financiero que este a su vez prestaba a un cuarto agente. Todo cambió a partir del siglo XVII a través del endoso, al generalizarse la transferencia de dichas órdenes de pago en un mercado financiero. El acreedor debía escribir en su dorso el nombre del nuevo beneficiario para trasladar legalmente el contrato. Este sencillo cambio deparó la formación de una red internacional de pagos.

Riesgos marítimos

A través de este contrato, un capitalista aportaba mercancías y/o dinero a un viaje de flota bajo la responsabilidad de un comisionario. Este tenía el encargo de completar el negocio en América. En caso de infortunio, el concesionario no tenía responsabilidad económica; pero en caso de éxito, los beneficios eran muy amplios para el inversor. Se formaba así un acuerdo híbrido para financiar el negocio más complejo del mundo en ese momento. Las transformaciones del sistema económico y legal hispánico a partir de los decretos de Libre Comercio, llevaron a su desaparición.

Vales Reales

Desde 1780, Carlos III emitió títulos de deuda bonificados a un 4% anual, pero también sirvieron como forma de pago bajo ciertas condiciones. La Corona emitió en las décadas siguientes un volumen cada vez mayor de éstos, aunque los efectos de la guerra provocaron una depreciación y la creación de un mercado secundario frente al efectivo. Los tenedores de este papel, a falta de liquidez, los cambiaban con pérdida por monedas de oro y plata. La especulación de estos activos constituyó el primer mercado moderno de inversión de la historia española.

La Armada en el transporte de los metales preciosos hasta la península

En el siglo XVIII, Cádiz fue el gran puerto de entrada de los metales preciosos procedentes de América. Durante años, barcos cargados de plata y oro atravesaron el océano Atlántico para abastecer a la Monarquía Hispánica y al comercio global europeo. Pero, ¿cómo se organizaba este tráfico y qué papel jugaba la Real Armada en su protección?

1

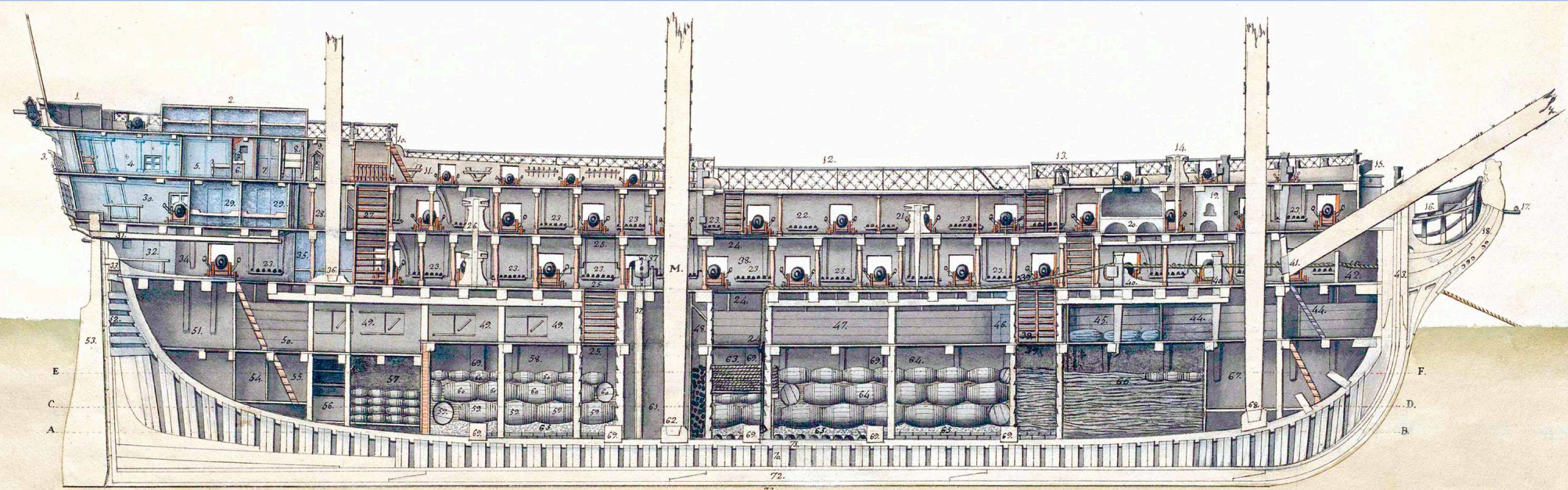
Tras la guerra con Gran Bretaña (1779-1783), España entró en un período de paz y expansión comercial que permitió aumentar la llegada de riquezas desde América. Como la Corona y los comerciantes necesitaron trasladar grandes cantidades de monedas y lingotes de manera rápida y segura, se recurrió a la Real Armada. Durante algunos años, los buques de guerra se encargaron del transporte de casi la totalidad de los metales, pero era habitual que en tiempos de paz se utilizaran navíos mercantes e, incluso, los buques correos. En 1784, por ejemplo, la escuadra comandada por Fernando Angulo transportó más de 27 millones de pesos fuertes en un solo viaje.

2

Los barcos partían de puertos clave, como Veracruz, El Callao, La Habana, Cartagena de Indias o Montevideo, haciendo diferentes escalas antes de llegar a Cádiz. La ciudad gaditana no solo era el destino final, sino también el lugar donde se contaban, registraban y distribuían estos metales. Sin embargo, el transporte de caudales no estaba exento de peligros, pero para minimizar estos riesgos se establecieron estrictas normas sobre cómo se debía repartir el dinero entre los buques y cómo se registraban las cargas. Aun así, algunos barcos, como el *San Pedro Alcántara* en 1786, sufrieron trágicos hundimientos, aunque se pudo recuperar la mayor parte de los caudales.

3

Este flujo constante de riqueza convirtió a Cádiz en un centro neurálgico de las finanzas y la información. La llegada de un barco con caudales no solo movía dinero, sino también noticias de gran importancia para los mercados. La *Gaceta de Madrid*, el principal periódico español, publicaba con detalle los cargamentos que llegaban a Cádiz, permitiendo a comerciantes y financieros tomar decisiones rápidas sobre inversiones y préstamos. Otras publicaciones, como el *Parte Vigía de Cádiz*, daban cuenta de todas las entradas y salidas del puerto, haciendo una descripción de los caudales.



La gran base naval de la Monarquía

1

A lo largo de la Edad Moderna, la bahía de Cádiz desempeñó un papel destacado en el sistema naval de la Monarquía Hispánica. Durante los siglos XVI y XVII, fue la base de la Armada del Mar Océano y de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Sin embargo, esta impronta militar se hizo aún más evidente en el siglo XVIII. En 1714 se constituyó la Real Armada y, pocos años después –en 1717– se creó la Intendencia General de Marina con el propósito de organizar una poderosa escuadra de guerra.

2

Durante la primera mitad del XVIII, la nueva marina de guerra se instaló en distintos puntos de la bahía, como el astillero de Puntales, el Real Carenero del Puente Suazo y el arsenal de La Carraca. Además, en 1726 se crearon los tres departamentos marítimos peninsulares: Cádiz, Ferrol y Cartagena. En este periodo, la marina de guerra desempeñó un papel esencial en la protección de las flotas americanas y participó en diversos conflictos, como la Guerra de la Cuádruple Alianza (1717-1720) o la llamada Guerra del Asiento (1739-1748). La mayor parte de estas expediciones tuvieron como base la bahía gaditana, en donde los barcos eran aprontados y reparados.

3

A partir de mediados del siglo, la Armada experimentó un crecimiento exponencial, desplegándose en todos los mares del mundo. La bahía de Cádiz se convirtió en el centro operativo, logístico y estratégico más importante de la Armada. Aquí tenían su sede la Capitanía General y la Dirección General de la Armada, además de ser la base de la escuadra más numerosa. El crecimiento naval hizo necesario ampliar sus instalaciones, lo que llevó a la planificación de un nuevo núcleo urbano: la población de Isla de León, anexa al arsenal de La Carraca, destinada a alojar al personal y a la población movilizada.

Distribución de embarcaciones de la Armada en 1795 por arsenales

	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Total
Navíos	16	35	25	76
Fragatas	24	15	12	51
Corbetas	7	1	1	9
Bergantines	11	16	11	38
Bq. menores	44	25	75	144
Total	102	92	124	318

Estado General de la Armada, Madrid, Imprenta Real, 1795, anexo.

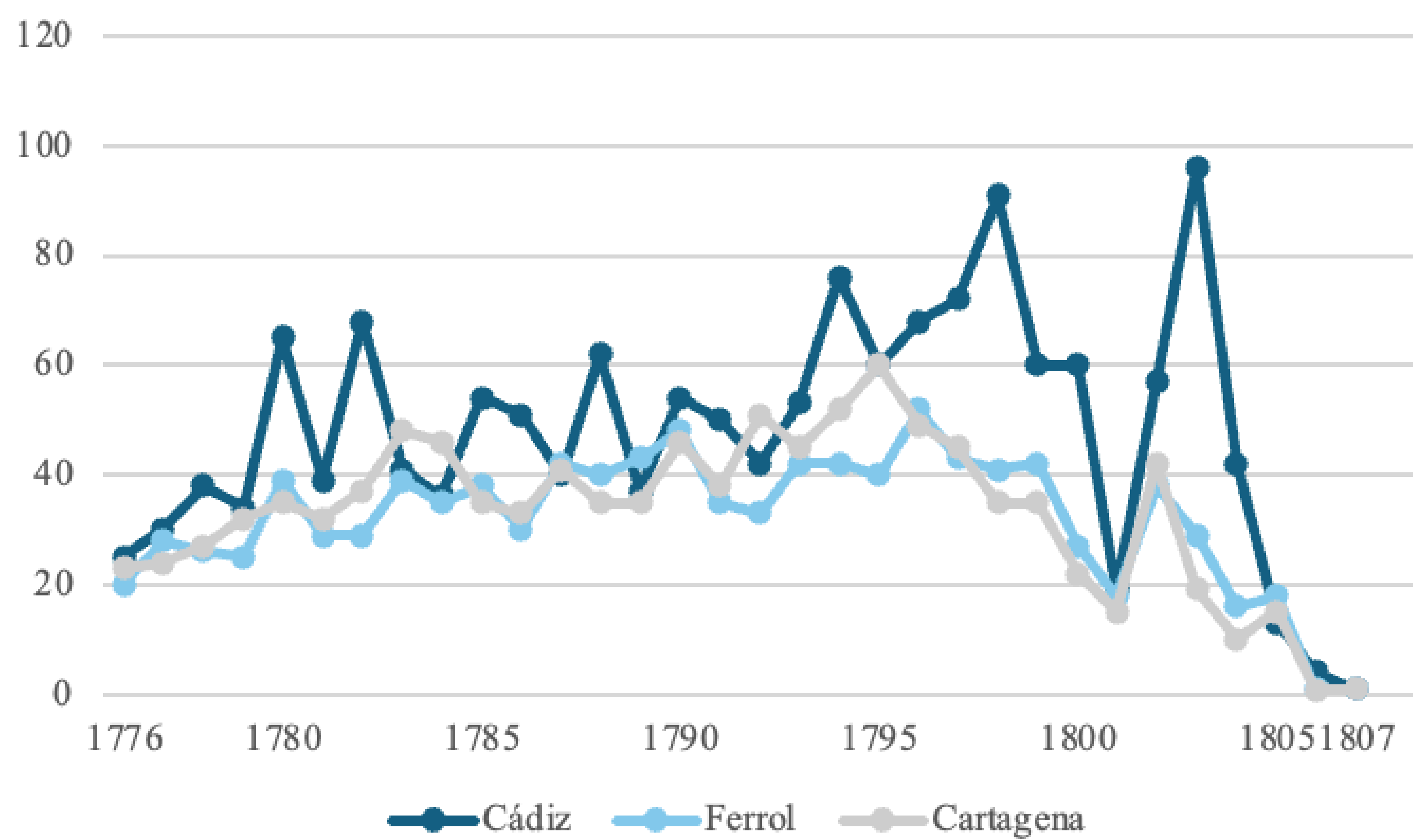


Mantenimiento económico y circulación de información en la base naval gaditana

1

El departamento marítimo de Cádiz, al igual que el de Ferrol y Cartagena, necesitó una fuerte y constante inversión económica para mantener su frenética actividad constructiva y militar. En la segunda mitad del siglo XVIII, su financiación se hacía a través de un presupuesto anual, que era enviado a la Secretaría de Marina, confirmado por la Secretaría de Hacienda y pagado por la Tesorería General. Debido a su importancia, el departamento de Cádiz fue el que recibió la mayor financiación: el 40,6 % del total gastado por Marina se destinó a la base gaditana, mientras que Ferrol recibió el 30,5 % y Cartagena el 28,9 %.

Importes consignados en millones de reales de vellón a cada departamento marítimo 1776-1807



Elaborado a partir de Torres Sánchez (2022)

2

El departamento de Cádiz tenía mejores canales de pago y gozó de mayor flexibilidad. Esto se debió a las características financieras que confluían en la bahía. Para ello, fue fundamental la Depositaria General de Indias, que recibía directamente los caudales procedentes de América, y la Tesorería del Ejército de Andalucía, que era una de las más importantes de toda la Real Hacienda. Además, en Cádiz, la Armada podía recurrir a los numerosos comerciantes, financieros, corredores y proveedores, quienes eran capaces de adelantar el pago de suministros, víveres y salarios con la promesa de un cobro rápido y efectivo.

3

En paralelo a esta fuerte inversión económica, la base naval gaditana se convirtió en un nodo de información de primer orden. Como sede de la Dirección General de la Armada y de demás altos organismos de la institución naval, se recibían noticias continuamente desde diversos puntos, como las torres vigías (la Torre Tavira en Cádiz y la Torre Alta en Isla de León), las comandancias de marina peninsulares y americanas, todos los buques de guerra en servicio que surcaban los mares, además de la gobernación político-militar de Cádiz, la Casa de la Contratación, el Consulado de Cargadores e, incluso, las embajadas de Lisboa, París y Londres. Con todo ello, la Armada estaba informada en tiempo real de todo lo que ocurría en el mar, algo que era clave para diseñar las estrategias.

Un nodo global de información

1

La bahía de Cádiz fue un punto neurálgico en la circulación de información a escala global. Como principal puerto de la Monarquía Hispánica, con conexiones en Europa, el Mediterráneo, América y Asia, se convirtió en un espacio donde convergían noticias, documentos, rumores y correspondencia. Esta densa red informativa resultaba crucial para el desarrollo de las actividades económicas, militares y políticas de la época. Sin embargo, la información circulaba a través de distintos canales, cada uno con características y alcances específicos.

2

Las instituciones comerciales (Casa de Contratación, el Juzgado de Arribadas, el Consulado de Cargadores a Indias y la Aduana) desempeñaban un papel fundamental en la recopilación y distribución de información: centralizaban datos sobre el tráfico marítimo, las mercancías, la fiscalización de impuestos y los conflictos legales en torno al comercio. Estos organismos mantenían registros detallados de los barcos que llegaban y partían, los cargamentos transportados y las noticias procedentes de ultramar. Los informes oficiales circulaban entre las autoridades, proporcionando datos esenciales para la toma de decisiones y la gestión del comercio atlántico.



Escudo del Real Consulado (Museo de Cádiz)

4

La correspondencia privada era un medio clave para compartir información comercial y política de forma más reservada. Los comerciantes mantenían extensas redes de contactos, intercambiando cartas con socios en América, Europa y otras partes de la península. Estas misivas contenían datos estratégicos sobre precios, disponibilidad de productos y cambios. También existían redes personales de informantes, desde empleados portuarios hasta espías y viajeros, que proporcionaban información privilegiada a quienes podían beneficiarse de ella.

3

Existían otras formas de difusión de información en espacios públicos. La prensa económica, aunque aún en sus inicios, ofrecía noticias sobre las mercancías, sus precios, la situación de las rutas marítimas y las diversas regulaciones comerciales. Los avisos y las noticias manuscritas complementaban estas publicaciones, transmitiendo noticias de manera más rápida y flexible. Asimismo, cafés, tabernas, plazas y otros espacios de socialización en la ciudad de Cádiz eran puntos clave de intercambio de rumores, avisos comerciales y novedades políticas.

