

LA CREACIÓN DEL PUERTO FRANCO DE CÁDIZ Y SUS EFECTOS SOBRE EL TRÁFICO DE BUQUES Y MERCANCÍAS.

PREÁMBULO

En los treinta y seis años que transcurrieron entre 1793 y 1829, Cádiz vivió una etapa muy complicada, condicionada por las coyunturas bélicas, en la que coexistieron momentos de esplendor con otros de distorsión y crisis de su comercio, que se agudizó para convertirse más tarde en una depresión profunda. A partir de los años veinte del siglo XIX, el gran puerto andaluz que había articulado por más de un siglo el comercio español ultramarino, conectándolo con Europa, se hallaba en una decadencia acusada y su burguesía intentaba encontrar un camino alternativo que le permitiera recuperar las posiciones perdidas en el tráfico con América, mediante una apuesta resuelta por la libertad. Esta solución, que he encontrado expresada por primera vez por los comerciantes gaditanos en 1810, topó de continuo con las fuertes posiciones proteccionistas mantenidas por el Estado español y la precaria situación de su Hacienda, hasta que las presiones constantes que desde Cádiz se efectuaron lograron, en febrero de 1829, la concesión de la franquicia portuaria, que se mantuvo hasta septiembre de 1831, cuando fue derogada y se fijó el plazo de un año para la supresión total.

1. EL COMERCIO GADITANO ENTRE 1793 Y 1814.

En marzo de 1793, y después de una fructífera década de paz, la declaración de guerra entre España y Francia abrió un gran ciclo cuyo balance general fue enormemente adverso para la economía gaditana. El componente bélico fue el ingrediente fundamental del período, al que se unió un grave problema epidémico que ocurrió en Cádiz y su bahía a principios del siglo XIX. En dicho ciclo pueden distinguirse las siguientes fases:

1. La guerra de la Convención contra la Francia revolucionaria.
2. La guerra contra Inglaterra, a partir de octubre de 1796 y que duró hasta 1801, cerrándose al año siguiente con la paz de Amiens.
3. Una nueva guerra con los británicos, inaugurada en 1804, y a la que no se puso fin hasta la invasión de España por las tropas francesas.

4. La guerra de la Independencia contra Francia, entre 1808 y 1814, con una Hacienda en bancarrota¹.

5. Los inicios de la emancipación de Hispanoamérica, cuyos primeros movimientos se iniciaron en 1810, y que culminaron con la definitiva derrota de las fuerzas españolas en Ayacucho, en 1824.

Restablecido el tráfico entre América y España, después del Tratado de Versalles (1783), la economía gaditana vivió una coyuntura expansiva de carácter especulativo, que estuvo favorecida por la acumulación de caudales en las Indias durante la anterior guerra con Inglaterra. Las fuertes demandas del mercado americano, desabastecido durante la misma, fueron aprovechadas por los comerciantes gaditanos para inflar los precios. En Cádiz, la burbuja estuvo fundamentada en operaciones de ventas a crédito; y cuando el mercado americano quedó inundado de mercaderías, se produjo una posterior sucesión de quiebras de las casas de comercio gaditanas, entre los años 1786 y 1787, cuyas pérdidas se calcularon en 20 millones de pesos. El crack financiero se propagó pronto a otras importantes plazas de Europa, como Londres, Amsterdam, Hamburgo, Marsella o Génova, cuyos problemas del momento han de ponerse en directa relación con la crisis de Cádiz, que saldaba los desequilibrios permanentes de su balanza comercial con estos puertos principalmente por medio de cuantiosas remesas de plata americana.

Después de esta dura lección, la burguesía mercantil afincada en Cádiz actuó más prudentemente, y ya en los años 1790 y 1791, la ciudad volvió a manifestarse con toda su opulencia. Pero, muy pronto se quebró esta tendencia de crecimiento con el inicio de la guerra de la Convención. El 1º de abril de 1793 se prohibió todo comercio español con Francia y muchos negociantes franceses abandonaron el puerto de Cádiz, de lo que se resintió fuertemente la actividad mercantil. Mientras que en 1792 España había exportado a América por valor de 441,5 millones de reales de vellón, en 1793 se bajó a 307,3 millones, y en 1794 a 185,8². La paz de Basilea puso fin al conflicto, en julio de 1795, y al año siguiente se firmó el tratado franco-español de San Ildefonso, que era una alianza contra Inglaterra, y que venía a ser una versión renovada de los antiguos “Pactos de Familia”. El conflicto con Inglaterra, desencadenado en 1796, tuvo enormes

¹ Según la Comisión extraordinaria de Hacienda de las Cortes Generales y Extraordinarias, cuando Godoy fue destituido y Carlos IV se vio obligado a abdicar en su hijo Fernando, en marzo de 1808, la deuda pública alcanzaba los 7.500 millones de reales, y el déficit anual era de 600 millones.

² FISHER, John, R.: *Relaciones Económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid, Editorial Mapfre, 1992; p. 177, Tabla 4.

repercusiones sobre el comercio colonial: el puerto de Cádiz sufrió un bloqueo permanente hasta casi mediados de 1799, perdiendo durante estos años el 90% de sus exportaciones y el 95% de todo su comercio con ultramar. A los dos años de la guerra iniciada en 1796, el número de naves apresadas ascendió a 186, con un valor estimado de 22.320.000 pesos³. Particularmente infausto fue 1797, ya que sólo 9 buques procedentes de América fueron capaces de burlar el cerco inglés (en 1796 lo habían efectuado 171), con una carga cuyo valor no sobrepasaban los 10 millones de reales, y las exportaciones se redujeron al 2% de los momentos de normalidad⁴.

Ante la gran dificultad de España para comerciar con sus mercados coloniales, una Real Orden de 18 de noviembre de 1797 permitió el tráfico con América de géneros no prohibidos en buques nacionales o extranjeros desde los puertos de potencias neutrales, rompiéndose así con la larga tradición de monopolio español. La medida provocó una inmediata y dura reacción por parte del Consulado de Cádiz, ante los innegables perjuicios que tal medida producía a sus intereses⁵. Pero las peticiones de la burguesía mercantil gaditana no fueron atendidas hasta el 20 de abril de 1799, cuando otra Real Orden derogó la de 1797, y ordenó que el comercio con América se hiciese como antes, siguiendo las Leyes de Indias y el reglamento del “libre comercio”, publicado el 12 de octubre de 1778, por el que se habilitaron para el comercio trece puertos de la Península en vez del único de Cádiz y veinticinco de América, con lo que se continuaba el camino emprendido –con sus efectos beneficiosos– en 1765, cuando se franquearon a varios puertos peninsulares la navegación a las islas de Barlovento.

Cuando finalizó la guerra con Inglaterra en 1801, los efectos del control marítimo por la Armada británica sobre el comercio imperial español habían resultado demolidores y, en Cádiz, las 54 compañías de seguros radicadas en la ciudad se encontraban todas arruinadas. El tratado de Amiens dio paso a un breve periodo de paz durante el cual, tras las enormes pérdidas sufridas, el comercio gaditano efectuó un esfuerzo enorme para reactivarse, dando salida a los productos almacenados durante el

³ MAULE, Conde de: *Viaje de España, Francia e Italia*, Tomo XIII. Edición de RAVINA MARTÍN, Manuel: *De Cádiz y su comercio*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997; p. 69.

⁴ RINGROSE, David. R.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*. Madrid, Alianza Editorial, 1996; pp. 185-186. FISHER, John.R.: *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*. Madrid, Banco de España, 1993; p. 30. FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España y América...*, op. cit., p. 197.

⁵ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio. *Comercio Colonial y guerras revolucionarias*. Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972; pp. 50 y ss., y p. 276.

conflicto, y recibiendo los caudales indianos acumulados durante la larga interrupción de las relaciones comerciales.

Durante los años de paz (1802-1804) el comercio gaditano con América alcanzó cifras superiores al último año “normal”, que fue 1796. Tomado éste como referencia, en lo concerniente a las exportaciones españolas a ultramar, las mismas aumentaron porcentualmente en los tres años referidos hasta alcanzar un 40%, 29%, y 10%, respectivamente⁶. Mas la referida Real Orden de 1797 había cambiado las relaciones de las colonias con la metrópoli durante cierto tiempo, y esto había producido un cambio de conducta en los comerciantes americanos; así, desde Cuba, a principios de 1802, enviaron un informe a España en el que hacían saber que no estaban dispuestos a prescindir del sistema de comercio neutral implantado durante el bloqueo⁷.

En 1803 se rompió la paz de Amiens entre Francia y Gran Bretaña, y comenzaron a tomar cuerpo las posibilidades de que España participase en este conflicto, con lo que se incrementaron las órdenes de repatriación de caudales al puerto de Cádiz. A partir de agosto de 1804 finalizó este corto periodo de recuperación del comercio gaditano, cuando los ataques corsarios ingleses interrumpieron una vez más las relaciones con América. El más relevante de estos ataques ocurrió el 5 de octubre siguiente en el cabo de Santa María contra cuatro fragatas españolas, que procedían de Montevideo y transportaban a Cádiz 4'5 millones de pesos. Declarada la guerra pocos días después, la situación entró en una fase crítica, pasando Cádiz a estar de nuevo bloqueada sistemáticamente por los cruceros enemigos, con la consiguiente paralización de su puerto⁸. Al finalizar el año, las pérdidas se estimaron en 44.700.000 de pesos: 16.000.000 del comercio gaditano, 8.000.000 del Rey, y 20.700.000 de los comerciantes de las colonias.

En la época se evaluó el quebranto sufrido por Cádiz, desde 1793 a 1804, en 2.780 millones de reales⁹. Y la situación empeoró a partir de 1805 cuando desde el 2 de enero los británicos pusieron de nuevo el puerto de Cádiz bajo bloqueo. La derrota de la armada franco-española en Trafalgar el 21 de octubre, significó el fin de España como potencia marítima.

⁶ FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España y América...*, op. cit., p. 246, Tabla 14.

⁷ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio. *Comercio Colonial y guerras...*, op.cit., p. 168.

⁸ DELGADO RIVAS, Josep María: “El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)” en FONTANA, Josep (ed.). *La economía española al final del Antiguo Régimen, III. Comercio y Colonias*. Madrid, Alianza Universidad Textos, 1982; pp.156-157.

⁹ CASTRO, Adolfo de: *Historia de Cádiz y su provincia*. Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1858; pp. 557.

España se vio obligada de nuevo a permitir el comercio neutral con América; en 1806 no entró embarcación alguna procedente de la Península en el puerto de La Habana; y en 1807 prácticamente todo el comercio desde Veracruz llegó en buques neutrales. Este año, las cifras de exportaciones e importaciones de productos fueron las más bajas de todo el periodo y, en lo relativo a los caudales americanos, no llegó a España ni un solo navío. Desplazado el comercio de la metrópoli por el neutral y por el que establecieron entre sí las colonias españolas, España perdió coyunturalmente el control económico de éstas, que no empezó de nuevo a recuperar hasta 1809. El conde de Maule resaltó esta desconexión de las relaciones de Cádiz con América, y el hecho de que su comercio hubiese caído en otras manos¹⁰.

Con el inicio de la Guerra de la Independencia, los británicos pasaron de ser los bloqueadores del puerto gaditano a convertirse en uno de los más sólidos fundamentos en la lucha contra las fuerzas napoleónicas: además de soldados, armas, municiones y géneros diversos, proporcionaron a Cádiz –en los meses de julio y agosto de 1808– 16.897.353 reales de vellón, junto a los 120 cajones con barras de plata que entregaron en Sevilla a su Junta. En 1809 se firmó un pacto de alianza entre España e Inglaterra, que en lo concerniente al comercio contemplaba mutuas franquicias a la espera de un tratado definitivo. Este acuerdo impulsó el comercio gaditano, cuyas exportaciones a América se incrementaron con respecto al año anterior en un 168,7%. Las importaciones también aumentaron, aunque sin alcanzar los niveles de los años 1802 a 1804¹¹; mas, a partir de 1810 –y no obstante hallarse expedito el mar por la alianza con los británicos– ocurrió una nueva contracción general del comercio gaditano, que se explica por la crisis general en la que España se hallaba sumida por la lucha contra los invasores, el sitio francés sobre la Isla de León y Cádiz, y el inicio de movimientos independentistas en América.

2. LA PÉRDIDA DE LAS COLONIAS AMERICANAS Y SUS EFECTOS SOBRE EL COMERCIO GADITANO.

Durante 1815 y 1816 se vivió una recuperación del comercio de Cádiz. En el primero de estos años las importaciones alcanzaron el 60% con respecto a las de 1803 y 1804; y en 1816 esta tendencia positiva siguió su curso, incrementándose las

¹⁰ MAULE, Conde de: *Viaje de España, Francia...*, op. cit., p. 310.

¹¹ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: *Comercio Colonial y guerras...*, o.p. cit., p. 194.

importaciones en un 35% con relación al año anterior. Pero seguidamente se entró en una etapa profundamente recesiva.

Ocurrió entonces un fenómeno nuevo. Hasta el momento, después de las crisis provocadas por los conflictos militares, con la paz existía siempre una rápida, cuando no vertiginosa, recuperación de la actividad mercantil; sin embargo, a partir del final de la Guerra de la Independencia, y no obstante la mejora expresada de los años 1815 y 1816, el comercio gaditano no se recobró por motivos diversos, como fue el intento de restablecer una férrea política de control comercial por parte de la metrópoli cuando las colonias habían conocido los beneficios del sistema del comercio neutral; así como el auge que había adquirido el contrabando, y la falta de seguridad en las rutas marítimas motivada por la casi inexistencia de unidades navales militares españolas, con el consiguiente acoso de corsarios y piratas. Y unido a todo ello, la reactivación de la actividad emancipadora, causada por el retorno al sistema absolutista impuesto por Fernando VII, que supuso la desaparición de la gran obra de liberalización que habían llevado a cabo en la Isla de León y en Cádiz las Cortes Generales y Extraordinarias, cuyo mayor fruto fue la Constitución de 1812.

Una parte de la burguesía mercantil gaditana había mantenido como la mejor solución para la defensa de sus intereses, en lo concerniente a la recuperación del comercio con América, el restablecimiento del monopolio; pero al cambiar radicalmente la situación colonial con los acontecimientos emancipadores, y una vez que se manifestó con claridad la incapacidad del absolutismo fernandino para controlar los territorios del otro lado del Océano, derivó hacia posiciones liberales más abiertas e incluso radicales, apoyando el levantamiento de Riego. Pero otra parte de esa misma burguesía se había posicionado a favor de la libertad comercial con bastante antelación, conceptuándola como uno de los instrumentos más adecuados para cimentar una realidad nueva entre los territorios españoles de un lado y otro del Océano. Es preciso recordar que, durante el sitio francés y desde la apertura de las Cortes, el debate sobre las relaciones políticas, sociales y económicas que España debía mantener en el futuro con sus posesiones de ultramar ocupó un puesto de singular relevancia; existiendo una corriente muy definida para que los mercados de la América española se abriesen libremente a todas las naciones. Diputados americanos tan sobresalientes como Vicente Morales Duárez (suplente por el virreinato del Perú), Antonio Larrazábal y Arrivillaga (propietario por Guatemala) y Ramón Power y Giralt (propietario por Puerto Rico) –por citar algunos– preconizaron un cambio radical en las relaciones económicas entre

España y América, partiendo del reconocimiento de los errores del sistema seguido hasta el momento, que debería suplantarse por un modelo de libertad comercial, la cual habría de entenderse como un derecho inherente a los pueblos y la solución económica a la crisis de la nación. Por consiguiente, tendría que abandonarse el principio mantenido con las colonias y fundamentado en el Derecho de Gentes de que las mismas sólo podían comerciar con la metrópoli, la cual se reservaba la navegación en sus mares¹².

Las ventajas que proporcionaba la libertad de comercio se habían podido constatar desde la ‘liberalización’ de 1778 que, no obstante significar tan sólo una tímida apertura, tuvo un efecto extraordinariamente favorable. Si muchos pensaron entonces que por la libertad concedida a otros puertos, el de Cádiz sufriría un descenso de su comercio en la misma proporción del aumento de los otros, lo que ocurrió –como es sabido– fue todo lo contrario: la libertad, a pesar de sus cortos alcances, animó de tal manera las actividades económicas que, seis años después de perder el monopolio, el puerto de Cádiz no sólo continuaba desempeñando su papel predominante, sino que multiplicaba por siete el valor de sus exportaciones a América, que pasaron de 50.209.960 a 347.658.528 reales. En 1792, y sólo en lo relativo a las mercancías nacionales, los comerciantes gaditanos exportaron por valor casi duplo de lo efectuado en 1784, rondando los 272 millones de reales. Entre 1778 y 1796 el puerto de Cádiz, con su abrumadora preponderancia captó el 84% del total de las importaciones españolas de ultramar¹³.

Existió en aquella España libre del momento, protagonizada por las Cortes Generales y Extraordinarias, una corriente sólida a favor del librecambio fundamentada no sólo en una teoría general sobre la libertad política y sobre la libertad económica –en este último caso su fundamento fue, obviamente, la Escuela Clásica–, sino también y sobre todo en la práctica. Cádiz era una ciudad donde se tenía un conocimiento preciso y permanente de lo que ocurría en los mercados internacionales. Así, por ejemplo, se sabía que la independencia de las colonias inglesas de Norteamérica había significado un golpe político para Gran Bretaña, pero no un revés económico ya que desarrolló un comercio con sus antiguas colonias que producía más del doble que bajo su dominación.

¹² DÁNVILA Y VILLARRASA, Bernardo Joaquín: *Lecciones de Economía Civil, o de el Comercio, escritas para el uso de los caballeros del Real Seminario de Nobles*. Madrid, Imprenta de D. Joachin Ibarra, 1779; pp. 165-166.

¹³ FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España...*, op. cit., p. 198.

Y fue en este Cádiz sitiado por los franceses, donde existía un grupo sólido de defensores del libre cambio, el lugar en el que Flórez Estrada publicó, en 1812, su *Examen imparcial sobre las disensiones de la América con la España...*¹⁴. El que fuera Procurador general del Principado de Asturias formó grupo con los liberales radicales –uno de cuyos órganos de opinión fue el periódico gaditano *El tribuno del pueblo español*– que preconizaban la abolición de todo tipo de estancos y trabas, así como el establecimiento de un sistema económico fundamentado en que cada individuo gozara de la absoluta libertad de elección. Para Flórez Estrada ésta representaba el único medio de una protección justa y segura que el gobernante debía otorgar a toda la industria nacional, con el objeto de que existiese competencia en la calidad de los productos y moderación en los precios¹⁵. También se imprimió en Cádiz, en 1813, otra defensa a ultranza del libre cambio: la obra de Ramón Martínez de Montáos *Incompatibilidad de la Constitución española con el sistema de contribuciones indirectas que rige...*, quien conceptuaba la existencia de las aduanas como “el origen del despotismo de los gobiernos y de la servilidad de los españoles”¹⁶.

Durante el Trienio Liberal, el Gobierno manifestó su intención de establecer dos puertos francos en la Península, uno de ellos en Cádiz que, como gran parte de las transformaciones programadas en el período, no se llevó a la práctica. Las protestas de los catalanes para que la franquicia no se otorgara a Cádiz, ponía bien a las claras la existencia en España de dos burguesías con intereses contrapuestos: la gaditana, mercantil y librecambista, y la catalana, vinculada a la industria y proteccionista, que salió favorecida por el arancel de 1825.

¹⁴ FLÓREZ ESTRADA, Alvaro: *Examen imparcial de las disensiones de la América con la España, de los medios de su reconciliación, y de la prosperidad de todas las naciones*. Cádiz, Imprenta de Manuel Ximénez Carreño, 1812. Segunda impresión, corregida, y aumentada considerablemente por su autor.

¹⁵ FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Examen imparcial...*, op. cit., pp. 91, 93, 114-121, y 247. Sobre el ilustre hijo de Pola de Somiedo, vid.: “Alvaro Florez Estrada, el primer economista ricardiano español. Apuntes sobre la evolución de su pensamiento económico de 1810 a 1828”, en *Anales de Economía*, 3ª época, núm. 20, año 1973. FLÓREZ ESTRADA, Alvaro: *Escritos Políticos*. Oviedo, Junta General del Principado, 1994. Clásicos Asturianos del Pensamiento Político nº 5, p. 134. Estudio preliminar y notas de Manuel Jesús GONZÁLEZ. FLÓREZ ESTRADA, Alvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Institutos de Estudios Fiscales (Clásicos del pensamiento económico español), 1980 (dos vols.). Edición y estudio preliminar por ALMENAR PALAU, Salvador.

¹⁶ MARTÍNEZ DE MONTÁOS, Román: *Incompatibilidad de la Constitución española con el sistema de contribuciones indirectas que rige. Supresión de todas las rentas y de los empleos en su recaudación. Bases para una contribución directa según la misma Constitución, capaz de cubrir anualmente todos los gastos del Estado y señalamiento de fincas para pagar la deuda pública*. Cádiz, Imprenta de Vicente Lema, 1813. Vid.: LÓPEZ CASTELLANO, Fernando: Edición y estudio preliminar a *El pensamiento hacendístico liberal en las Cortes de Cádiz: informes, memorias, instrucciones y proyectos*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda / Instituto de Estudios Fiscales, 1999.

Mientras tanto, la secesión siguió progresando en la América española, uniéndose a la misma un número destacado de diputados americanos que en la Isla de León y en Cádiz habían defendido una relación de igualdad entre los territorios españoles en ambos hemisferios –que el Congreso había recogido en el Real decreto de 15 de octubre de 1810, y en el Art. 1º de la Constitución–, y que habían regresado a América decepcionados con la derogación de la trascendental obra legislativa de las Cortes Generales y Extraordinarias, y la persecución de los liberales. Así actuaron, por ejemplo, los diputados por Nueva España José Miguel Gordo y Barrios, Mariano Mendiola Velarde, y José Miguel Guridi y Alcocer; los diputados por Costa Rica Florencio del Castillo Villagra y Antonio Larrazábal y Arrivillaga; José Domingo Caicedo, diputado por el virreinato de Santa Fe; y los diputados por el virreinato del Perú José Joaquín Olmedo y Mauri, y Juan Antonio Andueza.

Segregadas ya de España Argentina y Chile, en 1821 se emanciparon México, Venezuela (la batalla de Carabobo fue el 24 de junio) y Perú (San Martín entró en Lima el 12 de julio) y, al año siguiente, Ecuador proclamó su independencia. Finalmente, los graves problemas internos españoles, la creciente escisión de los liberales entre “exaltados” y “moderados”, la actitud conspiradora del Rey, la feroz oposición de la nobleza y del clero, la sublevación de los realistas y –por encima de todo– la intervención militar francesa al mando del duque de Angulema, para que España volviese al “estado de cosas anterior a la revolución de Cádiz”, pusieron término a la corta experiencia liberal. Fernando VII firmó el 1º de octubre de 1823 el decreto que revocaba todos los actos legislativos y ejecutivos del período constitucional. La represión desatada entonces contra los liberales superó en mucho a la de 1814. Los más significados, los “negros” a exterminar hasta la cuarta generación (como señalaba el periódico absolutista *El Restaurador*¹⁷), hubieron de marchar al extranjero para salvar la vida, dirigiéndose los gaditanos a Inglaterra y a Gibraltar, particularmente¹⁸.

En América, después de la victoria de Ayacucho (9 de diciembre de 1824), donde Sucre derrotó a las tropas españolas del virrey La Serna, los territorios españoles quedaron reducidos a las islas de Cuba y Puerto Rico, y el comercio gaditano se encontró en sus horas más bajas. Fernando VII se resistió a reconocer tal pérdida, y mantuvo la prohibición de comerciar con los territorios de las antiguas colonias

¹⁷ TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XIX*. Barcelona, Editorial Laia, 1973; p. 61.

¹⁸ Sobre el exilio español en Inglaterra durante la “década ominosa”, vid. LLORENS CASTILLO, Vicente: *Liberales y románticos: una emigración española en Inglaterra (1823-1834)*. México, Fondo de Cultura Económica-Nuevo Mundo, 1954.

sublevadas, hasta 1828. Esta equivocada decisión conllevó que el vacío dejado por España fuese ocupado por ingleses y norteamericanos, principalmente.

En síntesis: con la desaparición de la mayor parte de sus mercados ultramarinos en un espacio de tiempo relativamente corto, Cádiz había pasado de ser uno de los más importantes centros del comercio marítimo internacional, a desempeñar una posición secundaria; lo que transformó profundamente la mentalidad de la burguesía en cuanto a su concepción del comercio exterior. Precisamente, el pensamiento librecambista español tuvo entre sus primeros y más ilustres exponentes a gaditanos que lo entendieron como el único régimen que permitía un proceso natural de crecimiento, para reactivar la economía vía sector exterior. En sus vertientes más o menos avanzadas encontramos a Manuel M^a. Gutiérrez (en su primera época), José Manuel Vadillo (que formó parte, en 1822, del único Gobierno radical del Trienio que presidió Evaristo San Miguel), Pío Pita Pizarro, José Joaquín de Mora, y Alejandro Llorente ¹⁹.

3. CÁDIZ, PUERTO FRANCO.

El proceso que desembocó en la concesión de la franquicia al puerto de Cádiz fue dilatado en el tiempo y complicado. El 2 de septiembre de 1810, el Consejo de Regencia expidió una Real Orden al Consulado de Cádiz, para que dictaminase sobre una representación que se le había efectuado acerca de la conveniencia de levantar la prohibición existente de los artículos excluidos del comercio con la América española, a consecuencia del escandaloso contrabando que se efectuaba en sus costas, en las que se introducían directamente caldos, quincalla, y géneros de lana, seda y algodón. La Regencia solicitaba que se le informase sobre la utilidad de franquear a comercio tales artículos, especificándose si resultaría oportuno que tal franquicia fuese temporal o permanente, detallándose los derechos arancelarios que deberían pagar en los puertos respectivos. El Consulado pidió dictamen a la Diputación de Comercio, la cual se pronunció a favor de que –atendiéndose a las gravísimas circunstancias de la Península– se franqueasen a comercio los géneros prohibidos por el momento, pero prohibiéndose rigurosamente que los extranjeros participasen de cualquier tipo de trato y comunicación con las Indias. Y fue en este documento donde por primera vez he visto especificada la propuesta de creación de puertos francos por los comerciantes gaditanos,

¹⁹ VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía. Economía política, librecambismo y proteccionismo (1800-1850)*. Málaga, Editorial Librería Ágora (Colecc. Cuadernos Andaluces), 1990; cap. III “El librecambismo y los economistas andaluces”, pp. 65-105; p. 107.

a través del acuerdo unánime de sus Diputados, con el fin de “exterminar el funesto comercio clandestino de los extranjeros con nuestras Indias”²⁰.

En febrero de 1812, uno de los Diputados del Comercio de Cádiz, Dámaso Joaquín de San Pelayo, planteaba de nuevo como mejor medio de evitar las actividades contrabandistas en la América española y la introducción en la misma de los extranjeros, la constitución de varios puertos francos en la Península; que servirían para facilitar más la unión de los intereses comerciales y políticos de los españoles de ambos Hemisferios, a la vez que conciliarían los de Gran Bretaña, aliada de España²¹. Establecidos en los puntos más seguros contra el ataque de los enemigos, dos puertos francos se situarían en el Mediterráneo y dos en el Atlántico. Al introducir sus mercancías en éstos, los británicos –que son los únicos extranjeros de los que trata– gozarían de tres ventajas (las dos primeras con el pago de los derechos correspondientes): la exportación a América de lo que les conviniese; la introducción en la Península de los artículos que les acomodase; y la reexpedición libre para cualquier otro puerto extranjero de lo que no tuviese salida en los mercados españoles aquende y allende el Océano. Y, como medida complementaria, el comerciante gaditano proponía la formación de nuevos aranceles, nivelando en ellos el pago en las aduanas peninsulares y americanas.

El 10 de marzo de 1813, la Diputación del Comercio de Cádiz informaba al Prior y los Cónsules del Real Consulado de esta plaza que, de resultas de las reuniones mantenidas entre ellos y otros gaditanos dedicados a la actividad mercantil, con el objeto de tratar sobre los medios de remediar “el desgraciado estado en que se hallaba en el día la contratación de la Península con sus Indias”, habían resuelto como remedio único el establecimiento de puertos francos; para lo cual habían confeccionado un recurso para la solicitud de su concesión, describiendo en el mismo sus características esenciales y la conveniencia de su implantación²².

Este mismo año, el referido Conde de Maule se hizo eco de los deseos de la burguesía mercantil gaditana e incluyó en su obra la intención de establecer en Cádiz un puerto franco, presentándolo como la mejor solución para el impulso del comercio marítimo, proponiendo incluso la zona de su instalación:

²⁰ Archivo General de Indias (AGI), Consulados, leg. 1.651.

²¹ AGI, Consulados, leg. 1.651. D. J. De San Pelayo: “*Apuntes que pueden servir a la extensión de una bien ordenada Memoria que tenga por objeto evitar el trato clandestino de nuestras Indias, por medio de Puertos Francos...*”.

*Se podría adoptar el pensamiento de erigir en Puntal un puerto franco, escogiendo como muy 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 con este intento. Para comunicarse con este muelle se construiría una puerta del mar, y para evitar el fraude sería útil como se ha hecho en Génova, cercar de muros todo el recinto de los almacenes*²³.

La idea de que la franquicia portuaria era la mejor solución para superar los problemas económicos que Cádiz venía padeciendo desde finales del siglo XVIII se fue consolidando, y el 7 de marzo de 1815 el Cabildo municipal elevó una representación al monarca en tal sentido, después de encargar un estudio a una comisión especial sobre las causas del estado en que se encontraba la ciudad y las posibles soluciones para sacarla de la postración en que se hallaba²⁴. Posteriormente y en el mismo año, Ayuntamiento y Consulado de Comercio realizaron gestiones conjuntas ante el Gobierno para solicitar su inmediato establecimiento, incluyendo en la propuesta a los puertos de Barcelona y La Coruña, como los más adecuados para obtener también la franquicia, en atención a su situación geográfica y a su importancia en el tráfico mercantil²⁵. Esta petición y las que vinieron a continuación contaron con el decidido apoyo de otras entidades gaditanas, como la Real Sociedad Económica y el Cabildo Eclesiástico²⁶.

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, y que se otorgó además a Santander, Coruña y Alicante²⁷. En Cádiz, el Depósito se instaló en unas naves cedidas por el Ramo de Guerra situadas en las antigua muralla de San Carlos, y fue administrado por la Aduana.

Cuando triunfó la revolución en 1820, una Comisión nombrada por el comercio de Cádiz escribió y dirigió a las Cortes del Trienio una *Memoria sobre los males que sufre el comercio español, y medios de repararlos*²⁸; hallándose entre sus propuestas la

²² AGI, Consulados, leg. 1.651. El documento está firmado por Francisco Escudero de Hassi, Feliciano Puyades, Juan Francisco de Urzainquín, Josef de Santiago y Rotalde, e Isidoro de Angulo.

²³ MAULE, Conde de: *Viaje de España, Francia...*, op. cit. p. 255. Es significativo que la Zona Franca se ubicara, en el siglo XX, en el mismo lugar que recomendó Maule como espacio para colocar el puerto franco.

²⁴ Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Actas Capitulares, Libro 172, fol. 235; Libro 182, fol. 51; Libro 186, fol. 1387.

²⁵ AHMC, Actas Capitulares, libro 173, fol. 1.258 vt.

²⁶ AHMC, Actas Capitulares, Libro 173, fol. 1258 vt.; Libro 182, fol. 51; Libro 186, fol. 1.387.

²⁷ Real Decreto de 23 de enero de 1818 y Real Orden de 30 de marzo siguiente.

²⁸ La conclusión de la Memoria y la representación a las Cortes, contenidas en esta Memoria, se incluyeron en: CUENCA TORIBIO, José Manuel & RODRÍGUEZ SÁNCHEZ DE ALBA, Alfonso:

de declarar a Cádiz puerto franco, y a algunos otros, con el fin de competir adecuadamente con las naciones que a la sazón comercializaban con las provincias españolas ultramarinas, y rivalizar también con Portugal y Gibraltar. Los comisionados pretendieron tranquilizar destacando que la franquicia se establecería sin producir ningún perjuicio a las rentas del Estado, y sin aumentar el contrabando, como algunos podrían recelar. En 1824 –año en el que culminó la independencia de Sudamérica y el dominio español en la América continental–, se efectuó un nuevo intento para obtener la franquicia, exponiéndose al Rey en la representación que “Cádiz sin comercio ha de reducirse necesariamente a una isla desierta”²⁹.

La recesión económica gaditana conllevó un paulatino e imparable descenso de su población. En el Padrón de noviembre de 1827, del que resultó una población de 47.845 habitantes, se hacía constar que el vecindario disminuía visiblemente de día en día por la falta de comercio, y que el recuento no serviría para los diez años que contemplaba la Ordenanza, y ni tan siquiera sería de utilidad para el reparto de quintas en sólo unos meses³⁰. Y los ingresos de la Hacienda Pública se redujeron de manera tal que, si durante el primer quinquenio del siglo el derecho cobrado por el Consulado en la Aduana fue de 2’5 millones de reales de media anual, en 1827 descendió a sólo 104.749 reales, cuando el contrabando procedente de Gibraltar aumentaba enormemente³¹.

El Real Decreto de 9 de febrero de 1824, que permitió el comercio directo con la América española a los extranjeros amigos y aliados, con las limitaciones que se expresaron en los artículos 2º y 3º del mismo, espoleó a los gaditanos a una nueva tentativa para obtener la franquicia de su puerto. Los agentes en Madrid del Real Tribunal del Consulado de Cádiz, los socios Victoriano de Encima y Piedra y Francisco Viola, entregaron –el 27 de mayo del mismo año– al Ministro de Hacienda un recurso en solicitud de tal gracia, en el que razonaban los beneficios que se obtendrían de su implantación para toda la economía española, y rebatían las principales objeciones que los opuestos a la franquicia sustentaban³². En el documento se detallaba que la franquicia de un puerto no debería considerarse como un privilegio exclusivo o

Lecturas de Historia Económica Andaluza (siglo XIX). Sevilla, Servicios de Estudios del Banco Urquijo de Sevilla, 1977; págs. 57-61. La Comisión, que fechó en Cádiz el 8 de agosto de 1820 la Memoria y la representación, estuvo formada por Sebastián Alejandro Peñasco, Pedro Ruiz de Loizaga y Corcuera, Prudencio Hernández Santa Cruz, y Santiago José de Terry.

²⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 186, fol. 1.393.

³⁰ AHMC, Padrones, Padrón de 1827, Caja 1.101. Un año después, la ciudad no superaba los 46.000 habitantes.

³¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 196, fol. 1038.

³² AGI, Consulados, leg. 1.651.

monopolio que le sirviera para el enriquecimiento propio a costa del comercio general, como sí ocurría con las compañías privilegiadas y otros establecimientos de naturaleza semejante. Muy al contrario, partiendo del principio “incuestionable acreditado por la experiencia” que las naciones debían su prosperidad y opulencia al comercio exterior, los proponentes señalaban que esta medida era el último recurso del que se disponía para restablecer las relaciones con América, eliminando la presencia extranjera en aquellos mercados. Además, se tenía que contrarrestar la prosperidad de Gibraltar, que había heredado buena parte de la actividad mercantil que anteriormente se centraba en Cádiz, ya que desde la colonia británica se hacían expediciones directas para América y se recibían consignaciones desde sus puertos para distribuir las por España. Así, el pretendido puerto franco, al recuperar los mercados ultramarinos, cumpliría también con la perentoria función de oponer un antídoto a Gibraltar. En la memoria se señaló que la franquicia podría hacerse extensiva también a otros puertos peninsulares, ya que no era la intención de los gaditanos reservarse en exclusiva tal beneficio, sino que –por el contrario– celebrarían mucho que la medida se generalizara.

El asunto de la franquicia para Cádiz se continuó replanteando. El 26 de agosto de 1825 fue reiterada la proposición de que la ciudad indemnizaría al Erario por el desfaldo que sufriera en sus ingresos por el puerto franco. En noviembre del mismo año, después de que el Consejo de Indias se hubiera opuesto a la pretensión gaditana, aún se mantenían esperanzas de poder conseguirse en el entorno del Gobierno apoyos suficientes para obtenerla. En 1826 la actividad de los buques corsarios fue tan osada que, además de trastornar las rutas marítimas, llegaron incluso al bloqueo del puerto gaditano; mostrándose incapaz la exigua Marina militar española de controlar la situación. La presencia de buques corsarios con pabellón de las Repúblicas americanas emancipadas de España se constata en las aguas gaditanas, del Estrecho de Gibraltar, y en las rutas entre la Península y el Caribe desde 1816, y esta presencia obligó a los mercantes españoles que traficaban con América a ir artillados. El objetivo de estas actuaciones era debilitar la economía española, impidiendo el comercio marítimo con los territorios que aún permanecían fieles en ultramar; finalidad que era también compartida por los Estados Unidos de Norteamérica. De ahí que existiesen embarcaciones corsarias de este país, camufladas bajo bandera de la República de Colombia o de Buenos Aires, por ejemplo. Ha de resaltarse que este curso fue fomentado, además, por los liberales españoles exiliados en Gibraltar, Lisboa o

Inglaterra, quienes lo financiaron en determinadas ocasiones como medio de lucha contra el absolutismo fernandino.

Al compararse la balanza de pagos de la Península de 1792 con la de 1827, se constata cómo el valor del comercio exterior se había reducido en más de un 75 por 100³³. En la Aduana de Cádiz, la recaudación del comercio ultramarino que efectuó en 1827 la Hacienda, y su relación con la de ocho años atrás, manifiesta la ruina del comercio gaditano, presentando las importaciones una caída superior al 87 por 100, y un derrumbe de las exportaciones de casi el 94 por 100.

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. Como es sabido, el absolutismo desarrolló una política crediticia doble, cumpliendo las obligaciones con la deuda extranjera, mientras que desatendía por completo la deuda nacional. El repudio de muchas obligaciones atrasadas por el ‘corte de cuentas’ de 1828 “significó una expoliación para los prestamistas españoles”³⁴.

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.

El *Diario Marítimo de la Vigía* del 2 de enero de 1829, al reflejar el movimiento portuario, especificaba lacónicamente que “nada ha entrado hoy ni queda novedad al mar”, habiendo salido tan sólo una polacra española para Barcelona, un bergantín-goleta sardo para Génova, un bergantín de guerra francés para el O., y una fragata mercante francesa para Gibraltar. Al día siguiente se repetía la expresión, añadiéndose que al

³³ FONTANA LÁZARO, Josep: “Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827”, *Moneda y Crédito* núm. 115, pp. 3-23 (diciembre de 1970).

³⁴ COMÍN, Francisco: *Historia de la Hacienda pública, II. España (1808-1995)*. Barcelona, Crítica, 1996. Colección nuevos instrumentos universitarios; pág. 129.

SSO. quedaba un bergantín haciendo por este puerto. Tres días más tarde la Real Sociedad Económica Gaditana elevaba al Rey una representación para que se adoptasen medidas inmediatas para sacar al puerto de Cádiz de la postración en que se hallaba.

Como única y urgente salida, los gaditanos postulaban por enésima vez el puerto franco, con el que esperaban convertir a su ciudad en el depósito general del comercio europeo y americano, atrayendo capitales y produciendo riquezas que aumentarían la población y la ocupación, desterrándose así la ociosidad y la mendicidad³⁵. Nueve fueron las ideas principales desarrolladas como fundamento de la propuesta:

a. Existían memorias y representaciones, con sólidos argumentos, que demostraban las ventajas para la economía española del establecimiento de uno o más puertos francos en la Península. España no podía prescindir de la adopción de los mismos, pues a ello obligaba tanto la pérdida de los mercados americanos, producto de la disidencia, como la fuerte rivalidad del comercio extranjero en éstos y en los territorios que aún permanecían leales.

b. No obstante los recelos existentes, esta medida se convertiría en la única capaz de incentivar el comercio, facilitando simultáneamente el desarrollo de la agricultura y de la industria españolas; ya que el sistema proteccionista del momento producía funestas consecuencias al disminuir el trabajo, alterar los salarios, desalentar la industria, y trasladar al extranjero capitales y personas que podrían acrecentar la riqueza nacional.

c. La franquicia abriría el comercio español a las naciones europeas, y disminuiría la actividad mercantil de éstas con los puertos de la América emancipada, atenuando la rivalidad de aquéllas con España en las islas ultramarinas que aún quedaban fieles.

d. El fomento de la navegación y del comercio de los españoles propiciaría la restauración de la Marina militar, que se hallaba sumida en una enorme decadencia.

e. Se reduciría el contrabando, cuyo mayor aliciente se encontraba precisamente en la legislación restrictiva existente que ponía trabas a las relaciones comerciales españolas con el exterior, sin conseguir el fomento de las manufacturas nacionales. (A este respecto los gaditanos recalcaban de continuo la idea de que se confundían las causas y los efectos).

³⁵ AHMC, Actas Capitulares, libro 196, fol. 1.038.

f. La recuperación de la economía española no tenía que fundamentarse, como en tiempos pasados, en las riquezas mineras americanas, sino en la apertura a los mercados internacionales. Y el primer paso en esta línea sería la concesión de la franquicia a Cádiz.

g. El puerto franco fomentaría también la navegación costera y la pesca españolas, existiendo la posibilidad de colocar marineros y pilotos propios en los buques extranjeros.

h. La única manera de competir con Gibraltar y evitar su enorme contrabando, sería la concesión tantas veces demandada, erigiéndose el puerto gaditano como rival del puerto libre existente en el territorio peninsular.

i. El privilegio de la franquicia no se haría nunca en perjuicio de la Hacienda, ya que el Ayuntamiento y el Consulado gaditanos se comprometían a indemnizar por las rentas que dejaran de satisfacer por la libertad otorgada al puerto.

Por su parte, los detractores del puerto franco veían en tan importante excepción a la política arancelaria, una amenaza para las atrasadas y poco competitivas agricultura e industria españolas, y argumentaban que su existencia sería ruinoso porque “la concurrencia de productos extranjeros de la misma especie y la introducción clandestina impedirán la venta de los propios y se desatenderían las industrias españolas”³⁶.

El 6 de febrero de 1829 el Consulado y la Sociedad económica efectuaron una nueva representación al Rey solicitando la urgente concesión de la franquicia y, unos días después, se tuvieron noticias en Cádiz proporcionadas por los comisionados en Madrid del Real Tribunal, el Conde de Venadito y el Marqués de Casa Irujo, de la inminente declaración de la misma, habiendo transmitido ya el Rey su resolución al Secretario del Despacho de Hacienda, Luis López Ballesteros, a quien encargó que extendiese el correspondiente Decreto con la mayor brevedad³⁷. Por fin, después de tantos años de infructuosas gestiones, la petición fue atendida, y Fernando VII declaró –por Real decreto de 21 de febrero de 1829, firmado en el Palacio de El Pardo– a Cádiz puerto franco. Pero, no obstante las grandes esperanzas que se depositaron en el mismo, su vigencia fue muy breve, de sólo unos años: en marzo de 1831, una conspiración liberal provocó un levantamiento popular y un alzamiento militar entre los días 2 y 8,

³⁶ AHMC, Actas Capitulares, libro 196, fol. 1.039.

³⁷ López Ballesteros ocupó la Secretaría de Estado de Hacienda desde el 2 de diciembre de 1823 al 1 de octubre de 1832; así pues, todo el proceso del puerto franco de Cádiz se desarrolló durante su desempeño en esta cartera, incluido el año de plazo que se dio para la total supresión, a partir del 18 de septiembre de 1831.

siendo asesinado en un atentado político el Gobernador militar de Cádiz, Antonio del Hierro y Oliver. El magnicidio fue aprovechado por el Gobierno para retirar la franquicia al puerto de Cádiz, determinándose como fecha límite de la misma el 18 de septiembre de 1832.

En el preámbulo del Decreto de 21 de febrero de 1829, se expuso la decadente situación de la actividad mercantil de la ciudad, como consecuencia de la debilitación de las relaciones comerciales con los dominios de ultramar, y el deseo de acabar con dicha crisis y recobrar el esplendor que había gozado la ciudad en años precedentes:

- Por el artículo 1º, se estableció que el puerto sería franco, permitiendo dicho régimen a los barcos de banderas amigas de España comerciar libremente sin que recayera derecho alguno sobre sus mercancías, tanto en las operaciones de carga como de descarga. Tan sólo se mantendrían los gastos de anclaje, sanidad, y otros específicamente locales, que se fijarían en el Reglamento de puerto franco que debería formarse de inmediato.

- En el artículo 2º se contempló que el Consulado de comercio y el Ayuntamiento ajustarían con el Intendente de la Provincia la cantidad equivalente a los derechos de los consumos y los productos de las rentas estancadas directas de la ciudad de Cádiz, atendiéndose a los rendimientos de los años 1826, 1827 y 1828; siendo obligación de dichas corporaciones colocar, trimestralmente, el importe de lo pactado en la Tesorería provincial de la Real Hacienda.

- En los mismos términos, por el artículo 3º, se comprometían ambos cuerpos a situar en la misma Tesorería el importe de las contribuciones directas de Frutos civiles, Paja y utensilios, Subsidio de comercio, Fortificación, y demás que en el día se cobraban por la Real Hacienda; las cuales subsistirían durante el régimen de la franquicia del puerto, corriendo su cobranza a cargo del Ayuntamiento y del Consulado.

- El artículo 4º autorizaba a dichas corporaciones a imponer sobre el vecindario de Cádiz, del modo que se estimara más equitativo, los gravámenes con que atender a los compromisos adquiridos por los artículos 2º y 3º, así como las contribuciones precisas para cubrir las cargas de la ciudad, del Consulado, los establecimientos de beneficencia, y otras cuyos productos pertenecían a la sazón a diferentes partícipes.

- En el artículo 5º se especificó que, una vez publicado este decreto, se desarrollarían las actuaciones necesarias para que la Aduana de Cádiz se

trasladara, con sus dependencias, al lugar que se considerase más ventajoso a los intereses de la Real Hacienda, levantándose los nuevos resguardos que evitasen el contrabando. Asimismo, la Intendencia de la provincia con sus oficinas, se trasladarían a otra población, atendiéndose al número de sus habitantes y la centralidad de su posición.

- El artículo 6º determinó el comienzo del puerto franco una vez que se hubiesen cumplido las condiciones establecidas en los artículos anteriores. Entretanto, los comerciantes de Cádiz podían trasladar al interior del reino los géneros y efectos por los que hubiesen pagado derechos; no admitiéndose solicitud, por motivo o pretexto alguno, para que se permitiese la libre introducción de los artículos de comercio después de que comenzasen a regir los reglamentos de la franquicia portuaria.

- En el artículo 7º, y dado que el régimen de la franquicia debería ser igualmente beneficioso para los comerciantes españoles como para los extranjeros que llegasen para establecerse al puerto franco o a comerciar con él, se garantizaba a éstos la misma protección y seguridad en las transacciones que a los naturales; asegurándoseles que, incluso en caso de guerra o interdicción de cualquier tipo con sus respectivas naciones, se les otorgaría el tiempo necesario para retirarse sin secuestros o represalias. Tales seguridades se daban bajo la propia palabra del Rey, quien encargaba a su Secretario de Estado y del Despacho que se comunicara esta disposición a los Gobiernos de todas las naciones amigas.

- En el artículo 8º y último, se contempló la posibilidad de que la franquicia otorgada a Cádiz fuese derogada en un futuro, y se señaló una moratoria de un año desde la publicación de la declaración derogatoria hasta el momento de la supresión total, con el objeto de que la pérdida del privilegio no perjudicase los intereses inmediatos de los comerciantes.

El 14 de abril siguiente, en el Palacio Real de Madrid, Fernando VII rubricaba y remitía a López Ballesteros el Real decreto del Reglamento para el puerto franco de Cádiz –en conformidad con las bases contenidas en el decreto de 21 de febrero y a propuesta de una Comisión que se formó al respecto–, que se comunicó con posterioridad al Ayuntamiento y al Consulado de Cádiz, de orden del Secretario de Estado de Gracia y Justicia³⁸.

³⁸ *COLECCIÓN de los Reales Decretos y Reglamentos, y de los acuerdos y . disposiciones del Exmo. Ayuntamiento y Real Tribunal del Consulado de esta ciudad sobre la franquicia del puerto de*

Para el cumplimiento de la indemnización al Estado por lo que dejaría de percibir por razón de la franquicia, el Ayuntamiento y el Consulado efectuaron con la Hacienda un ajuste, que posteriormente fue protocolizado en escritura pública, en la que se especificaron las correspondientes condiciones. La cantidad anual fue fijada en 6.886.902 reales de vellón –ateniéndose a los ingresos de los años 1826, 1827 y 1828, por los derechos de consumos, rentas estancadas y contribuciones directas; como contemplaba el artº. 2º del Real decreto de 21 de febrero de 1829–, que se abonarían en pagos trimestrales y en monedas corrientes de oro y plata³⁹. Tal obligación quedó afianzada para su pago con las rentas y bienes presentes y futuros del Ayuntamiento y Consulado, y –subsidiariamente– con los bienes de los individuos que componían dichas corporaciones y las que se eligiesen en lo sucesivo, en conformidad con la Ley 23, Título 13, Partida 5ª. En conformidad con una Real orden de 26 de mayo de 1829, firmaron dicha escritura el Intendente de Rentas de la Provincia de Cádiz y los miembros de la Comisión Directiva nombrados por el Ayuntamiento y el Consulado; comprometiéndose en la misma los representantes de la ciudad y su comercio a aumentar la cantidad establecida, a medida que prosperara la riqueza por efecto de la franquicia⁴⁰.

El desglose de la cuota de compensación a la Hacienda Pública se efectuó de la manera siguiente:

* Derechos de Consumos.....	1.275.691
* Derechos de Puertas, cobrados en la Aduana.....	933.199
* Rentas Provinciales.....	24.261
* Derechos de Puertas, cobrados en las mismas.....	2.551.024
* Derechos del aguardiente.....	104.388
* Renta del tabaco.....	1.169.841
* Renta de la sal.....	99.283
* Renta del papel sellado y letras de cambio.....	308.516
* Rentillas (salitres, pólvora, azufre).....	7.253
* Renta de naipes.....	2.848
* Partícipes:	
• Almirantazgo.....	138.715

Cádiz. Cádiz, Imprenta de Esteban Picardo, 1829. AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fols. 342-343v.

³⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fols. 428-435.

⁴⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fols. 770-772.

• Subvención.....	193.454
• Imprenta.....	906
• Balanza.....	77.523

Cuando quedó ultimado el presupuesto general de gastos del puerto franco, se planteó el modo de articular el consiguiente reparto de la carga y fijar la distinta tipología y cuantía de los ingresos. Aquí radicó un serio inconveniente ya que faltaban los fundamentos para efectuar una acertada distribución de la misma, al no hallarse formada la estadística de la riqueza industrial, y ser muy imperfecta la existente sobre la riqueza permanente. Cuando los comisionados del Ayuntamiento y del Consulado comenzaron a planificar su distribución, en los habitantes de Cádiz empezó a desarrollarse una inquietud general producida por el temor de grandes recargos, y se suscitó en la ciudad un debate profundo e interesante sobre qué tipo de impuesto era el más ventajoso y cuál presentaba menos inconvenientes en su recaudación⁴¹. Se aducía que la imposición directa ofrecía muchas razones a su favor, tales como que la recaudación era más sencilla, menos costosa y expuesta al fraude en menor grado, y que se fundamentaba en una mayor justicia distributiva; mientras que las contribuciones indirectas obstruían la actividad comercial al absorber una parte del capital, y obligaban al contribuyente a satisfacer mucho más de lo que debiera en consideración a su fortuna, sufriendo el rigor de estos impuestos, en mayor medida, por los poseedores de las rentas más bajas.

Y mientras que algunos defendieron que en Cádiz desapareciesen las contribuciones directas, y que estas cargas pesasen exclusivamente sobre los consumos y sobre los artículos introducidos en la ciudad, las opiniones más numerosas se adscribieron en una oposición muy fuerte contra los impuestos indirectos, ya que consideraban que los mismos entorpecerían la libertad procurada por la franquicia.

Las corporaciones municipal y consular determinaron adoptar ambas modalidades contributivas, y en el primer presupuesto general del puerto franco el 37'4 % de los ingresos se cargaron sobre los impuestos directos, y el 62'6 sobre los indirectos.

La franquicia comenzó el 30 de mayo de 1829, festividad de San Fernando, y quedó derogada el 18 de setiembre de 1831, contemplándose su absoluta supresión en el término de un año a partir de entonces, como fijaba el citado artículo 8º del Real decreto de 21 de febrero de 1829.

4. MOVIMIENTO DE BUQUES Y MERCANCÍAS QUE ENTRARON EN EL PUERTO DE CÁDIZ (1828-1833).

En el cuadro que sigue se incluyen, agrupados por nacionalidades, únicamente los buques del comercio y, por tanto, no figuran los de guerra, los del Resguardo y los correos o paquebotes. Tampoco se especifican las embarcaciones menores de cabotaje, costaneras de Levante y Poniente. Los buques españoles se han dividido en cuatro grupos: de Europea, de Cuba y Puerto Rico, de Filipinas, y de Canarias. Por clases, las embarcaciones aquí contabilizadas son: fragatas, bergantines, bergantines-goletas, bergantines-polacras, goletas, polacras, polacras-goletas, queches, lugres, balandras, místicos, quechemarines y pailebotes⁴².

PUERTO DE CÁDIZ. ENTRADAS. AÑOS 1828-1833 Embarcaciones por nacionalidad

NACIONALIDADES	1828	1829	1830	1831	1832	1833	TOTAL
ESPAÑOLES DE EUROPA	668	732	1.062	991	1.003	897	5.353
ESP. DE CUBA Y PUERTO RICO	18	27	57	76	77	18	273

⁴¹ AHMC, Actas Capitulares, libro 198, fol. 720.

⁴² Fuentes: *Diario Marítimo de la Vigía* y *Diario Mercantil*.

ESPAÑOLES DE FILIPINAS	3	4	3	5	2	1	18
ESPANOLES DE CANARIAS	6	- ⁴³	17	18	23	20	84
INGLESES	160	273	265	235	245	251	1.429
FRANCESES	438 ⁴⁴	184 ⁴⁵	57	25	19	13	736
PORTUGUESES	18	40	29	28	21	8	144
SARDOS	30	47	62	70	64	21	294
SUECOS	10	44	22	16	54	31	177
DINAMARQUESES	14	24	28	13	15	5	99
HOLANDESES	16	29	20	22	18	9	114
RUSOS	18	29	26	25	37	28	163
NORTEAMERICANOS	35	120	89	63	59	54	420
OTROS	9 ⁴⁶	12 ⁴⁷	5 ⁴⁸	21 ⁴⁹	35 ⁵⁰	7 ⁵¹	89
TOTAL	1.443	1.565	1.742	1.608	1.672	1.363	9.393

Se constata que el puerto gaditano acrecentó el número de buques que entraron en el mismo durante la franquicia. La variación, tomado 1828 –el año próximo anterior a la concesión– como base, evolucionó del modo siguiente: 8’45% (1829); 20’72% (1830); 11’43% (1831); 15’86% (1832); y –5’54% (1833). Y, si bien la franquicia no manifiesta en este concepto un gran dinamismo, es obvio que sirvió para frenar la decadencia gaditana y animar la actividad general de su puerto. Muy posiblemente, de no haber existido el puerto franco durante treinta y nueve meses y medio, la tendencia desde 1828 hubiera sido decreciente; como se comprueba en 1833 –el primer año completo sin franquicia–, cuando el número de los buques que arribaron al puerto gaditano descendieron en comparación con el primer año entero anterior a la misma. Y todo esto, sin introducir en el análisis un elemento de corrección a considerar, cual es la cuestión ya especificada de que los franceses se sirvieron del puerto gaditano en 1828 y 1829 –sobre todo– como punto de reunión, sin que una gran parte de sus embarcaciones

⁴³ Se encuentran incluidos entre los mercantes españoles de Europa.

⁴⁴ El tan crecido número de buques mercantes franceses se debió, como ya se ha señalado, a que tomaron Cádiz como puerto de reunión en convoy para pasar a sus puertos del Mediterráneo y del Norte.

⁴⁵ La mayor parte de los buques mercantes franceses que entraron este año, aunque con bastante diferencia del anterior, lo efectuaron para reunirse igualmente en convoy y pasar a sus puertos del Norte y del Mediterráneo.

⁴⁶ 4 marroquíes, 3 hannoveriano, 1 napolitano, y 1 jerosolimitano.

⁴⁷ 8 toscanos, 1 romano, 1 hannoveriano, 1 marroquí, y 1 de Bremen.

⁴⁸ 3 hannoverianos, 1 toscano, y 1 austríaco.

⁴⁹ 5 sicilianos, 3 hamburgueses, 3 austríacos, 3 hannoverianos, 3 marroquíes, 3 griegos, y 1 belga.

⁵⁰ 14 griegos, 4 toscanos, 4 austríacos, 3 sicilianos, 3 belgas, 3 hannoverianos, 1 prusiano, 1 brasileño, 1 hamburgués, y 1 marroquí.

traficaran con el puerto franco; para lo cual resulta imprescindible conocer con precisión el número de las embarcaciones francesas de tránsito exclusivo, y las que comerciaron con Cádiz (labor en la que me ocupo actualmente). Muy destacado fue el aumento del tráfico de embarcaciones españolas, que se incrementaron porcentualmente (año base, 1828) en 9'78% (1829); 63'88% (1830); 56'83% (1831); 58'99% (1832); 34'67% (1833).

Seguidamente trataré, de forma somera, sobre el tráfico de las mercancías que entraron en Cádiz durante los años de la franquicia. Con relación a las procedentes de los mercados americanos, ya se ha advertido que el tardío levantamiento de la prohibición de comerciar con los puertos independizados de España, tuvo consecuencias nefastas para la marina mercante española, siendo aprovechada esta desatención por otros países, que así controlaron el comercio ultramarino de las antiguas colonias: embarcaciones norteamericanas, inglesas, y también sardas, transportaron a Cádiz los productos de la América emancipada, e incluso los de Cuba y Puerto Rico. Así, los bergantines ingleses acarrearón desde Guayaquil cacao y monedas de oro y plata del cuño de Colombia; y cueros, desde Montevideo y Buenos Aires; mientras que fragatas y bergantines norteamericanos condujeron desde La Habana azúcar, café, tabaco –para las fábricas del Rey y para las de los particulares gaditanos–, cigarros, grana, e incluso la correspondencia; desde Nueva York, Portland o Baltimore, cacao de Caracas, carne salada de vaca, planchas y clavos de cobre, alquitrán, brea, manteca de cerdo y duelas. Los bergantines-polacras sardos, trasladaron los cueros de la América suratlántica, y también pesos fuertes de plata y onzas de oro. Los buques de bandera española –incluidos los bergantines-goletas correos– aportaron desde los puertos antillanos españoles, principalmente desde La Habana, azúcar, café, tabaco, cigarros, cacao de Caracas, grana, añil, tablones y tozas de madera (sobre todo de caoba y cedro), palos tintóreos (campeche o fustete), y monedas acuñadas de oro y plata.

Fragatas y bergantines suecos llevaron a Cádiz madera de pino del Báltico, alquitrán y brea; mientras que los queches holandeses aprovisionaron sobre todo de comestibles y bebidas: quesos de bola y de plato, manteca de vaca, frijoles, cebada, y ginebra; y las goletas dinamarquesas condujeron –preferentemente desde Hamburgo– carne ahumada y salada, vidrios, mercerías, quincalla, lienzos, madera, duelas, pelo de jabalí, papel, alambre y manteca de vaca. De Inglaterra, particularmente desde Londres, llegó –casi en su totalidad en mercantes ingleses–, además del tabaco de Virginia, flejes

⁵¹ 2 hamburgueses, 2 prusianos, 1 belga, 1 toscano, y 1 marroquí.

y chapas de hierro, hojas de lata, carbón de piedra, mercerías, lencerías, lanerías, sederías, sombreros, maquinaria y aparatos de precisión, muebles, pianos, cerveza, loza, cubiertos, alambre, peines de marfil, barbas de ballena, y monedas de oro. El bacalao, proveniente de Terranova, arribó también en bergantines ingleses que aprovechaban el tornaviaje para ir cargados de sal de la ribera gaditana. Y muy poco aportaron los puertos franceses, a pesar de la importante presencia de sus embarcaciones en la Bahía, que estaban de tránsito por la razón ya explicada. Marsella fue el que más se relacionó con Cádiz, surtiendo de perfumería, pieles, drogas, quincallas, sombreros, géneros de seda y algodón, canela, instrumentos de música, vidrios huecos y planos, paraguas, sombrillas, abanicos, y cubertería de hierro. Algunos místicos portugueses, de Tavira, de Faro o de Portimao, aprovisionaron de huevos, algarrobas y almejas. Y de Larache llegó naranjas.

Polacras, bombardas, laúdes, quechemarines, místicos y faluchos, todos españoles, transportaron habichuelas, frijoles, sardinas, anchoas, huevos, jamones, becerrillos y papas, desde los puertos asturianos y gallegos (Gijón, Ribadeo, El Ferrol, La Coruña, Muros, Villagarcía, Santa Eugenia, Sanxenjo, Vigo y Bayona); vino, cebada, higos secos, uvas pasas, pimientos, duelas, cáñamo, plomo, azufre, esparto y batatas, desde los puertos andaluces mediterráneos (Almería, Adra, Salobreña, Nerja, Málaga y Marbella); mucho vino y aguardiente, desde los puertos catalanes (Barcelona, Vendrell, Tarragona, y Salou); arroz, habichuelas, loza de Alcora, ajos, sardinas, barrilla, jabón y pimientos, desde los puertos valencianos (Burriana, Valencia, Villajoyosa, Alicante, y Torrevieja); cebada, esparto, pimiento molido y jabón desde los puertos murcianos (Cartagena y Aguilas); aguardiente, más que nada, desde Palma de Mallorca; frijoles y almendras desde Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife; herrajes y remos desde San Sebastián y Bilbao; y carbón desde Algeciras.

De todos los puertos, el que mantuvo una relación mayor con Cádiz durante la franquicia fue el de Gibraltar, que proporcionó sobre todo tabaco y cigarros en muy grandes cantidades (de Virginia, Cuba, Brasil y Trieste), duelas, flejes, cacao (de Guayaquil, Caracas, y Trinidad), chocolate, papel, quincallería, perfumería, cueros, pieles, té, pimienta, clavo de especia, canela, quina, loza, velas de esperma, cerveza, zarzaparrilla, salchichón y papel de Génova, vidrios huecos y planos, muebles, jabón de olor, sombreros, y géneros de algodón, lana y seda.

Universidad de Cádiz