

EL PUERTO FRANCO DE CÁDIZ (1829-1832)

Juan Torrejón Chaves



EL PUERTO FRANCO DE CÁDIZ
(1829-1832)



EL PUERTO FRANCO DE CÁDIZ
(1829-1832)

Juan Torrejón Chaves



Servicio de Publicaciones
Universidad de Cádiz
2002

Torrejón Chaves, Juan

El puerto franco de Cádiz (1829-1832) / Juan Torrejón Chaves. -- Cádiz : Servicio de Publicaciones de la Universidad, 2002. -- p.

ISBN 84-7786-758-5

1. Cádiz-Historia económica-1829-1832. 2. Cádiz-Puertos-1829-1832. 3. Zonas y puertos francos-Cádiz-1829-1832. 4. España- Historia económica-1829-1832. 5. Comercio marítimo-Cádiz-1829-1832. I. Universidad de Cádiz. Servicio de Publicaciones, ed. III. Título.

338.1(460.355)"18" 339.187.44(460.355)"18"

© Juan Torrejón Chaves

Edita: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz

Diseño: Creasur

Fotocomposición: Consegraf

I.S.B.N.: 84-7786-758-5

Depósito Legal: CA: 275/02

Imprime: Imprenta Repeto - Cádiz

ÍNDICE

Preámbulo	11
1. Distorsión y crisis del comercio gaditano a finales del Antiguo Régimen	13
2. El Puerto Franco como propuesta para relanzar las actividades comerciales	33
3. La creación del Puerto Franco	53
4. La indemnización al Estado por la concesión de la franquicia portuaria. El plan de recaudaciones y las medidas complementarias.	67
5. El primer presupuesto general del Puerto Franco	79
6. La puesta en práctica de la franquicia	92
7. Buques mercantes que entraron en el puerto de Cádiz, durante el periodo 1828-1833	102
8. La franquicia y sus efectos en el tráfico mercantil	111
9. La derogación de la franquicia	120
10. Posteriores intentos de restauración del Puerto Franco.	132
Bibliografía	145

“El hombre verdaderamente industrial, verdaderamente útil a la sociedad, lejos de temer la concurrencia de los demás productores debe desear un mercado abierto, el que no se obtiene sin completa libertad para hacer los cambios. Las ventajas del productor y del consumidor no son recíprocas sino en un mercado franco sin otras condiciones más que las impuestas por los que hacen las permutas. Cuanto más extenso sea el mercado, tanto mayor será la seguridad que el productor tendrá de vender sus mercancías; tanto más crecida será la confianza que al consumidor asista de no dar por ellas sino el precio que más se aproxime al natural”.

ÁLVARO FLÓREZ ESTRADA: *Curso de Economía política*. 1828.

PREÁMBULO

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, hasta desembocar en una depresión profunda. En 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 por la libertad. Esta solución, que he encontrado expresada por los comerciantes gaditanos desde 1810, topó de continuo con las fuertes posiciones proteccionistas mantenidas por el Estado español y la permanente precariedad de su Hacienda, hasta que las presiones constantes que desde Cádiz se efectuaron lograron, en febrero de 1829, la concesión de la anhelada franquicia portuaria que se mantuvo hasta septiembre de 1831, cuando fue derogada fijándose el plazo de un año para la supresión total. Sus enemigos fueron los hacendistas conservadores y los sectores proteccionistas, en particular los algodoneros catalanes. Aún después de desaparecido, el Puerto Franco continuó siendo defendido de manera persistente por lo más dinámico de la burguesía mercantil gaditana no sólo como el remedio óptimo para solucionar los problemas de su puerto, sino también y fundamentalmente como un elemento representativo de la política económica que España debería adoptar con resolución para la apertura y modernización de su economía, garantizando el mercado la óptima asignación de los recursos a través del funcionamiento de la libre competencia.

1. DISTORSIÓN Y CRISIS DEL COMERCIO GADITANO A FINALES DEL ANTIGUO RÉGIMEN.

En marzo de 1793, y después de una fructífera década de paz, la declaración de guerra entre España y Francia abrió un dilatado periodo cuyo balance fue enormemente adverso para la economía española en general, y gaditana en particular. El componente bélico fue el ingrediente fundamental de esta etapa, al que se unió un grave problema epidémico que ocurrió en Cádiz y su bahía, iniciado a principios del siglo XIX. Distinguimos en la misma las siguientes fases:

- 1.^a La guerra de la Convención contra la Francia revolucionaria.
- 2.^a El conflicto con Inglaterra a partir de octubre de 1796, que duró hasta 1801, cerrándose al año siguiente con la paz de Amiens.
- 3.^a 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.^a La guerra de la Independencia contra Francia, entre 1808 y 1814, con una Hacienda en bancarrota¹.
- 5.^a La emancipación de la América española continental, cuyos movimientos se iniciaron en 1810 y culminaron en diciembre de 1824 con la batalla de Ayacucho.

1.^a 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 guerra con Inglaterra. Las fuertes demandas del mercado americano, desabastecido durante el conflicto, fueron aprovechadas por los comerciantes para inflar los precios.

En Cádiz, la burbuja estuvo fundamentada en operaciones de venta a crédito y, cuando el mercado americano quedó inundado, se produjo una sucesión de quiebras de las casas de comercio entre los años 1786 y 1787; cuyas pérdidas se calcularon en 20 millones de pesos. El crack financiero se propagó pronto a otras impor-

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 de vellón, y el déficit anual era de 600 millones.

tantes 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, ya que los desequilibrios permanentes de la balanza comercial gaditana con estos puertos se saldaban principalmente por medio de cuantiosas remesas de plata americana. Después de esta dura lección, la burguesía mercantil afincada en Cádiz actuó con más prudencia y, en los años 1790 y 1791, la ciudad volvió a manifestarse en toda su opulencia.

El 1º de abril de 1793 se prohibió todo comercio español con Francia y muchos comerciantes de esta nación 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 y en 1794 a 185,8². En julio de 1795, la paz de Basilea puso fin al conflicto y renació de nuevo el comercio gaditano. Al tratar el conde de Maule sobre su boyante situación en este año, especificó que no se conceptuaba en Cádiz a un individuo como 'rico' a no ser que su capital en bienes raíces, en giro y sin empeños, sobrepasara los 300.000 pesos, y que para merecer la calificación de 'poderoso' debería acercarse al millón³.

Al iniciarse 1796, Cádiz seguía controlando de manera abrumadora el comercio con la América española. Desde 1782 sus exportaciones habían representado el 77 por 100 de todas las mercancías —por término medio—, cuyo destino principal fue el puerto novohispano de Veracruz; mientras que había recibido, de promedio, el 83,5 por 100 de las importaciones de los mercados españoles de ultramar⁴.

2.ª Mas poco duró la bonanza, al firmarse el tratado franco-español de San Ildefonso: una alianza contra Inglaterra que venía a ser una versión renovada de los antiguos "Pactos de Familia". Iniciada la guerra, inmediatamente se notaron sus efectos sobre el tráfico mercantil. Si en 1796 arribaron al puerto de Cádiz, procedentes de América, 171 buques con productos valorados en 1.073 millones de rea-

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

³ MAULE, conde de (Nicolás de la Cruz Bahamonde): *Viaje de España, Francia e Italia*. Cádiz, Imprenta de Manuel Bosch, 1812; Tomo XIII. Reeditado, con edición y prólogo de Manuel RAVINA MARTÍN, con el título: *De Cádiz y su comercio*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997.

⁴ FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España y América...*, op. cit., pp. 183-200.

les de vellón, en 1797 el bloqueo inglés sólo fue burlado por 9 buques, cuyas cargas no sobrepasaban los 10.000.000⁵. El 14 de febrero de este año, el almirante inglés Jervis obtuvo una resonante victoria contra la escuadra española mandada por José de Córdoba en aguas del Cabo San Vicente. Por las mismas fechas, las fuerzas navales y de desembarco, a las órdenes respectivas del almirante Harley y de Abercomby, atacaron la isla de Trinidad de Barlovento que fue ocupada. A la sazón las pérdidas del comercio español se computaron entre 5 y 6 millones de pesos. El 2 de abril apareció frente a Cádiz una escuadra de bloqueo, y en los primeros días de julio siguiente comenzó el famoso ataque de Nelson, que fue rechazado por las fuerzas sutiles que tan acertadamente había dispuesto el almirante español José de Mazarredo. La armada inglesa inició un prolongado y permanente sitio del puerto gaditano, arruinando su comercio y manteniendo retenida a la escuadra española que permaneció en la bahía hasta casi mediados de 1799. Una serie de operaciones navales hispano-francesas, desarrolladas durante la primavera y el verano de este año, lograron situar una potente escuadra combinada en Brest, que representaba una amenaza constante para Inglaterra; lo que obligó a los británicos a mantener permanentes fuerzas marítimas bloqueando la gran base naval francesa del Atlántico, desatendiendo otros objetivos hasta entonces prioritarios como era el cerco de Cádiz⁶.

Mas, no obstante el gran respiro que significó para el comercio gaditano la apertura de su puerto, el golpe asestado por el eficaz bloqueo británico había sido demoledor: sólo en el primer año del conflicto habían sido apresadas 186 naves, cuyas pérdidas se estimaron en 22.320.000 pesos⁷. Ante la gran dificultad de España para comerciar con sus mercados coloniales, un decreto 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

⁵ FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, op. cit., p. 197.

⁶ Durante los años del bloqueo, Cádiz llegó a perder el 90% de sus exportaciones y el 95% de todo su comercio con ultramar. En el infausto año de 1797, las exportaciones quedaron reducidas al 2% de los momentos de normalidad, como nos detalla RINGROSE, David. R.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*. Madrid, Alianza Editorial, 1996; pp. 185-186. Sobre los efectos comerciales de la guerra y del bloqueo de Cádiz, véase también: FISHER, John R.: *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*. Madrid, Banco de España, 1993; p. 30.

⁷ MAULE, Conde de: *Viaje de España*, op. cit., p. 69.

tal medida producía a sus intereses⁸. Pero las peticiones de la burguesía mercantil gaditana no fueron atendidas hasta el 20 de abril de 1799, cuando otro decreto derogó el de 1797, ordenando 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 trece puertos de la Península a la vez del único de Cádiz y veinticinco de América, en continuación del camino emprendido –con sus efectos beneficiosos– en 1765, cuando se franquearon a varios puertos peninsulares la navegación a las islas de Barlovento⁹.

Debe resaltarse que la aplicación de las disposiciones recogidas en el decreto de noviembre de 1797 se mantuvieron mientras el puerto de Cádiz estuvo bloqueado por los cruceros ingleses, y que la orden de abril de 1799 se emitió coincidiendo con la referida maniobra franco-española que liberó del cerco enemigo a la bahía gaditana, por la unión de la escuadra francesa del almirante Bruix que salió con rumbo a España para unirse con los navíos españoles que Mazarredo, con una actividad inusitada, había preparado en el arsenal de La Carraca. Bruix abandonó Brest el 26 de dicho mes, y el 9 de mayo la escuadra inglesa levantó el bloqueo de Cádiz para evitar el ataque que, previsiblemente, le desencadenaría el almirante francés. El 18 de julio de 1800 volvió a repetirse la prohibición de comercio neutral; posibilidad ésta que fue aprovechada sobre todo por los estadounidenses, quienes acrecentaron mucho su tráfico con las colonias españolas. También sacaron un buen provecho los ingleses, los cuales operaron sobre todo desde sus posesiones en el Caribe.

Cuando finalizó la guerra, en 1801, los efectos del control ejercido por la Armada británica sobre el comercio marítimo español habían resultado demoledores, encontrándose las 54 compañías de seguros radicadas en la ciudad de Cádiz todas arruinadas. A las enormes pérdidas ocasionadas por un bloqueo tan prolongado como eficaz, se unió –desde principios del siglo– una epidemia de fiebre amarilla (vómito

⁸ 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

⁹ Sobre las consecuencias económicas del nuevo sistema, BERNAL, Antonio Miguel (coord.): *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*. Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987 (Actas y comunicaciones del simposio de igual título organizado por la Fundación Banco Exterior en el Puerto de Santa María, en diciembre de 1985 / presentación Josep Fontana). Con relación al movimiento mercantil entre Cádiz y la América española anterior al comercio libre, vid.: GARCÍA-BAQUERO, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla / Cádiz, C.S.I.C.- Escuela de Estudios Hispanoamericanos / Diputación Provincial de Cádiz, 1976.

negro o prieto) que asoló Cádiz y los pueblos comarcanos; lo que acrecentó la crisis económica. En 1801, las exportaciones de Cádiz cayeron a la mitad con relación a las de 1799 y las importaciones de América se redujeron entre estos dos mismos años en un 63 por 100¹⁰. El cotejo de los padrones gaditanos revela el decaimiento que sufrió la ciudad: en 1786 los habitantes ascendían a 71.499, mientras que en 1801 habían descendido a 54.899. Muchos gaditanos buscaron alejarse del foco epidémico marchándose a lugares circunvecinos, como Chiclana de la Frontera —entonces lugar favorito de descanso de la burguesía mercantil—, Puerto Real y la Isla de León, expandiéndose así la enfermedad por los alrededores. Sólo en la ciudad de Cádiz fallecieron, víctimas de la epidemia, desde los primeros días del mes de agosto hasta el 31 de octubre de 1800, 5.810 hombres y 1.577 mujeres¹¹.

El tratado de Amiens, firmado en 1802, proporcionó un breve periodo de paz durante el cual los gaditanos efectuaron un esfuerzo enorme para reactivar su comercio, dando salida a los productos almacenados durante el conflicto y recibiendo, a cambio, los caudales indianos acumulados durante la larga interrupción de las relaciones; remesas éstas que sirvieron para paliar las enormes pérdidas ocurridas. Durante los años 1802, 1803 y 1804 se alcanzaron cifras superiores al último año “normal” que fue 1796. Tomando como índice 100 el valor de las exportaciones españolas a América en este último año, las mismas aumentaron en este trienio, hasta alcanzar 140, 129, y 110, respectivamente¹². Pero el referido decreto de 1797 había cambiado las relaciones de las colonias con la metrópoli durante cierto tiempo, y esto había ejercido su influencia sobre los hispanoamericanos. Así, desde Cuba, a principios de 1802, se envió un informe a la metrópoli en el que se hacía saber que no estaban dispuestos a prescindir del sistema de comercio neutral implantado durante el bloqueo¹³.

3.^a En 1803 se rompió la paz entre Francia y Gran Bretaña, y comenzaron a tomar cuerpo las posibilidades de que España participase en el 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 las actuaciones corsarias de los 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

¹⁰ FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España y América...*, op. cit., p. 245.

¹¹ Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Libro 1.029, *Estado General de la población, de 28 de agosto de 1797, fijado al 1º de julio de 1801*.

¹² FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España y América...*, op. cit., p. 246, Tabla 14.

¹³ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: *Comercio colonial...*, op. cit., p. 168.

Santa María contra cuatro fragatas españolas que, procedentes de Montevideo, transportaban a Cádiz 4.500.000 de pesos. Declarada la guerra por Inglaterra pocos días después, la situación entró en una fase crítica, pasando Cádiz una vez más a estar bloqueada sistemáticamente por los cruceros enemigos. La paralización del puerto fue total, no entrando ni saliendo embarcación alguna “sino por pura casualidad”¹⁴. Al finalizar el año, las pérdidas se estimaron en 44.700.000 pesos: 16.000.000 del comercio gaditano, 8.000.000 del rey, y 20.700.000 de los comerciantes de las colonias¹⁵.

En la época se calculó que el quebranto sufrido por Cádiz, desde 1793 a 1804, sobrepasó los 2.780 millones de reales de vellón¹⁶. La situación empeoró a partir de 1805, pues desde el 2 de enero los británicos pusieron de nuevo el puerto gaditano bajo bloqueo. La derrota de la armada franco-española en Trafalgar, el 21 de octubre, significó el fin de España como potencia marítima, desapareciendo la capacidad de proteger el tráfico mercantil con los territorios de ultramar. El creador de la estrategia naval teórica, el almirante Mahan, destacó en su obra que el factor principal del poder naval es la fuerza organizada; de ahí la trascendencia que para el dominio del mar reviste la destrucción de la del enemigo y, en consecuencia, la importancia de buscar la batalla¹⁷.

Una vez que fueron desbaratadas las flotas española y francesa, Inglaterra quedó como dueña absoluta de los mares. Cádiz sufrió un nuevo bloqueo marítimo hasta 1808, y su comercio vivió otra fase de aguda contracción. Las semejanzas de este periodo con el antecedente de los años 1796 a 1801 resultan evidentes, con el agravante de que ahora se había perdido casi por completo el poder naval español. El tráfico de la metrópoli con América alcanzó durante el periodo 1805-1808 sus peores momentos: en 1805 España se vio obligada de nuevo a permitir el comercio neutral; 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 fueron las más bajas de toda esta fase y, en lo relativo a los caudales ame-

¹⁴ 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.

¹⁵ MAULE, Conde de: *Viaje de España...*, op. cit., p. 69. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: *Comercio colonial...*, op. cit., p. 175.

¹⁶ CASTRO, Adolfo de: *Historia de Cádiz y su provincia*. Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1858; p. 557.

¹⁷ MAHAN, Alfred T.: *Influencia del Poder Naval en la Historia*. Traducido del inglés al castellano por Juan Cervera Jácome y Gerardo Sobrini Argullós. El Ferrol, Imprenta del “Correo Gallego”. 1901.

ricanos, no arribó a España ni un solo navío con ellos. 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 las mismas, que no empezó a recuperar hasta 1809. El conde de Maule resaltó tan importante menoscabo en las relaciones de Cádiz con América, y el hecho de que su comercio hubiese caído en otras manos¹⁸.

El contrabando de los británicos en la América española se sustentaba en los puertos francos que habían establecido en sus posesiones caribeñas. En la década de 1790, el comercio ilícito con Jamaica implicaba a todos los comerciantes de Cartagena de Indias y a importantes funcionarios de la corona¹⁹. El que fue último Intendente de Venezuela, Vicente Basadre, destacó en 1808 cómo en los últimos quince años se habían propagado por los territorios españoles de ultramar las manufacturas textiles inglesas, a pesar de la rigurosa prohibición existente en el giro y comercio de América; llamando la atención que las delgadas prendas de algodón no sólo se consumieran en los países tropicales, sino también en los septentrionales, a pesar del rigor del invierno; y que las negras y mulatas libres de La Habana, Puerto Rico, Veracruz, Campeche, Maracaibo, Cartagena, Portobelo, Lima y Guayaquil gastasen hasta sesenta pesos en adquirir una fina muselina o una zaraza con la que confeccionaban trajes de moda, y así presentarse “en los paseos, en los bailes y en los teatros como si fuera una mujer distinguida y pudiente”²⁰. En 1805, un funcionario español describía a Jamaica como el “almacén general de todo este continente”²¹.

4.^a Con el inicio de la Guerra de la Independencia española, 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. Al día siguiente de la violenta muerte del Gobernador de Cádiz, el teniente general Francisco Solano –marqués del Socorro–, acaecida el 29 de mayo de 1808 a consecuencia del tumulto popular que se formó cuando se propagó el bulo de que estaba dispuesto a entregar la plaza a los franceses, el nuevo Gobernador, Tomás de Morla, envió dos mensajeros al vicealmirante

¹⁸ MAULE, Conde de: *Viaje de España...*, op. cit., p. 310.

¹⁹ MCFARLANE, Anthony: “El mercantilismo borbónico y la economía americana: la Nueva Granada en la época del comercio libre, 1778-1795”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLVII, 1990; pp. 360 ss.

²⁰ LUCENA SALMORAL, Manuel: *La economía americana del primer cuarto del siglo XIX, vista a través de las Memorias escritas por don Vicente Basadre*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1983; p. 15.

²¹ ORTIZ, Sergio Elías: *Escritos de dos economistas coloniales. Don Antonio de Narváez y Latorre y don José Ignacio de Pombo*. Bogotá, Banco de la República, 1965; p. 79.

Collingwood –quien había mandado la escuadra británica de retaguardia en Trafalgar– con el objeto de que levantase el bloqueo del puerto de Cádiz. Le solicitó, además, que comunicase a su Gobierno las intenciones de cerrar un tratado de paz entre Gran Bretaña y España, bajo las bases del que se efectuó en 1783, y de formalizar una alianza mutua para combatir a los franceses. Collingwood tramitó las propuestas y se ofreció a ayudar a los españoles entrando en la bahía para destruir a la escuadra francesa que se hallaba en ella refugiada después de Trafalgar (los navíos de línea *Héros*, *Argonaute*, *Algéciras*, *Pluton* y *Neptune*, además de la fragata *Cornélie*), al mando del vicealmirante Rosilly. Morla rechazó tal proposición, pero convino con el marino inglés que éste impediría la huida de los franceses, en el caso de que la intentaran cuando los españoles los acometiesen. La rendición de la escuadra francesa de Rosilly fue la primera derrota francesa en la guerra de la Independencia, un mes antes de la batalla de Bailén. El 14 de junio, las fuerzas españolas tomaron los cinco navíos y la fragata reseñados e hicieron 3.676 prisioneros que fueron confinados, inicialmente, en el arsenal de La Carraca.

Las relaciones con los británicos se reforzaron, además de con Collingwood, con H. Dalrymple, gobernador de Gibraltar, quien ofreció una división de 5.000 hombres que desembarcó al mando del mayor general Spencer al iniciarse el mes de julio y se situó entre El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera aún antes de haberse efectuado un tratado con España. Spencer entregó a Morla 800.000 reales de vellón para acudir a las necesidades del momento, que fue el primero de los subsidios que se recibieron de los nuevos aliados. Hasta finales de 1808, los británicos hicieron donación en Cádiz de 1.118.593 reales de vellón por medio de Collingwood, el 7 de agosto, y de 14.978.760 a través del cónsul británico Diego Duff, el 27 del mismo mes, en unión de armas, municiones y géneros diversos con destino al socorro del ejército español²²; así como 120 cajones con barras de plata que pusieron en Sevilla en manos de su Junta. En contrapartida, ésta aceptó que los géneros británicos entrasen libremente en España. El Consulado de Cádiz formuló una protesta por la adopción de esta medida, que consideraba contraria a los intereses españoles, a la que contestó el propio Morla argumentando que las fábricas de algodón de El Puerto de Santa María y Avila estaban cerradas por el excesivo precio de sus productos, y que las de Cataluña se dedicaban a adquirir piezas de desecho en las manufacturas inglesas y a estamparlas en España, haciéndolas pasar posteriormente como propias, “para llevarse de tal modo el oro de las demás

²² 50.000 fusiles completos, 4.000.000 de balas de fusil, 5.999.500 cartuchos de fusil, 500.000 piedras de chispa, 23.400 vainas de bayonetas y 257.400 libras de pólvora. Las piezas de los géneros de tela (calicós, lienzos, sargas, paños y sempiternas) fueron 7.902, con 156.435 1/2 yardas.

provincias". Al gobernador de Cádiz le parecía objeto de burla que hablasen de protección a la industria española, y de impedir el comercio con los extranjeros, los mismos que vestían telas de contrabando, al igual que sus familiares y criados²³.

En 1809 se firmó el Tratado defensivo y ofensivo entre España e Inglaterra (concluido y firmado en Londres el 14 de enero, por los plenipotenciarios Juan Ruiz de Apodaca, jefe de escuadra de la Real Armada, y George Canning, del Consejo privado de S.M. Británica y su Secretario principal de Estado y del Despacho de Negocios Extranjeros), cuyos aspectos en lo concerniente al comercio conllevó el reconocimiento de mutuas franquicias. Este acuerdo impulsó el maltrecho comercio gaditano, cuyas exportaciones a América se incrementaron con respecto al año anterior en un 268,7 por 100. Las importaciones también aumentaron, aunque sin alcanzar los niveles de los años 1802 a 1804²⁴; mas, a partir de 1810, ocurrió una nueva contracción general, tanto en las importaciones como en las exportaciones, que se explica sobre todo por la situación en la Península, a causa del esfuerzo militar extraordinario que los franceses desarrollaron después de la victoria sobre Austria en Wagram, cuando llegaron a situar en España más de 270.000 soldados, y de la resonante victoria de Ocaña, el 19 de noviembre de 1809, que sumió a la Junta Central en el más absoluto de los descréditos.

Después de lo de Ocaña, los cuerpos de ejércitos napoleónicos 1.º, 4.º y 5.º avanzaron imparable hacia el Sur. El 20 de enero de 1810 sobrepasaron Sierra Morena y, posteriormente, ocuparon en un paseo militar los cuatro reinos de Andalucía. La Junta Central abandonó apresuradamente Sevilla y se refugió en la Isla de León, disolviéndose seguidamente, no sin haber transmitido el gobierno superior de España e Indias a una Regencia. El lunes 5 de febrero las primeras unidades francesas aparecieron en la Bahía de Cádiz, ocupando su territorio salvo la Isla de León y la propia ciudad de Cádiz. Intimidadas ambas a la rendición, que no fue aceptada, dio comienzo un asedio por tierra de dos años y seis meses y medio de duración: del 6 de febrero de 1810 al 24 de agosto de 1812²⁵. Cádiz y la Isla de León estuvieron muy bien abastecidas durante el sitio francés, al hallarse protegido el tráfico de los buques mercantes por las escuadras británica y española. Las medidas liberalizadoras adoptadas y la abolición de los derechos sobre la intro-

²³ CASTRO, Adolfo de: *Historia de Cádiz...*, op. cit., pp. 621 ss.

²⁴ GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, o.p. cit., p. 194.

²⁵ TORREJÓN CHAVES, Juan: *Las Cortes Generales y Extraordinarias de la Isla de León*. San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando / Federación Española de Municipios y Provincias, 1999; pp. 8-12.

ducción de comestibles produjeron una reducción tan sensible de los precios que la situación llegó a calificarse de 'baratura'. En 1810 entraron en el puerto de Cádiz 3.890 embarcaciones y salieron 3.874; y en 1811, 3.483 y 3.298, respectivamente²⁶. Sólo la plata acuñada que llegó este último año, procedente de América, se elevó a 9.165.151 pesos fuertes, de los cuales 3.352.154 pertenecieron a la Hacienda. Se hallaban tan bien abastecidos los sitiados, que incluso la Regencia tuvo que establecer muy serias disposiciones para que no se vendieran víveres al enemigo, declarando en estado de bloqueo toda la costa desde El Puerto de Santa María hasta la frontera con Portugal²⁷.

Si bien el mar estaba expedito por la alianza con Inglaterra, la situación general tan adversa en la que España se hallaba sumida por la guerra, el asedio francés y los primeros acontecimientos independentistas en América, originaron nuevamente una crisis del comercio gaditano en 1812. Aún después de levantado el sitio, la actividad mercantil no se recuperó ante el ciclo depresivo de la economía española que se abrió este mismo año, en el que quebraron en Cádiz trece casas comerciales. Las bancarrotas ocurridas en 1814 fueron veinticinco, y sólo durante 1815 y 1816 existió una recuperación. En el primero de estos años las importaciones alcanzaron el 60 por 100 con respecto a las de 1803 y 1804. En 1816 la tendencia positiva siguió su curso, incrementándose las importaciones un 35 por 100 con relación al año anterior; pero acto continuo se entró en una etapa profundamente recesiva.

Ocurrió entonces en Cádiz un fenómeno nuevo. Hasta el momento, después de las crisis provocadas por los conflictos militares, con la paz había existido siempre una rápida, cuando no vertiginosa, recuperación de la actividad mercantil; sin embargo, a partir del final de la Guerra de la Independencia —no obstante la mejora expresada de los años 1815 y 1816—, el comercio gaditano entró en una profunda crisis, que se puede explicar por motivos diversos: 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; el aumento en las mismas del contrabando; y la falta de seguridad en las rutas marítimas motivadas por la casi inexistencia de unidades navales militares, con el consiguiente acoso de corsarios y piratas. A todo ello se unió la reactivación de la actividad emancipadora, a causa del regreso al sistema absolutista impuesto por Fernando VII, que supuso la desaparición de la gran obra emprendida por las Cortes Gene-

²⁶ Entre las que arribaron en 1810, correspondieron 2.354 a la bandera española, 871 a la inglesa y 409 a la portuguesa.

²⁷ SOLÍS, Ramón: *El Cádiz de las Cortes*. Madrid, Silex, 1987; pp.114-119.

rales y Extraordinarias en la Isla de León y en Cádiz ((24 de septiembre de 1810 – 14 de septiembre de 1813), cuyo mayor fruto había sido la Constitución de 1812. Con el decreto de Valencia, el “Deseado” colocaba a España en la situación anterior a los acontecimientos de 1808, despreciando seis años de esfuerzos, sufrimientos y heroísmos. Se ponía fin al proceso revolucionario liberal que había hecho desaparecer el caduco orden estamental basado en el privilegio, y que –en lo tocante a los territorios de Ultramar– había articulado una relación nueva fundamentada en la igualdad entre los territorios y naturales de un lado y otro del Océano, según decretaron las referidas Cortes.

La burguesía mercantil gaditana, en su mayor parte, había propuesto durante la guerra que la igualdad de derechos concedida justamente a favor de los americanos por los decretos de la Junta Central y el primer Consejo de Regencia, que confirmaron las Cortes Generales y Extraordinarias, obligaba a la libertad absoluta en las comunicaciones entre los territorios de un lado y otro del Océano; pero advirtiendo que debían ser los españoles de ambos mundos el único conducto por el que se efectuasen los intercambios de mercancías, y sus propios buques los conductores exclusivos de las mismas. En 1811 y 1812 los comerciantes de Cádiz se hallaron enormemente preocupados por el proyecto de Ley de Comercio Libre que, tal cual circulaba entre el público, contemplaba la libertad de navegación directa desde América con el extranjero y el permiso de entrada de todos los efectos de algodón (con excepción de los pintados ordinarios, que se excluían de España y América), que podía ser introducidos en Ultramar indistintamente por españoles o extranjeros. Estos últimos tendrían la obligación de retornar sus productos en frutos del país, exceptuando los ingleses a quienes le serían permitido, por cierto tiempo, sacar una tercera parte en metálico. El Consulado de Cádiz, representando el parecer unánime de su Presidente, Prior, Cónsules, Consiliarios y Diputados, se dirigió al Congreso el 24 de julio de 1811 con un informe “sobre los perjuicios que se originarían de la concesión del comercio libre de los extranjeros con nuestras Américas”; el 12 de octubre del mismo año le presentó otro sobre “el resultado ruinoso que causaría al Estado el proyecto del comercio libre”; y el 20 de febrero de 1812 efectuó una tercera exposición “ampliando sus ideas y observaciones sobre el proyecto de comercio libre de las Américas con las Naciones extranjeras”.

Otro grupo más avanzado se posicionó en el librecambio tempranamente, entendiendo que –en unión del constitucionalismo– representaban los más adecuados instrumentos no sólo para luchar contra los movimientos secesionistas,

sino sobre todo para cimentar, en pie de auténtica igualdad, una realidad nueva entre los territorios españoles aquende y allende el 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 territorios ultramarinos, ocupó un puesto de singular relevancia; existiendo una muy fuerte y clara corriente a favor de la libertad absoluta comercial, para que pudiesen traficar con América todas las naciones. Diputados americanos como Vicente Morales Duárez (suplente por el virreinato del Perú), Antonio Larrazábal y Arrivillaga (propietario por Guatemala) y el afamado Ramón Power y Giralt (propietario por Puerto Rico) —por citar algunos— reconocían un cambio radical al respecto, con el objeto de que se reconociesen los errores del sistema que se había seguido hasta el momento, que deberían repararse mediante la adopción de la libertad de comercio; la cual se entendería no como una dádiva, sino como un derecho inherente a los pueblos y la solución económica a la crisis de la nación. Debía, pues, quedar atrás 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 mares²⁸. Recordemos que en el Río de la Plata redactó, en 1809, Mariano Moreno la *Representación de los hacendados y labradores*, en la que sostuvo el principio de comerciar libremente con cualquiera y que, en noviembre de este mismo año, el recién llegado virrey Baltazar Hidalgo de Cisneros —que reemplazó a Liniers— abrió provisionalmente el puerto de Buenos Aires al comercio con los ingleses.

En los profundos debates que existieron en la Isla de León y en Cádiz, un grupo destacado de políticos, comerciantes, economistas y escritores sacaron a relucir las ventajas que proporcionaba la libertad de comercio, tal como se había podido constatar desde la 'liberalización' de 1778 que, no obstante significar tan sólo una tímida apertura, tuvo efectos extraordinariamente favorables. Entonces, muchos pensaron 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 demás; pero ocurrió 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 continuaba desempeñando su papel predomi-

²⁸ DÁNVILO 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.

nante y multiplicaba casi por siete el valor de sus exportaciones a América, como se especifica en la TABLA I.

TABLE I. Valor de las exportaciones a América, desde el puerto de Cádiz (en reales de vellón).

	MERCANCÍAS ESPAÑOLAS	MERCANCÍAS EXTRANJERAS	TOTAL EXPORTACIONES
Año 1778	13.308.060	36.901.900	50.209.960
Año 1784	138.135.552	209.522.976	347.658.528

FLOREZ ESTRADA, Álvaro: *Examen imparcial de las disensiones de la América*.

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 abrumador preponderancia en el comercio español con América captó el 84 por 100 del total de las importaciones españolas de ultramar²⁹.

En el que fue reducto de la España libre contra los invasores franceses, se desarrolló una corriente sólida fundamentada no sólo en una teoría general sobre la libertad política y sobre la libertad económica, sino también en la práctica. En un puerto donde se procuraba una información precisa y permanente sobre lo que ocurría en los mercados internacionales, se conocía bien que la independencia norteamericana había significado un golpe político para Gran Bretaña, pero en modo alguno un problema económico, ya que la metrópoli de otro tiempo continuó desarrollando un activo comercio con sus antiguas colonias, hasta el punto de llegar a producir más del doble que bajo su dominación.

Fue en este Cádiz, puerta de entrada en España del pensamiento de la Escuela Clásica, donde se articuló un grupo sólido de defensores del libre comercio durante el sitio francés y Alvaro Flórez Estrada publicó, en 1812, su *Examen imparcial*

²⁹ FISHER, John R.: *Relaciones económicas entre España..*, op. cit., p. 198.

sobre las disensiones de la América con la España....³⁰ El Procurador general del Principado de Asturias formó grupo con los liberales radicales —uno de cuyos órganos de opinión fue el periódico doctrinal gaditano *El tribuno del pueblo español*, cuyo primer número apareció el 3 de noviembre de 1812 y el último el 1.º de abril de 1814, próxima la reposición del absolutismo—, quienes 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 éste 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 precios³¹.

En 1813 se imprimió en Cádiz otra defensa a ultranza del librecambio: la obra de Martínez de Montáos *Incompatibilidad de la Constitución española con el sistema de contribuciones indirectas que rige...*, en la que se conceptuaba la existencia de las aduanas como “el origen del despotismo de los gobiernos y de la servilidad de los españoles”³². Aquel mismo año, el 6 de julio, vigente la Constitución que había sido promulgada el 19 de marzo de 1812, la Comisión extraordinaria de Hacienda presentaba a las Cortes Generales y Extraordinarias su *Informe sobre un nuevo sistema de*

³⁰ FLOREZ 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. La edición anterior de esta obra la efectuó en Gran Bretaña en 1811, y la tercera en Madrid en 1814.

³¹ FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Examen imparcial...*, op. cit., pp. 91, 93, 114-121, y 247. Sobre el ilustre hijo de Pola de Somiedo, vid.: FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Ediciones Atlas (Biblioteca de Autores Españoles, Tomo Centesimoduodécimo), 1958. Estudio preliminar y edición de Miguel ARTOLA GALLEGÓ; ALMENAR PALAU, Salvador: “Álvaro Flórez Estrada, el primer economista ricardiano español. Apuntes sobre la evolución de su pensamiento económico de 1810 a 1828”, en *Anales de Economía*, 3.ª época, núm. 20, año 1973; FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Escritos Políticos*. Oviedo, Junta General del Principado, 1994. Clásicos Asturianos del Pensamiento Político n.º 5, p. 134. Estudio preliminar y notas de Manuel Jesús GONZÁLEZ; FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Institutos de Estudios Fiscales / Ministerio de Economía y Hacienda (Clásicos del pensamiento económico español), 1980 (dos vols.). Edición y estudio preliminar de Salvador ALMENAR PALAU. Introducción de Ernest LLUCH.

³² 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*

*contribución directa y extinción de rentas provinciales y estancadas*³³, que dividiendo las rentas entonces existentes en cuatro clases (1.^a- eclesiásticas, así llamadas porque estas contribuciones tenían un origen común con las que se destinaban al mantenimiento del culto religioso y del clero, imponiéndose exclusivamente sobre la agricultura y la ganadería; 2.^a- derechos de aduanas de puertos secos y mojados o rentas generales; 3.^a- alcabalas, cientos y millones, denominadas rentas provinciales, que eran contribuciones indirectas sobre los consumos; y 4.^a- rentas estancadas), propuso la extinción de todas las rentas provinciales, ya estuviesen en administración o en encabezamiento; la supresión en la Península de las rentas estancadas, cuyos efectos serían de libre circulación; y la desaparición de las aduanas interiores, siguiendo el artículo 354 de la Constitución que prevenía la existencia de aduanas únicamente en los puertos de mar y en las fronteras.

En lugar de las rentas provinciales y estancadas se implantaría una contribución directa en todas las provincias de la Península, con arreglo a la correspondiente riqueza territorial e industrial de las mismas. Atendiendo a los artículos constitucionales 339³⁴ y 344³⁵ (Título VII. De las contribuciones), la Comisión propuso que —para arreglar el cupo— se dividiese la contribución total sobre la riqueza total y, conforme a la que poseyera cada provincia, se establecería su contribución directa con arreglo al censo de la riqueza territorial e industrial del año 1799, que se había publicado en 1803. Determinado el cupo de cada provincia anualmente por las Cortes, las Diputaciones provinciales fijarían el correspondiente a cada partido y cada pueblo, arreglando los Ayuntamientos el cupo de cada vecino.

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.

³³ Impreso en Cádiz, en la imprenta de Diego García Campoy. La Comisión estuvo formada por Antonio Porcel, Tomás José González Carbajal, el conde de Toreno, Bernardino de Temes, Pedro Antonio de Aguirre, José Alonso y López, José de Torres y Machí, José Pérez Quintero y Andrés Morales de los Ríos.

³⁴ “Las contribuciones se repartirán entre todos los españoles con proporción á sus facultades, sin excepción ni privilegio alguno”.

³⁵ “Fixada la cuota de la contribución directa, las Cortes aprobarán el repartimiento de ella entre las provincias, á cada una de las cuales se asignará el cupo correspondiente á su riqueza, para lo que el Secretario del Despacho de Hacienda presentará también los presupuestos necesarios”.

En su preámbulo a las proposiciones, la Comisión se detuvo en tratar pormenorizadamente sobre los consumos, señalando los intentos de extinguir las contribuciones indirectas durante el siglo XVIII y de establecer en su lugar la única contribución, recordando los fracasos al respecto del marqués de la Ensenada y de Miguel de Muzquiz, y el Decreto de la Junta Central de 7 de agosto de 1809 que abolió las alcabalas, cientos y millones. Diversas razones fueron presentadas para que desapareciesen las rentas provinciales, argumentándose que era falsa la idea de que los consumos estaban siempre proporcionados a la riqueza de los consumidores; que precisamente este tipo de contribuciones recaían más que nada sobre los artículos de primera necesidad, con lo que eran los más débiles los que más tributaban, soportando completamente los derechos de puertas, las ganancias de los revendedores y las frecuentes sisas; que la Hacienda había establecido un sistema de opresión a los pueblos por medio del procedimiento de recargar los encabezamientos por el sistema de amillaramiento, con el auxilio de jueces y fuerza armada; y que resultaba absurdo mantener un ejército de empleados dedicados a una actividad improductiva y siempre predispuestos para ser sobornados. Además de los razonamientos de índole económica para la supresión, la Comisión resaltó que las contribuciones sobre los consumos entraban en contradicción con los derechos inherentes a la libertad individual; y que las rentas provinciales, con sus procedimientos de delaciones, registros y allanamientos de moradas, prisiones, confiscaciones de bienes, penas excesivas, etc., resultaban absolutamente incompatibles con la legislación derivada de la administración de justicia en lo criminal, contenida en el Capítulo III del texto constitucional. Contundentemente, la Comisión declaró que estas rentas no podían “existir sin el auxilio de una legislación criminal, tan dura y arbitraria como ellas mismas”.

La desaparición de las rentas estancadas fue razonada por la Comisión argumentando que, además de tener los inconvenientes de las rentas provinciales, poseía otros específicos; de suerte que, para ser productivas, el recargo que se imponía y que no guardaba proporción sobre el precio “natural” del producto, hacía que el contrabando fuese inevitable, aumentando el número y la actividad de los contrabandistas en relación directa con el aumento de la imposición. De ahí que se hubiera tenido que recurrir a un cuerpo enorme de agentes del Resguardo, que con frecuencia eran reforzados por unidades militares para librar una guerra permanente con los contraventores; así como al aumento de la severidad de las penas que no servían para frenar tan lucrativa actividad, pues cuanto más intentaba el Estado recaudar, mayor incentivo presentaba para el comercio ilícito. Además, los gastos de tales rentas absorbían una

parte muy considerable de los ingresos. La propia Comisión proporcionó los correspondientes a los principales estancos, especificando que la renta del tabaco tenía un coste del 28 $\frac{1}{4}$ por 100, la de la sal del 27 $\frac{3}{4}$, la del plomo del 30 $\frac{1}{4}$, la de naipes del 48, y la del azufre del 55 $\frac{1}{2}$. El desestanco de estas rentas significaba dejar enteramente libres la venta y comercio de sus efectos en el interior, con sujeción al pago de derechos de entrada o salida del Reino. En resumen: el nuevo sistema de contribuciones que extinguiría las rentas provinciales y las estancadas debía estar en concordancia con lo establecido en el artículo 13 de la Constitución, en el que se especificó que “el objeto del Gobierno es la felicidad de la Nación, puesto que el fin de toda sociedad política no es otro que el bien estar de los individuos que la componen”.

También, con dictamen previo de la Regencia, las Cortes señalarían los derechos de entrada y salida de la Península. La existencia de las rentas de aduanas en puertos y fronteras fue defendida por la Comisión con el doble fundamento de su utilidad recaudatoria y de protección a la riqueza nacional; para lo cual este ramo precisaba únicamente una continua atención de las relaciones comerciales exteriores, una periódica reforma de los aranceles, y cuidar su administración mirándose por su economía y evitándose el fraude.

Esta política modernizadora fue interrumpida con la restauración del absolutismo y no se retomó hasta el Trienio Constitucional (1820-1823). Las nuevas Cortes liberales adoptaron muy importantes decisiones, tales como la supresión de monacales; la abolición de los señoríos territoriales y de todos los mayorazgos, patronatos y vinculaciones de bienes raíces; la elaboración del Reglamento general de Instrucción Pública; la redacción del primer Código Penal; la eliminación de la mitad del diezmo eclesiástico; la liquidación de las aduanas interiores; y la derogación de los monopolios del tabaco y de la sal. El Gobierno manifestó, además, su intención de establecer dos puertos francos en la Península, uno de ellos en Cádiz; lo que, como la mayor parte de las transformaciones programadas en el período, no se llevó a la práctica. Las protestas que formularon, a la sazón, los catalanes para que la franquicia no se otorgara al puerto de Cádiz, ponía bien a las claras la existencia en España de dos burguesías consolidadas con intereses contrapuestos: la gaditana, mercantil y librecambista; y la catalana, vinculada a la industria y proteccionista, que más tarde saldría favorecida por el arancel que comenzó a aplicarse a partir del 1º de enero de 1826.

5.^a Desde el regreso de Fernando VII y la liquidación del régimen constitucional en mayo de 1814, la situación en América no hizo sino empeorar. Un número importante de diputados liberales americanos que en la Isla de León y Cádiz habían defendido una relación de igualdad entre los territorios españoles en

ambos hemisferios —que las Cortes recogieron en el decreto de 15 de octubre de 1810, y en el artículo 1.º de la Constitución—, al retornar decepcionados a sus tierras fomentaron las actuaciones emancipadoras³⁶. 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 Andueña. El reinstaurado absolutismo, que con el uso de la fuerza había puesto fin a la primera experiencia liberal en España, derogando la Constitución de 1812 y anulando toda la ingente obra legislativa de las Cortes, se mostró incapaz para controlar aquellos territorios con igual método, obteniendo Fernando VII uno de los grandes fracasos de su infausto reinado.

Durante el periodo liberal de 1820-1823 la secesión siguió progresando en la América española. Segregadas ya de España Argentina y Chile, en 1821 se emanciparon México, Venezuela —el triunfo de Bolívar en Carabobo fue el 24 de junio— y Perú —San Martín entró en Lima el 12 de julio—. Al año siguiente, Sucre venció a los realista en Pichincha, uniéndose Ecuador a la Gran Colombia hasta 1830; año éste en que los Estados Unidos de Norteamérica reconocieron la independencia de las antiguas colonias españolas. Simultáneamente, en España los graves problemas internos se agudizaban con la creciente escisión de los liberales entre “exaltados” y “moderados”, las conspiraciones urdidas por el monarca, la feroz oposición de la nobleza y del clero, y la sublevación de los realistas. La intervención militar francesa al mando del duque de Angulema —los llamados “Cien mil hijos de San Luis”—, con el objeto de que España volviese al “estado de cosas anterior a la revolución de Cádiz”, puso término a esta corta experiencia liberal. El 7 de abril de 1823 el ejército francés atravesó el Bidasoa y el 24 de mayo entraba en Madrid. En una operación semejante a la que efectuó la Junta Central durante la guerra de la

³⁶ Por el decreto de 15 de octubre de 1810, el Congreso confirmó y sancionó la idea de que los dominios españoles en ambos hemisferios formaban una sola y misma monarquía, una sola y misma nación, y una sola y misma familia; siendo consecuentemente iguales en derechos los naturales de los dominios españoles europeos o ultramarinos. Otro decreto, de 9 de febrero de 1811, en conformidad con el anterior, fijó en su artículo 1.º que en todas las Cortes nacionales que se celebraran en adelante, debería existir una representación igual en el modo y en la forma de la parte americana de la Monarquía que la que se estableciera en la Península; y que, sobre las bases de esta perfecta igualdad, la Constitución debería arreglar la representación nacional.

Independencia, las Cortes y el Gobierno se replegaron hacia el Sur, llevando consigo a Fernando VII. Desde Sevilla pasaron a la ciudad de San Fernando (que así se llamó la villa de la Real Isla de León desde finales de 1813) y a Cádiz, que fueron sitiadas por los invasores. El rey, al negarse al traslado desde la ciudad hispalense, fue declarado inhábil y las Cortes nombraron una Regencia, en conformidad con el artículo 187 de la Constitución, que contemplaba su existencia cuando el monarca se encontrara “imposibilitado de ejercer su autoridad por cualquier causa física ó moral”.

De nuevo, el arsenal de La Carraca, el caño de Sancti Petri, su castillo, y las ciudades de San Fernando y Cádiz hicieron frente a la invasión enemiga, como en tiempos de Napoleón. Pero esta vez los gaditanos no contaron con la decisiva ayuda británica y el asedio francés, además de por tierra, lo fue por mar. Durante el mismo, Mendizábal llevó una participación activa en los asuntos económicos. El 31 de agosto cayó el Trocadero y, ante lo insostenible de la situación, las Cortes acordaron en sesión secreta, el 28 de septiembre, permitir que el rey saliera de Cádiz y se entrevistara con el duque de Angulema, firmando previamente un decreto por el que garantizaba la existencia de un Gobierno que afianzara “la seguridad personal, la propiedad y la libertad civil de los españoles”³⁷. Fernando VII desembarcó en El Puerto de Santa María y el 1.º de octubre refrendó otro decreto que revocaba todos los actos legislativos y ejecutivos del período constitucional. Cádiz y San Fernando depusieron las armas y fueron ocupadas por el ejército invasor, que se mantuvo en las mismas durante varios años. La feroz represión fernandina que se desató seguidamente, inaugurando la llamada “década ominosa” (1823-1833), superó en mucho a la de 1814. Los liberales más significados, los “negros” a exterminar hasta la cuarta generación —como señalaba el periódico absolutista *El Restaurador*³⁸— hubieron de marchar al extranjero para salvar la vida, dirigiéndose los gaditanos particularmente a Inglaterra y a Gibraltar³⁹.

En América, después de la victoria de Ayacucho —9 de diciembre de 1824—, donde Sucre derrotó a las tropas del virrey La Serna, las colonias españolas quedaron reducidas a las islas de Cuba y Puerto Rico, y el comercio gaditano se encon-

³⁷ TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XIX*. Barcelona, Editorial Laia, 1973; pp. 58-59.

³⁸ TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XIX...*, op. cit. p. 61.

³⁹ Sobre este exilio, vid. LLORENS CASTILLO, Vicente: *Liberales y románticos: una emigración española en Inglaterra (1823-1834)*. Madrid, Editorial Castalia, 1968.

tró en sus horas más bajas. Fernando VII se resistió a reconocer las pérdidas y mantuvo hasta 1828 la prohibición de traficar con los territorios declarados independientes. Por un decreto de 21 de febrero de este año, se intentó abrir los puertos españoles a los géneros y frutos de las colonias disidentes, cuyo comercio con Europa había sido captado por Gibraltar y los puertos portugueses.

Las relaciones económicas de los territorios separados de España se acentuaron con los británicos. La apertura comercial, contemplada en las primeras disposiciones de la Gran Colombia, los benefició sobremanera por medio de cláusulas preferenciales, y estuvo condicionada por cuestiones estratégicas de alianza, así como por las necesidades de financiación de la naciente República —recuérdese el empréstito que contrajo en Londres Francisco Antonio Zea y la suscripción de obligaciones del ministro Hurtado⁴⁰— que conllevaron la crisis de las industrias autóctonas de Nueva Granada y la existencia de un déficit permanente en la balanza mercantil. El gran endeudamiento y el descubierto comercial se cubrieron sobre todo con moneda acuñada, principalmente de oro; que terminaron por obligar al abandono de la posición librecambista en 1827 y a la adopción de fuertes medidas proteccionistas hasta 1833.

En síntesis: Cádiz, que tan importantes flujos del comercio internacional había aglutinado, pasó en un periodo de tiempo no muy largo a ocupar una posición secundaria, con la pérdida de la mayor parte de los mercados coloniales; lo que transformó profundamente la mentalidad de su burguesía en cuanto a la concepción del comercio exterior⁴¹. Precisamente, el pensamiento librecambista español tuvo entre sus primeros y más destacados representantes a gaditanos, quienes conceptuaron esta doctrina como el fundamento de un proceso natural de crecimiento, reactivando la economía vía sector exterior: José Manuel Vadillo, quien formó parte en 1822 del único Gobierno radical del Trienio Constitucional que

⁴⁰ El empréstito fue pactado al 60 por 100 de descuento, y la suscripción de obligaciones se efectuó por 30 millones de libras esterlinas, de las cuales —una vez deducidos el préstamo de Zea, gastos e intereses anticipados— la República recibió únicamente 4.750.000.

⁴¹ VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía. Economía política, librecambismo y proteccionismo (1800-1850)*. Málaga, Editorial Librería Ágora (Colecc. Cuadernos Andaluces), 1990; p. 107.

presidió Evaristo San Miguel, Manuel María Gutiérrez —en su primera época—, Alejandro Llorente, José Joaquín de Mora y Manuel Marliani⁴².

2. EL PUERTO FRANCO COMO PROPUESTA PARA RELANZAR LAS ACTIVIDADES COMERCIALES⁴³.

El largo y complicado proceso que desembocó en la concesión de la franquicia al puerto de Cádiz ha de ponerse en relación directa, primero, con las actuaciones de los contrabandistas en los territorios españoles ultramarinos, a partir de la pérdida de control por la metrópoli con motivo de la guerra de la Independencia; y segundo, con la paulatina desaparición de tales mercados, a consecuencia de los movimientos emancipadores.

El 2 de septiembre de 1810, el Consejo de Regencia expidió una 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, lencería, lanería, sedería y quincalla. La Regencia solicitaba que se le informase sobre la utilidad de franquear tales artículos, especificándose si resultaría oportuno que tal franquicia fuese temporal o permanente, y que se le detallasen 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 vedándose rigurosamente que los extranjeros participasen en cualquier tipo de trato y comunicación con las Indias. Fue en este informe donde por vez primera los comerciantes gaditanos, a través del acuerdo unánime de sus Diputados, propusieron

⁴² VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía. Economía política, libre cambismo y proteccionismo (1800-1850)*, op. cit., cap. III “El libre cambismo y los economistas andaluces”, pp. 65-105.

⁴³ GÓMEZ DE ENTERRÍA, Josefa, en sus *Voces de la Economía y el Comercio en la España del siglo XVIII*. Madrid, Servicio de Publicaciones Universidad de Alcalá. 1996, pp. 206, incorpora la que define el Puerto Franco como “Aquel en que entran y salen las naves de cualquier nación, sin pagar derechos ni ellos ni sus mercaderías con tal que no las introduzcan en el país” (1817).

adoptar la medida de la creación de puertos francos con el fin de "exterminar el funesto comercio clandestino de los extranjeros con nuestras Indias"⁴⁴. Para los negociantes de Cádiz, el contrabando en América tenía un estímulo fortísimo en las prohibiciones de los géneros extranjeros y en los disparatados impuestos que se imponían a sus productos, como se detalla en la TABLA II; siendo preciso un nuevo Reglamento que limitase las contribuciones de manera tal que los contrabandistas no encontrasen utilidades que le compensasen de los gastos y riesgos de su actividad ilícita, ya que podían vender, con provecho, los artículos hasta por la mitad de lo que le salían los mismos géneros a los españoles en su giro legal.

TABLA II. Aumento sobre los precios de venta, por derechos aduaneros.

PRODUCTOS	INCREMENTO
Cacao de Guayaquil	140 por 100
Cueros	83 por 100
Cacao de Caracas	65 por 100
Azúcar	41 por 100
Polvo de grana	38 por 100
Quina	32 por 100
Cochinilla	31 por 100
Añil	27 por 100
Granilla	24 por 100

Fuente: Archivo General de Indias. Elaboración propia.

En el referido *Informe* que el Consulado de Cádiz pasó a las Cortes Generales y Extraordinarias el 24 de julio de 1811, motivado por el proyecto de Ley de Comercio Libre, se propuso la instalación en la Península de tres puertos francos; número que se consideraba suficiente en las circunstancias del momento. En los mismos, se establecerían almacenes de depósito donde conservar los efectos que se remitiesen de tránsito, y se colocarían en total separación los que deberían consumirse en Europa, o extraerse para América:

"En la crisis desgraciada en que nos encontramos, y en la urgencia que tiene nuestra aliada de dar salida a sus manufacturas, suspendamos el interés de fomento de las nuestras, y bórrese del diccionario político la palabra de "ilícito comercio". Abramos de todo punto la puerta a la introducción de los géneros ingleses, y sea

⁴⁴ Archivo General de Indias (AGI), Consulados, Legajo 1.651.

permitido por ahora su comercio; pero entendiéndose directamente con nuestros puertos de Europa, que deberán señalarse, y reducirse a los precisos y más proporcionados para hacer las introducciones en la Península” (p.31).

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 productos extranjeros, la constitución de cuatro 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 a la sazón de España⁴⁵. 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 San Pelayo trata— gozarían de tres ventajas (las dos primeras con el pago de los derechos correspondientes): 1.^a- La exportación a América de lo que les conviniese; 2.^a- La introducción en la Península de los artículos que les acomodase; 3.^a- La reexportación libre para cualquier otro puerto extranjero de lo que no tuviese salida en los mercados españoles de un lado y otro del Océano. 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 avisaba al Prior y a los Cónsules que, de resultas de las reuniones mantenidas entre sus miembros 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”, había resuelto como remedio único el establecimiento de puertos francos; para lo cual había confeccionado un recurso que les adjuntaba para que se solicitara la concesión, describiendo en el mismo sus características esenciales y la conveniencia de su implantación⁴⁶. En octubre de 1814, San Pelayo elaboró otros apuntes que pasó al Consulado, divididos en dos partes que tituló: 1.^a- “Sobre el origen y causas de que ha emanado el horroroso trastorno de nuestra contratación con las Indias, y su remedio”; 2.^a- “Sobre el establecimiento de puertos francos”. La segunda parte fue una ampliación de lo que elaboró en 1812, proponiendo como puertos francos los de Barcelona y Málaga en el Mediterráneo, y los de Cádiz y La Coruña en el

⁴⁵ AGI, Consulados, Legajo 1.651. D. J. De San Pelayo: “Apuntes que pueden servir a la extensión de una bien decretada Memoria que tenga por objeto evitar el trato clandestino de nuestras Indias, por medio de Puertos Francos...”.

⁴⁶ AGI, Consulados, Legajo 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.

Atlántico. El autor planteó el procedimiento a seguir con las mercancías que ingresasen en el Puerto Franco, con relación a sus correspondientes destinos:

- Los efectos extranjeros para las provincias españolas ultramarinas pasarían desde el depósito del Puerto Franco al almacén de la “Aduana de Indias”, para abonar los derechos correspondientes; y desde la misma, con el competente resguardo, se trasladarían a los buques.
- Los géneros extranjeros que se destinasen a la internación en la Península (no siendo los prohibidos) se traspasarían del Puerto Franco al almacén de la “Aduana de Internación”, para pagar sus respectivos derechos.
- Los productos extranjeros aplicados a la exportación fuera de los dominios españoles, se hallarían libres de cualquier impuesto salvo uno muy pequeño que fijaría el Reglamento, y cuyo destino sería costear los gastos del Puerto Franco.

También el referido conde de Maule, en su *Viaje de España*, se hizo eco de los deseos de la burguesía mercantil gaditana e incluyó en su obra la intención de establecer en Cádiz un recinto franco, presentándolo como la mejor solución para el impulso del comercio marítimo, proponiendo incluso la zona del Puntal para su instalación:

“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”⁴⁷.

Este hombre de negocios de origen chileno, afincado en Cádiz, había visitado Génova en 1797 donde conoció su Puerto Franco, uno de los más importantes de los Estados italianos. En el siglo XVIII y como consecuencias de sus franquicias, Génova, Livorno y Trieste centralizaron gran parte del comercio marítimo del Mediterráneo, lo que propició el florecimiento de dinámicas comunidades mercantiles⁴⁸.

⁴⁷ MAULE, Conde de: *Viaje de España*, op. cit., p. 255. Es significativo que la Zona Franca se levantó en Cádiz, a mediados del siglo XX, en el mismo lugar que recomendó Maule para ubicar el espacio franco.

⁴⁸ DELGADO BARRADO, José Miguel: “Puerto y privilegio en España y los estados italianos durante el siglo XVIII”, en GUIMERÁ, Agustín & ROMERO, Dolores (Edit.): *Puerto y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Actas del coloquio internacional *El Sistema Portuario Español*. Madrid, Ministerio de Fomento, 1996; pp. 253-270.

Por descontado que en el gran Cádiz del Setecientos se conocían los destacados beneficios que la franquicia reportaba a una ciudad marítima; pero los gaditanos del momento no la demandaron por la posición de privilegio que gozó su puerto, ante la modalidad que España había adoptado para comerciar con sus colonias. Sí existió en la ciudad un depósito franco, que fue concedido a la Real Compañía de Filipinas cuando ésta se estableció el 10 de marzo de 1785 por iniciativa de Cabarrús. La Compañía comenzó sus operaciones el 1.º de julio del mismo año, despachando su primer registro para Manila con escala en El Callao, y la primeras ventas de los cargamentos se efectuaron en Cádiz en 1787.

La idea de que el puerto franco era la gran solución para superar la aguda recesión económica que padecía Cádiz desde finales del siglo XVIII se fue consolidando, y el 7 de marzo de 1815 el Ayuntamiento efectuó una representación al monarca en tal sentido, después de encargar un estudio a una comisión especial sobre las causas del estado de postración en que se hallaba la ciudad y las posibles soluciones para superarlo⁴⁹. Posteriormente y en tal año, el Ayuntamiento y el Consulado de Comercio realizaron gestiones conjuntas ante el Gobierno para solicitar su inmediato establecimiento⁵⁰. Tales peticiones y las que vinieron a continuación contaron con el decidido apoyo de otras entidades gaditanas, como la Real Sociedad Económica y el Cabildo Eclesiástico. Pero la consecución de la franquicia fue un proceso tan largo como arduo, durante el cual hubieron de disiparse las grandes dudas existentes sobre cómo afectaría tal medida a los intereses de la Hacienda. La gran demanda gaditana tardó catorce años más en ser atendida, durante los cuales se elevaron diversas representaciones. Además de en el referido año de 1815, he localizado otras correspondientes a 1818, 1821, 1822, 1823, 1824, 1825, 1826, 1828 y 1829⁵¹.

En una de las súplicas de 1815, la propuesta gaditana incluía, además, a otros dos puertos peninsulares, Barcelona y La Coruña, como los más adecuados para obtener la franquicia, en atención a sus situaciones geográficas e importancias en el tráfico mercantil, los cuales habían sufrido igualmente una gran merma en sus movimientos portuarios con motivo de la Guerra de la Independencia⁵².

En 1818, se intentó dar una salida a Cádiz para fomentar su tráfico marítimo, concediéndole el estatuto de "Puerto de Depósito"; figura ésta mucho

⁴⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.175, fol. 235; Libro 10.185, fol. 51; Libro 10.194, fol. 1.387.

⁵⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.176, fol.1.258 vto.

⁵¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.188, fol. 51; Libro 10.194, fol. 1.387.

⁵² AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.176, fol. 1.258 vto.

más restrictiva que la del puerto franco, que se otorgó también a Santander, Coruña y Alicante⁵³. En Cádiz, el Depósito se instaló en unas naves cedidas por el Ramo de Guerra situadas en la antigua muralla de San Carlos, y fue administrado por la Aduana⁵⁴. El año inmediato anterior había acontecido un hecho de extraordinaria importancia en la historia de la navegación en España, al quedar establecida la línea regular de pasajeros y carga fluvial-marítima con buque de vapor entre Sevilla y Cádiz, que inauguró el “Real Fernando” el 8 de julio, saliendo desde Sevilla e invirtiendo diecisiete horas en su recorrido hasta Cádiz –contándose con la contramarea y detención en Sanlúcar–, navegando por el Guadalquivir a una velocidad media de 6 millas por hora⁵⁵.

En 1818 se calculaba que el comercio clandestino que se hacía con la América española por La Habana, Jamaica y Panamá, excedía cada año de 300 millones de reales de vellón, y de 200 el de la Península por Gibraltar y Portugal.

Cuando triunfó la revolución en 1820, una Comisión nombrada por el comercio de Cádiz escribió y dirigió a las Cortes del Trienio Constitucional una *Memoria sobre los males que sufre el comercio español, y medios de repararlos*⁵⁶, cuyos principios y conclusiones fueron los siguientes:

1.º- Al establecer el Gobierno impuestos sobre el comercio, con la única intención de acudir a atender las necesidades del Estado, lo predisponía a su pobreza y ruina.

2.º- La pretensión de considerar las contribuciones indirectas como descargo a los pueblos en el pago de las directas, era faltar a la debida igualdad de los tributos y ocasionaba los mayores males a la nación.

⁵³ Decretos de 23 de enero y 30 de marzo de 1818.

⁵⁴ Archivo Zona Franca de Cádiz (AZFC), Servicios Documentales, caja 224, carpeta “Concesión del Depósito Comercial”.

⁵⁵ TORREJÓN CHAVES, Juan: “La primera línea española de buques de vapor y sus efectos sobre el territorio: La nueva población de Bonanza”, en *Estudios sobre el territorio iberoamericano*. Sevilla, Consejería de Cultura, 1996; págs. 189-205.

⁵⁶ La conclusión de la memoria y la representación a las Cortes se encuentran en: CUENCA TORIBIO, José Manuel & RODRÍGUEZ SÁNCHEZ DE ALVA, Alfonso: *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.

3.º- Si los impuestos establecidos no perjudicasen a la agricultura, la industria o el comercio, no debería preocupar el que las aduanas no produjesen ni aún para los gastos que comportasen.

4.º- Las prohibiciones de géneros necesarios resultaban inútiles, porque se rehuían con el contrabando; y, aunque existiesen suficientes recursos para tratar de impedir el comercio decretado como ilícito, tales medios no deberían adoptarse al resultar sus consecuencias más perjudiciales para la economía que el mal que se trataba de evitar.

5.º- Los únicos impuestos a establecer sobre el comercio debían ser aquellos que no hicieran rentable la actividad contrabandista; ya que —por un lado— si a ésta se dejaba alguna utilidad, aunque no fuese elevada, las Tesorerías disminuían, y —por otro— la existencia de cargas exorbitantes fomentaban grandemente el tráfico prohibido, dejando las aduanas sin ingresos.

6.º- En consecuencia, al no poder existir impuestos elevados ni prohibiciones, porque se eludían con el contrabando, era preciso bajar los primeros y levantar las segundas; ya que lo contrario significaba hacer la guerra al comercio y a la industria nacional.

7.º- El escaso desarrollo de la industria española provenía del atraso de la agricultura, de la carestía de las materias primas y de la mano de obra, así como de los enormes costes derivados de su protección; hallándose el origen de todo en el erróneo sistema impositivo adoptado.

8.º- Sin remover los obstáculos que se oponían al fomento de la agricultura y las manufacturas españolas, y sin desembarazar simultáneamente de trabas al comercio interior, no se podrían obtener productos nacionales capaces de ser colocados en los mercados internacionales. La producción agraria e industrial tenía que dejarse en una libertad absoluta, sin sujeción al pago de impuesto alguno en el mercado interior; e, igualmente, sin satisfacer nada por su exportación al extranjero, con la única excepción de los artículos que se obtuviesen exclusivamente en España, ya que lo contrario servía para alterar los precios y aminorar los consumos.

Además, habría de tenerse en cuenta que, no obstante todas las mejoras y ayudas que se prestasen a la agricultura y la industria nacionales, si —a pesar de imponerse unos prudentes gravámenes a los productos extranjeros— se viese que algún

producto o ramo de actividad no pudiera prosperar sin medidas artificiosas, debería abandonarse por la inutilidad del empeño.

9.º- Los estancos tendrían que desaparecer, ya que las rentas que el Gobierno obtenía con los mismos eran impolíticas por su impopularidad, e improductivas en su resultado último al compararse con el mal que hacían a la economía nacional. El perjuicio que los ramos estancados creaban a la actividad mercantil y a la navegación eran notables, al privarlos de auxilios muy poderosos para su fomento. Igualmente deberían abolirse todos los privilegios exclusivos, como los que gozaba la Compañía de Filipinas, por el menoscabo que creaban al erario público y al comercio en general.

10.º- Mientras que la producción nacional no estuviese en disposición de proporcionar lo que se necesitaba, era menester levantar las prohibiciones sobre los artículos denominados de "ilícito comercio" y modificar los derechos de entrada de los que no estaban prohibidos, para que así España se aprovisionara de los géneros, frutos y efectos extranjeros precisos; porque, de no alzarse tales prohibiciones y no modificarse los aranceles, creyéndose que así se favorecía la agricultura y la industria propias, seguirían ocurriendo los mismos males que mantenían en una situación tan lamentable al comercio español y que tanto habían fomentado la prosperidad del comercio extranjero.

11.º.- La Comisión conceptuaba que la adopción de las disposiciones antecedentes mejoraría notablemente el comercio exterior español; mas, para que llegase a prosperar, era menester que se declarase a Cádiz puerto franco, y a algunos otros, con el fin de competir adecuadamente con las naciones que estaban comerciando con las provincias españolas ultramarinas, y rivalizar con Portugal y Gibraltar. Se pretendía tranquilizar a la Hacienda y neutralizar a los enemigos de la franquicia, destacándose que ésta se establecería sin producir ningún perjuicio a las rentas del Estado y con la adopción de los mecanismos necesarios para que no aumentase el contrabando.

Tales medidas, restauradoras del comercio marítimo español, tendrían que estar acompañadas por otras disposiciones complementarias, la más importante de las cuales habría de ser la formación de una marina militar proporcionada, respetable y bien organizada, para lo cual se deberían reformar absolutamente sus ordenanzas y el sistema en todos sus ramos. Para sostener esta nueva Armada, se tenía que procurar el restablecimiento y fomento de la marina mercante, que no existiría sin un activo y amplio comercio de objetos nacionales, en su mayor parte; sien-

do necesario eliminar las trabas existentes en la construcción, compra, habilitación y despacho de los buques, y dar libertad al dueño de cada embarcación para que la pudiese manejar, desprendiéndose de la dependencia que a la sazón tenía la marina civil de la militar. La intervención del Gobierno debería limitarse al examen de los pilotos y a algunas otras formalidades relativas a la seguridad de la navegación, fondeo y atraque en los puertos, etc. Comercio, navegación civil y marina militar se hallaban tan íntimamente relacionadas y dependientes que sin comercio marítimo y sin marina mercante no existirían recursos para restablecer, sostener y fomentar la Armada; y sin marina militar que protegiese las empresas comerciales, no podría haber ni navegación, ni comercio marítimo. De este modo, cuando la marina nacional amparase a la mercante, serviría no sólo al comercio, sino a los intereses generales de la nación⁵⁷.

También la Comisión adoptó una clara posición ante el sistema de las aduanas, proponiendo su simplificación y que sus establecimientos no sirviesen al Estado más que para proteger al comercio y la industria nacional, mediante la imposición de prudentes derechos sobre la introducción de productos extranjeros. Las aduanas tendrían, por consiguiente, una función estrictamente recaudatoria e informativa para favorecer el crecimiento económico.

En resumen: se trataba de promulgar nuevas leyes que removiesen los obstáculos que se oponían al fomento de la agricultura, industria, comercio interior, comercio exterior, marina mercante y marina militar; antes de que se procediera a fijar un nuevo sistema de relación comercial, particularmente entre la España europea y la americana.

En la representación a las Cortes que acompañó a la Memoria, junto a los lamentos sobre las grandes pérdidas que venía sufriendo el comercio de Cádiz en los últimos veinticinco años, la Comisión destacaba el esfuerzo desarrollado por su burguesía para mantener la actividad, a pesar del “funesto sistema” implantado en 1814 con la res-

⁵⁷ Esta trabazón es la que nos explica la alianza que existió entre la burguesía mercantil y los marinos de guerra cuando se quiso dar el paso decisivo hacia el librecomercio con la Revolución Gloriosa, en septiembre de 1868. En el ámbito militar, no fue casual que fuese la Armada la que primero se pronunciara, levantándose el Departamento de Marina con sede en la ciudad de San Fernando y la escuadra surta en la bahía de Cádiz, que se hallaba al mando de Juan Bautista Topete. El 1.º de enero del mismo año, el *Diario de Cádiz* precisaba que el comercio gaditano había llegado “al último grado de paralización”.

tauración del absolutismo; reflejaba la guerra fiscal que los gobiernos de las distintas naciones habían desatado en el pasado contra las empresas comerciales, ocupando un lugar preferente en las leyes generales de los pueblos las prohibitivas y restrictivas; y se preguntaba si no podría tener España la gloria de ser la primera nación en romper las férreas ataduras que encadenaban las negociaciones mercantiles. La misma Comisión, que incidía en que la actividad comercial no podía prosperar al amparo de las leyes fiscales, respondía afirmativamente a esto último, manifestando que estaba reservado a las Cortes de 1820 dar este gran paso que serviría de ejemplo a todos los pueblos para la felicidad propia y ajena. La representación finalizaba sintetizando las bases sobre las que tenía que constituirse el comercio exterior: libertad de derechos en los productos nacionales; modificación de los extranjeros; abolición de los estancos; derogación de los privilegios de la compañía de Filipinas; reforma de las aduanas; segregación de la marina mercante; restauración de la marina militar; y establecimiento de puertos francos.

Durante los años del Trienio Constitucional, desde Cádiz se siguió insistiendo en la idea de la franquicia. Ayuntamiento y Consulado confeccionaron nuevas memorias y representaciones dirigidas a las Cortes, que fueron remitiendo conforme llegaban de ultramar noticias sobre la creciente pérdida de los mercados americanos⁵⁸. Particularmente nefasto para los intereses españoles fue el año de 1821. Como ya se ha mencionado, el 24 de junio ocurrió la batalla de Carabobo que significó la emancipación de Venezuela; el 12 de julio San Martín entró en la ciudad de Lima, cuyo Cabildo abierto proclamó la independencia días más tarde; y, en septiembre, una Junta provisional de Gobierno proclamó la independencia de Nueva España. El 19 de marzo de 1822, más de quinientos vecinos de Cádiz representaban a las Cortes pidiendo la declaración de esta plaza como puerto de libre comercio.

Ya en la “década ominosa”, en 1824, se efectuó un nuevo intento para conseguir el Puerto Franco, ante el empeoramiento de la situación en los territorios de la América continental, exponiéndose al monarca en la proposición que “Cádiz sin comercio ha de reducirse necesariamente a una isla desierta”⁵⁹. El decreto de 9 de

⁵⁸ *Discurso sobre las variaciones que exige el régimen del Comercio Nacional*. Cádiz, Imprenta de Roquero, 1821. *Discurso sobre las variaciones que exige el régimen comercial adoptado desde el año de 1820, en que se trata especialmente de la gran cuestión de los Puertos Francos*. Cádiz, Imprenta de D. Manuel Bosch, 1821. *Observaciones sobre Puertos de libre comercio escritas por una comisión del de Cádiz dirigidas a las Cortes por el Consulado de esta plaza*. Cádiz, Imprenta de Roquero, 1822. Publicaciones citadas por VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía (1800-1850)*. Málaga, Editorial Librería Ágora, 1990; p. 109, nota nº 6.

⁵⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.194, fol. 1.393.

febrero de tal año, que permitió el comercio directo con la América española a los extranjeros amigos y aliados, con las limitaciones que se expresaron en los artículos 2.º y 3.º del mismo, incitó a los gaditanos a realizar 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 sustentaban sus oponentes⁶⁰. En el documento se detallaba que el régimen franco no debería considerarse como un privilegio exclusivo o monopolio que sirviera para enriquecer un puerto 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” de que las naciones debían su prosperidad y opulencia al comercio exterior, los proponentes señalaban que tal medida era el último recurso del que se disponía para restablecer las relaciones con América, eliminando la presencia extranjera en aquellos mercados. Además, era absolutamente necesario contrarrestar la prosperidad de Gibraltar, que había heredado buena parte de la actividad mercantil que anteriormente se había centrado en Cádiz, ya que desde la colonia británica se efectuaban expediciones directas para América y se recibían consignaciones desde sus puertos para distribuir las por España. Así, el Puerto Franco de Cádiz –al recuperar los mercados ultramarinos– cumpliría también con la perentoria función de oponer un antídoto al Peñón.

En el escrito se señaló, además, 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 para que la gozasen cuantos pudieran. Los procuradores del Consulado de Cádiz ante el Gobierno trataron de desbaratar las principales objeciones que se hacían a los puertos francos: 1.ª- Que admitiéndose sin distinción todos los objetos del comercio, se provocaba un tráfico clandestino con grave perjuicio de la Hacienda y la industria del país; 2.ª.- Que la exención de derechos que disfrutaban los residentes en el recinto franqueado menoscababan los ingresos del Erario, aumentando con ello la carga fiscal sobre quienes no gozaban tal privilegio. A lo primero se replicaba argumentando que el control de los géneros extranjeros se efectuaría con una mayor eficacia por los funcionarios de la

⁶⁰ AGI, Consulados, Legajo 1.651.

Hacienda en el Puerto Franco, y por la existencia de la Aduana en la vecindad del mismo. En Cádiz sobre este reparo se presentaba permanentemente la idea de que para combatir el tráfico ilícito era preciso desarrollar actuaciones de política económica que lo hicieran improductivo; pues de lo contrario, no existirían —como se constataba a diario— capacidades para atajarlo. A lo segundo se contestaba que en el Reglamento del Puerto Franco se incluiría el pago a la Hacienda, en concepto de indemnización por los mismos ingresos que dejara de percibir; con lo que nadie de fuera soportaría un aumento de la presión impositiva por la adopción de la franquicia. El indicado 27 de mayo, el *Diario Mercantil* de Cádiz informaba sobre la declaración de Lisboa como Puerto Franco, lo que alarmó grandemente a los comerciantes de la ciudad, quienes temieron que los portugueses ocuparan el lugar que ellos se reservaban en el régimen que tan ansiosamente deseaban.

El 4 de junio siguiente, Encima y Piedra escribía al Real Tribunal del Consulado de Cádiz notificándole que había tenido una entrevista con el Ministro de Hacienda para tratar acerca de la franquicia concedida a Lisboa, y le había hecho saber la necesidad de que se reconociese la franquicia a Cádiz con la mayor rapidez, pues de lo contrario la recuperación de las relaciones mercantiles con América resultaría imposible, e insostenible la situación de todo el comercio exterior español. También le había propuesto que fuese el Supremo Consejo de Indias, como cuerpo más capacitado y respetable al respecto, el que informase sobre este asunto que requería tanto acierto y detenimiento. El Consulado gaditano instanció al Ministro cuatro días más tarde sobre lo mismo, y el día 18 un grupo de comerciantes gaditanos, de manera particular, hicieron lo propio solicitando un otorgamiento inminente. La fuerte presión que se efectuó desde Cádiz fue complementada en Madrid por Encima y Piedra y Francisco Viola con actuaciones destinadas a mover los ánimos de “sujetos de valimiento”, a fin de que apoyasen la solicitud. Todas las actividades ante el Gobierno y sus gestiones complementarias, incluidas la captación de voluntades, fueron financiadas por el Consulado de Cádiz.

El expediente sobre el Puerto Franco pasó al despacho del Ministro el 26 de julio de 1824, quien debió tramitarlo al Consejo de Indias el 30 o 31 del mismo mes. La actuación fue acompañada desde Cádiz con un nuevo escrito de súplica en el que se demandaba una pronta y favorable resolución. Encima y Piedra y su socio identificaban en los escritos que enviaban a sus representados gaditanos a tres grandes enemigos de la instalación en España de los puertos francos: los empleados de aduanas, los algodoneros catalanes y los ingleses, quienes utilizaban cuantos medios estaban a su alcance para frustrar tal disposición. A la sazón, se habían dirigido al

Ministro de Hacienda dos representaciones combatiendo la idea del Puerto Franco en Cádiz, proponiendo en su lugar el establecimiento de un Depósito general que, según sus autores, produciría iguales ventajas que aquél sin sus inconvenientes y dificultades. Una de estas memorias estaba firmada por el comisionado Valladolid, y la otra por “varios comerciantes de Cádiz”, a los que Encima y Piedra se refería despectivamente como quienes “seguramente conocen bien sus intereses cuando se oponen a la única medida que puede salvar los restos de ese comercio y aún del general de la Península”⁶¹.

El 6 de agosto del mismo año, Bolívar venció en Junín a la caballería española, y el 9 de diciembre tuvo lugar la decisiva batalla de la llanura de Ayacucho, donde las fuerzas españolas capitularon ante Sucre, siendo herido y hecho prisionero el virrey La Serna. Poco después cayó la fortaleza de El Callao, culminando así el dominio español en el continente americano.

El asunto de la franquicia para Cádiz se continuó replanteando en los años siguientes. El 26 de agosto de 1825 fue reiterada la proposición de que la ciudad indemnizaría al Estado 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 manifestado opuesto a la pretensión gaditana, aún se mantenían esperanzas de poder conseguir en el entorno del Gobierno apoyos suficientes para obtenerla.

Mientras tanto, la situación del comercio gaditano empeoraba ante la actividad de los buques corsarios que, además de trastornar las rutas marítimas, llegaron a la osadía de bloquear el puerto en 1826, mostrándose incapaz la exigua Marina militar española de controlar la situación. La existencia de embarcaciones del corso con pabellón de las Repúblicas americanas emancipadas de España se constata en las rutas entre la Península y el Caribe desde 1813, obligando 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 ahí que existiesen embarcaciones corsarias de este país, camufladas bajo bandera de Buenos Aires o de la República de Colombia. Ha de resaltarse, también, que este corso fue fomentado por los liberales españoles exiliados en Gibraltar, Lisboa o Inglaterra, quienes lo financiaron en determinadas ocasiones como medio de lucha contra el

⁶¹ AGI, Consulados, Legajo 1.651.

absolutismo fernandino. La actividad corsaria es una de las causas que explica la presencia en Cádiz de un gran número de mercantes franceses, que utilizaron esta bahía como punto de reunión en sus derrotas hacia los propios puertos del Norte de Europa, del Mediterráneo y de las colonias; concentrándose en la ense-nada gaditana para salir posteriormente convoyados por unidades de guerra de su nación⁶².

Los primeros corsarios con pabellón de Buenos Aires aparecieron en el Golfo de Cádiz el 15 de mayo de 1816, capturando un bergantín y una goleta⁶³. Buques como el *Santafecino*, *el Invencible*, y *el Tucumán* se hallaban equipados en Baltimore o en Nueva Orleans con capitanes y tripulación de los Estados Unidos, sirviendo sobre todo la bahía de Chesapeake de asilo a los insurgentes, donde se reparaban los barcos, se hacían víveres y se reclutaba el personal. En otros casos, las embarcaciones corsarias tuvieron toda su tripulación compuesta por ingleses. La campaña Atlántica fue uno de los componentes estratégicos más importantes de la política de Artigas, con el fin de debilitar a España y Portugal. Los corsarios del Protector, que actuaron bajo un decreto general, se constituyeron por medio del acuerdo alcanzado con el representante consular de los Estados Unidos, Thomas L. Halsey, mediante el cual buques norteamericanos –autorizados por las patentes de corso del Jefe de los Orientales– saldrían de sus puertos para tomar presas. Estas embarcaciones corsarias, bergantines y goletas muy veleros que largaban cualquier bandera, incluso la española, e iban fuertemente artillados –hasta con cañones montados sobre colisas, contando con carronadas y obuses de gran calibre–, crearon una enorme inseguridad en el Atlántico, particularmente entre el cabo San Vicente y el Estrecho de Gibraltar, atreviéndose incluso a traspasarlo y hacer presas en el Mediterráneo⁶⁴.

⁶² En Francia, durante la Restauración, ocurrió un renacer de la marina mercante. Mientras que en 1815 era prácticamente inexistente, en 1827 alcanzó las 700.000 toneladas –una cifra semejante a la de antes de la Revolución de 1789–, que sólo servía para garantizar la mitad de su tráfico. Por entonces, la flota mercante inglesa se acercaba a los 2.500.000 toneladas.

⁶³ BEALER, Lewis Winkler.: *Los corsarios de Buenos Aires. Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Buenos Aires, Coni, 1937; p. 18.

⁶⁴ La Marina militar española del momento se mostró bastante incapaz de oponerse a las naves corsarias, ya que se encontraba sumida en una extrema decadencia. En 1817 contaba con 20 navíos de línea y 16 fragatas: de los primeros, 19 estaban desarmados; y de las segundas, sólo 7 se hallaban armadas.

En 1818 los apresamientos artiguistas de naves mercantes portuguesas y españolas llegaron al número de sesenta. Sobresalientes fueron las actuaciones del capitán John D. Daniels con el *Irresistible*, quien en algo más de un año efectuó treinta presas y a su regreso a Baltimore depositó en el Banco de la Marina 200.000 dólares en monedas de oro, producto de las mismas. En 1820 el *Argentino* y el *General Rivera* efectuaron un cruceo por el Levante español y realizaron una cantidad muy elevada de apresamientos. Otros buques corsarios afamados, bajo pabellón del Protector, fueron: *La Republicana*, *La Nueva Republicana*, *Artigas*, *Fortuna*, *Constancia*, *Heroína*, *Confederación*, *Valiente*, *Tigre Oriental*, *Oriental Invencible*, *Congreso*, *Federación*, *Luisa Carreras*, y *Gran Guaycurú*. Entre los capitanes destacaron Obadiah Chase, Clement Cathill, el comodoro Champlin, Thomas Taylor, Pedro Doutant, William Nutter, Adam Bond, George Ross, Henry Lively, James Barnes, John Clark, y Morgridge⁶⁵.

En el *Diario de la Vigía de Cádiz* figuran, en ocasiones, los nombres de las embarcaciones corsarias y sus procedencias: *Leona Oriental* (el último corso que enarboló la bandera de Artigas, su capitán William Nutter), *Patriota* (del Río de la Plata), *Bolívar* (de Isla Margarita), *Águila* (de La Guaira), *Trinidad*, *Republicana*, *General Armario*, *Libre*, *Congreso* (las cuatro últimas también colombianas). Significativo fue el caso del referido corsario Nutter, quien capitaneó la goleta uruguaya *Leona Oriental* en 1821, que había salido de Puerto Cabello a primeros de mayo y se había ocupado en hacer presas en las costas de Vizcaya, Galicia y Portugal y fue apresado con la goleta corsaria colombiana *General Armario* sobre Trafalgar el 19 de julio de 1827 por la corbeta de guerra española *Descubierta*, después de entrar en aguas gaditanas⁶⁶.

Además de las pérdidas que este corso ocasionó al comercio portugués y español, ha de resaltarse su efecto sobre el alza de las primas de los seguros. Las aseguradoras se negaron a cubrir los buques y las mercancías si no llevaban una protección conveniente de artillería servida por tripulantes cualificados, e incluso

⁶⁵ Sobre estos corsarios, vid. BERAZA, Agustín: *Las Campañas Navales de Artigas*. Montevideo, Imprenta Nacional, 1949. Del mismo autor, *Los corsarios de Montevideo*. Montevideo, Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos, 1978.

⁶⁶ GÁMEZ DUARTE, Feliciano: “Un asunto particular: Los navieros gaditanos frente a los corsarios insurgentes hispanoamericanos, 1810-1828”, en BUTRÓN PRIDA, Gonzalo & RAMOS SANTANA, Alberto (edit.): *Intervención exterior y crisis del Antiguo Régimen en España. Actas del Congreso Conmemorativo del 175 Aniversario de la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis* (El Puerto de Santa María, 1998). Huelva, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2000; pp. 165-191.

impusieron el transporte en barcos de otras banderas, como efectuó la casa Lloyd de Londres que condicionó la conducción en buques ingleses.

Al llegar a Cádiz, los capitanes de los buques informaban a la Capitanía del puerto sobre los avistamientos corsarios. Así, por ejemplo, Juan Ageo, que había entrado de Manila y el Cabo de Buena Esperanza con la fragata española Sabina, con azúcar, añil, carey, pimienta y otros efectos en 159 días, advirtió que –hallándose al amanecer del 13 de marzo a 2° 21' 35" latitud N. Longitud 16° O. de Cádiz– divisó una goleta de tres palos que le siguió todo el día. Cuando estaba a competente distancia, pudo observar que se hallaba armada con un cañón giratorio y que tenía unos sesenta tripulantes. Entonces la goleta largó bandera de Buenos Aires y él ordenó largar la inglesa, manteniéndose los buques a distancia hasta que a las 11 de la noche la goleta tomó la vuelta del Sur y se perdió de vista ⁶⁷.

En Cádiz, la recesión económica que caminó paralela a la pérdida de los mercados americanos, conllevó un paulatino e imparable descenso de su población. En el padrón de noviembre de 1827 figuran 47.845 habitantes, constándose en el mismo que el vecindario disminuía visiblemente, de día en día, por la falta de comercio; hasta el punto de que el recuento no serviría para los diez años que contemplaba el decreto, y ni siquiera sería de utilidad para el reparto de quintas en tan sólo unos meses⁶⁸. Al año siguiente, la ciudad no superaba los 46.000 vecinos.

Al compararse la balanza de pagos de la Península de 1792 con la de 1827, se comprueba cómo el valor del comercio exterior se había reducido en más de un 75 por 100⁶⁹. 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 un desplome superior al 87 por 100, y un derrumbe de las exportaciones de casi el 94 por 100, como se puede apreciar en la TABLA III. El contrabando, procedente de Gibraltar, aumentaba incesantemente⁷⁰.

⁶⁷ *Diario Mercantil de Cádiz*, del sábado 25 de abril de 1829.

⁶⁸ AHMC, Padrones, Padrón de 1827, Caja 1.101.

⁶⁹ FONTANA LÁZARO, Josep: "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827", *Moneda y Crédito* núm. 115 (diciembre de 1970); pp. 3-23.

⁷⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.204, fol. 1.038.

TABLA III. Ingresos de la Hacienda en el comercio de Cádiz con ultramar (en reales de vellón).

AÑOS	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
1819	15.365.498	4.130.793
1827	1.953.972	260.631

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

Fue precisamente en julio de 1827—por un decreto del general Francisco de Paula Santander—, cuando Buenaventura fue declarado Puerto Franco para la importación y exportación en el Pacífico. Habiendo sido ocupado, a principios de abril de 1816 por el comodoro inglés William Brown con el bergantín *Hércules* y una corbeta con bandera republicana de Buenos Aires, este puerto sirvió de embarque para las expediciones que Antonio José de Sucre y Simón Bolívar dirigieron para la emancipación de Ecuador y Perú. El Libertador, por medio de un decreto emitido en Cali el 24 de diciembre de 1829, ratificó el carácter de Puerto Franco de Buenaventura.

La única empresa gaditana que conocemos de manera pormenorizada desde las tres últimas décadas del siglo XVIII, la de González de la Sierra, tuvo una caída en picado de sus beneficios netos, que habían alcanzado su cota más alta durante el decenio 1790-1800; a partir de entonces, el descenso fue continuado hasta llegar a su punto más bajo en el decenio 1820-1828⁷¹.

La suspensión, en 1828, de la prohibición de comerciar desde España con las colonias americanas sublevadas significó una cierta recuperación del comercio gaditano. Este año, el movimiento portuario de embarcaciones mayores se acrecentó en el puerto de Cádiz en un 34 por 100 con relación al antecedente, pasando de 1.076 a 1.443; si bien existe un elemento de distorsión en esta última cifra

⁷¹ LEPORE, Amedeo: *Mercato e Impresa in Europa. L'azienda González de la Sierra nel commercio gaditano tra XVIII e XIX secolo*. Bari, Cacucci Editore, 2000; págs. 137-144, Tabla 8: “Liquidazione dei conti e utili dell’Almacen de Agüera nel periodo 1770-1828” y Gráfico IV: “Utili netti dell’Almacén de Agüera (1770-1828). Rielaborazione dei dati per periodi decennali, su base monetaria omogenea e valori nominali”.

—que ha de tenerse muy en consideración para no conformarnos una visión engañosa— relativo a los buques franceses, que aumentaron de 170 a 438, y cuya presencia se debió, sobre todo, a lo ya especificado acerca de la utilización de Cádiz como lugar de concentración para ser convoyados en el tránsito hacia sus puertos del Mediterráneo y del Norte, sin apenas actividad mercantil con este puerto. Si en la relación no se atiende a embarcaciones galas durante ambos años, el movimiento de buques en el puerto gaditano no superó entonces el 11 por 100.

Al comenzar 1829, la profunda postración del puerto de Cádiz quedó expresada dramáticamente en los nuevos escritos que se enviaron al Gobierno, donde se reflejaba la enorme decadencia a que había llegado la ciudad, cuyos edificios se veían desocupados casi 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 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”⁷².

A la sazón, y casi en su totalidad, el tráfico exterior de larga distancia del puerto de Cádiz era realizado por buques extranjeros. Únicamente con pabellón español se comerció con las Antillas y, en menor medida, con Filipinas; existiendo esporádicamente algún contacto con Londres. Las relaciones permanentes con Cuba y Puerto Rico fueron mantenidas más que nada por los bergantines-goletas correos que, con escala en las Islas Canarias, llevaban productos españoles: plomo en barras, chorizos, morcillas, vino blanco y tinto, aguardiente, vinagre, aceitunas, uvas pasas, castañas frescas y pilongas, fideos, pimienta molida, azafrán, orégano, comino, alhucema, flores contrahechas, sardinas saladas, encurtidos diversos, higos secos, atún salado, matalahúga, garbanzos, aceite de almendras y de oliva, ajos,

⁷² COMÍN, Francisco: *Historia de la Hacienda pública, II. España (1808-1995)*. Barcelona, Crítica, 1996. Colección nuevos instrumentos universitarios; pp. 129.

ciruelas pasas, barajas de cartas, botas, zapatos, petacas, abanicos, mantillas, libros impresos o en blanco, tocas y mantillas de tul. También transportaban géneros extranjeros, como carne salada, botones, piezas de seda, de terciopelo, y asargados. En el tornaviaje, los cargamentos se componían de sacos de café, cajas de azúcar, tabaco, tablones y tozas de madera (caoba y cedro), zurrones de añil y pesos fuertes. Este mismo comercio fue realizado, también, por muy pocos mercantes nacionales que no conducían la correspondencia.

El Diario Marítimo de la Vigía del 2 de enero de 1829, al reflejar el movimiento portuario, lacónicamente especificaba 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 atribulada expresión, añadiéndose que al SSO. quedaba un bergantín “haciendo por este puerto”.

Tres días más tarde, la Sociedad Económica elevaba al monarca una representación solicitando que se adoptasen medidas inmediatas para sacar a Cádiz de la postración en que se hallaba. Como única y urgente salida, los gaditanos postulaban por enésima vez el Puerto Franco, para convertir su ciudad en “depósito general del comercio europeo y americano, atrayendo capitales, produciendo riquezas, provocando el crecimiento de la población, la ocupación y el aumento de los edificios; desterrándose así la ociosidad y la mendicidad”⁷³. Semejantes a las expuestas con anterioridad, fueron las nueve ideas que entonces se desarrollaron, como fundamento de la petición:

1.^a- Existían memorias y representaciones que demostraban, con sólidos argumentos, 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.

2.^a- No obstante los recelos existentes, esta medida se manifestaba como la única capaz de incentivar el tráfico mercantil, 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,

⁷³ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.204, fol. 1.038.

alterar los salarios, desalentar la industria, y trasladar al extranjero capitales y personas que podían acrecentar la riqueza nacional.

3.^a- 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 con España en las islas ultramarinas que aún quedaban fieles.

4.^a- El fomento de la navegación y del comercio de los españoles propiciaría la restauración de la Marina militar, sumida a la sazón en una enorme decadencia.

5.^a- Se reduciría el contrabando, cuyo mayor aliciente se encontraba precisamente en las leyes restrictivas mercantiles que no conseguían fomentar las manufacturas nacionales.

6.^a- 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. El primer paso en esta línea sería la concesión del Puerto Franco a la ciudad de Cádiz.

7.^a- La franquicia fomentaría también la navegación costera y la pesca españolas, existiendo la posibilidad de colocar marineros y pilotos propios en los buques extranjeros.

8.^a- La única manera de competir con Gibraltar y evitar su enorme contrabando, sería la concesión de la franquicia, erigiéndose el puerto gaditano como rival del otro puerto libre existente en el territorio peninsular.

9.^a- La concesión 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 satisfacerse por la libertad otorgada a su puerto.

Por su lado, los detractores del Puerto Franco veían en la excepción a la política aduanera que significaba la franquicia, una amenaza para las atrasadas y poco competitivas agricultura e industria españolas, y argumentaban que su existencia las arruinaría, ante la concurrencia de los productos extranjeros de la misma especie y su introducción clandestina⁷⁴.

⁷⁴ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.204, fol. 1.039.

3. LA CREACIÓN DEL PUERTO FRANCO

El 6 de febrero de 1829 había tenido lugar la última representación solicitando la urgente concesión de la franquicia. Unos días después, se tuvieron noticias en Cádiz, a través de los comisionados por el Consulado en Madrid, el Conde de Venadito y el Marqués de Casa Irujo, de la próxima declaración de la misma; habiendo transmitido el monarca su resolución al Secretario del Despacho de Hacienda, Luis López Ballesteros, a quien encargó que extendiese el correspondiente decreto con la mayor brevedad⁷⁵.

La ciudad de Cádiz se alborozó con la noticia de la concesión. En el momento de conocerse, el día 22 de febrero, la función de ópera que se estaba celebrando quedó interrumpida por el júbilo. El decreto llegó en la noche del viernes 27, y el Ayuntamiento celebró cabildo extraordinario en la mañana del día siguiente con el fin de manifestar su satisfacción y entusiasmo por la gracia otorgada. De común acuerdo, Ayuntamiento y Consulado determinaron celebrar fiestas y demostraciones públicas durante tres días: colgaduras, iluminarias extraordinarias, bailes públicos y comunicaciones de “filial devoción” al monarca, que se alargaron más de lo prefijado. En colaboración con el cabildo eclesiástico, se determinó celebrar en la catedral una solemne función de acción de gracias y *Te Deum*, con la asistencia de todas las autoridades y corporaciones locales; y efectuar, el domingo 29, una gran parada militar con salvas, a las que podrían contestar con los buques de su nación los cónsules extranjeros, así como un baile público de etiqueta en el Teatro, presidido por el retrato del monarca. Además, se gratificó a la tropa de la guarnición —a razón de 5 reales a cada soldado, 10 a cada cabo y 20 a cada sargento— y se dieron comidas extraordinarias a los pobres de la Casa de la Misericordia, a los presos de la cárcel y a los del presidio⁷⁶.

En un ambiente de alegría desbordante, se escribieron letrillas, canciones y sonetos en honor de Fernando VII, al que se presentaba como el benevolente salvador de Cádiz. En la función del Teatro del martes 3 de marzo, se cantó un “Himno

⁷⁵ 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.

⁷⁶ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fols. 232-235 vto.

al Rey”, compuesto con motivo de la concesión, con el siguiente estribillo: *Gratitud al piadoso Fernando / Que ha sabido con regia clemencia / Aliviar la fatal decadencia / Que agobiaba a su pueblo más fiel.*

Conforme a una idea expresada por el Director de la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando de Madrid, la ciudad mandó grabar al artista Félix Sagan una medalla de 42 milímetros, de la que se acuñaron ejemplares de oro, plata y cobre. En el anverso se representa el monarca a caballo empuñando el cetro real y a la vista de Cádiz, hallándose en segundo término un alegórico mar repleto de buques y un sol resplandeciente en el horizonte, y arriba la inscripción FERNANDO VII, REY DE ESPAÑA. El reverso está ocupado por una dedicatoria, orlada de encina y laurel: A NUESTRO CATÓLICO –Y MUY AMADO SOBERANO– POR HABERSE DIGNADO –DECLARAR A CÁDIZ PUERTO FRANCO– DEDICAN ESTE MONUMENTO –DE ETERNA GRATITUD– EL AYUNTAMIENTO Y CONSULADO –DE LA MISMA PLAZA– AÑO DE 1829. Asimismo, se encomendó al pintor Fernández Cruzado que efectuara un cuadro al óleo del monarca con el documento de concesión de la franquicia en su mano; obra ésta que se encuentra actualmente expuesta en el Museo Histórico Municipal de Cádiz.

Con la misma intención conmemorativa, se encargaron a Inglaterra vajillas, salvamanteles y juegos de té de porcelana y colores diferentes, así como manteles con motivos alusivos a la concesión. Aún se conservan piezas sueltas de estos objetos de loza fina en colecciones particulares y en el Museo Histórico referido.

El decreto de 21 de febrero de 1829 desarrolló a través de ocho artículos la naturaleza del Puerto Franco, las instituciones gestoras del mismo, y los mecanismos para que su implantación se efectuara en la posición más ventajosa para la Hacienda⁷⁷. Otras disposiciones lo completaron, en particular su Reglamento.

⁷⁷ *Real Decreto haciendo S. M. a Cádiz Puerto Franco.* “Lo que en 6 de Febrero último han representado á mi Real Persona el Consulado y la Sociedad económica de Cádiz han confirmado la idea que en 1823 formé Yo mismo de la decadencia de su comercio, debida especialmente á haber cesado las útiles y activas relaciones que mantuvo durante mucho tiempo con mis dominios de Ultramar. Deseando poner término á desgracias que escitan mi solicitud, y que Cádiz realizando las esperanzas de los dos cuerpos que se interesan tanto en su prosperidad, recobre luego su antiguo esplendor; con vista de lo que me ha sido espuesto en ambas representaciones, y cediendo á los impulsos de mi paternal corazon he venido en resolver lo siguiente [aquí el articulado]. Tendreislo entendido y dareis las disposiciones convenientes á su cumplimiento. Señalado de la Real mano de S. M. En el Pardo a 21 de Febrero de 1829”

- Por el artículo 1.º se estableció que el puerto de Cádiz 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. Únicamente se mantendrían los gastos de anclaje, sanidad y otros específicamente locales, que se fijarían en el Reglamento que debería formarse de inmediato.

- En el artículo 2.º se contempló que el Consulado y el Ayuntamiento se entenderían con el Intendente de la Provincia para asegurar, por ajuste alzado, la cantidad anual equivalente a los derechos de consumos, rentas estancadas y contribuciones directas de la ciudad, atendándose a los rendimientos de los años 1826, 1827 y 1828; siendo obligación de dichas corporaciones colocar, trimestralmente, la cuarta parte de lo estipulado en la Tesorería provincial de la Hacienda.

- En los mismos términos, por el artículo 3.º ambas corporaciones quedaban además comprometidas a situar, en dicha Tesorería, el importe de las contribuciones directas de Frutos civiles, Paja y utensilios, Subsidio de comercio, Fortificación, y demás que en el día se percibían por la Hacienda; las cuales subsistirían durante el régimen de la franquicia portuaria, corriendo su cobranza a cargo del Ayuntamiento y del Consulado.

- El artículo 4.º autorizaba 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 2.º y 3.º, así como las contribuciones precisas para cubrir las cargas de la ciudad, del Consulado, de los establecimientos de beneficencia, y otras cuyos productos pertenecían, a la sazón, a diferentes partícipes.

- En el artículo 5.º se especificó que, una vez publicada la resolución, 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 Hacienda, levantándose los nuevos resguardos que evitasen el contrabando. Asimismo, la Intendencia de la provincia y demás oficinas se ubicarían en otra población, atendándose al número de sus habitantes y la centralidad de su posición.

- El artículo 6.º determinó el comienzo del Puerto Franco una vez que se hubiesen cumplido las condiciones establecidas en los artículos antecedentes. 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 7.º, y dado que el régimen franco debería ser igualmente beneficioso tanto para los comerciantes españoles como para los extranjeros que llegasen a establecerse en el puerto de Cádiz o a comerciar con él, se garantizó a éstos la misma protección y seguridad en las transacciones que a los naturales; asegurándoseles que, incluso en casos 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 comunicara esta disposición a los Gobiernos de todas las naciones amigas.

- En el artículo 8.º y último, se contempló la posibilidad de que la franquicia otorgada a Cádiz fuese anulada en un futuro; señalándose 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 de los comerciantes.

Una vez obtenida la franquicia, la mayor preocupación de los comerciantes gaditanos fue que el Reglamento del Puerto Franco, pendiente de redactar, asegurase las ventajas de la gracia otorgada y no la encorsetara. Igualmente, se quería contrarrestar las opiniones contrarias a la concesión, en particular en lo tocante al fraude, ya que muchos veían en la franquicia la posibilidad de un foco contrabandista enormemente activo.

En el Ayuntamiento se creó una Junta para la formación de un proyecto de Reglamento, que fue aprobado el 14 de abril siguiente, materializado en diez artículos. En su preámbulo se recogía que el Reglamento habría de ser la base sobre la que se cimentara “la grandiosa obra de la franquicia”, y se volvía a expresar en el mismo el conjunto de ideas defendidas por la ciudad para la consecución del privilegio ya obtenido: que Cádiz, al convertirse en depósito general del comercio de ambos mundos provocaría un renacer de su comercio, y la traslación a esta ciudad de los comerciantes de otros puertos, en particular los de Gibraltar; restableciéndose así las antiguas relaciones mercantiles entre España y sus antiguas colonias, resucitando por este medio el exánime comercio gaditano, cuya decadencia tenía su principal origen en que aquéllas habían cesado en su mayor parte.

- En el artículo 1.º se recogía que todos los frutos y efectos de la Península, conducidos al interior de España desde el Puerto Franco en buques de bandera española, se continuarían despachando en los mismos términos que hasta el momento, sin causar alteración alguna en el adeudo de derechos.

- En el artículo 2.º se establecía que los productos extranjeros, procedentes de Europa, y los provenientes de las islas de Cuba y Puerto Rico, que se despachasen para el interior del país, disfrutarían del beneficio de bandera si hubieran sido conducidos a Cádiz en la española; pero si hubiesen arribado en buques de pabellón extranjero, o en buques nacionales desde los puertos de Portugal o Gibraltar, quedarían sujetos al pago del derecho de extranjería, como lo estaban si se transfiriesen al interior en buques extranjeros, aunque hubiesen llegado a Cádiz bajo bandera española.

- En el artículo 3.º se explicitaba que los productos procedentes de las posesiones americanas que se habían levantado contra España, que fuesen conducidos al Puerto Franco bajo cualquier bandera, estarían libres del derecho de extranjería y gozarían consiguientemente del beneficio del pabellón nacional a su introducción en la Península, al remitirse desde el Puerto Franco en buques españoles. Con el objeto de evitar fraudes, este punto quedaría sujeto a la intervención fiscal de la Hacienda.

- En el artículo 4.º se resolvía que en Cádiz existiese un Depósito general controlado por la Hacienda, con una Oficina de guías para el despacho de los géneros, frutos y efectos que hubiesen de introducirse en la Península libres del derecho de extranjería, según lo preceptuado en los seis artículos siguientes.

- En el artículo 5.º se fijaba que ingresaría en dicho Depósito todo lo que llegase al Puerto Franco conducido en buques españoles, procedentes de la Península, de los países europeos —salvo Portugal y Gibraltar—, y de las islas de Cuba y Puerto Rico.

- En el artículo 6.º se determinaba que los productos no comprendidos en el artículo anterior, quedarían excluidos del Depósito. En consecuencia, al salir del Puerto Franco para los puertos españoles, serían tratados como extranjeros.

- En el artículo 7.º se establecía que los productos que se sacasen del Depósito y fuesen despachados para el interior, llevarían el competente certificado, disfrutando —en virtud del mismo— del beneficio de bandera.

- En el artículo 8.º se recogía que no se darían certificados a los artículos que no se extrajeran del Depósito; y, por lo mismo, quedarían sujetos al pago del derecho de extranjería, cualquiera que fuese su clase y procedencia.

- En el artículo 9.º se precisaba que las producciones de las colonias españolas disidentes quedarían exceptuadas del Depósito y de la obligación del certificado; gozando, sin embargo, del beneficio de bandera al internarse en la Península, con tal de que fuesen conducidas desde Cádiz en bandera española.

- En el artículo 10.º se dejaba a la voluntad de los interesados el llevar o no sus efectos al Depósito, así como el extraerlos del mismo en todo o en parte cuando lo tuvieran por conveniente, ya fuese para su consumo, venta o exportación al extranjero. Pero una vez sacados del Depósito, o no habiendo sido transportados a éste directamente desde los buques conductores, no podrían admitirse por ninguna causa o pretexto, quedando por consiguiente sujetos al pago de derechos de extranjería al introducirse en la Península⁷⁸.

Los fundamentos de la proposición eran los tres primeros artículos, y de ellos resultaban los siete siguientes, cuyo objeto era facilitar la aplicación de aquéllos con sencillez y claridad, evitándose la posibilidad de fraude al impedirse que la libertad del pago del derecho de extranjería se aplicase a los productos que no debieran disfrutarla.

El establecimiento del Depósito, bajo la intervención fiscal de los empleados de la Hacienda, debería impedir la confusión y mezcla de los efectos, y los medios de ocultar y hacer dudosa su procedencia y la bandera en que hubiesen sido conducidos. El almacenaje en el mismo de los productos que hubieran de gozar del beneficio de bandera a su internación, expresándose cuáles eran, los dejaba ya clasificados y separados de todos los demás que, por la misma razón, quedaban excluidos por el artículo 6.º. La formalidad del certificado, contenida en el artículo 7.º, aseguraba los adeudos en las aduanas de internación, ya que sin tal documento habría de exigirse el de extranjería; resultando, pues, imposible las dudas sobre la procedencia, ya que por el artículo 8.º no podían darse certificaciones a los géneros que del Depósito no saliesen.

⁷⁸ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fols. 327–336 vto. Manuel María Gutiérrez en las *Nuevas consideraciones sobre libertad absoluta y puertos francos*, op. cit., adjetivó este reglamento del Ayuntamiento como “vicioso” (p. 558).

El aspecto más importante de este proyecto de decreto era la excepción del Depósito contenida en el artículo 9.º, a favor de los frutos de las colonias americanas emancipadas. Las razones para tal propuesta radicaban en que sus producciones eran exclusivas de tales territorios y, consecuentemente, no podían ser substituidas por otras. Tampoco podían dejar de gozar el beneficio de bandera española al ser conducidos en pabellones extranjeros, ya que éstos eran los únicos en que, por el momento, podían transportarse. Esta medida se consideraba de vital importancia para que el Puerto Franco convirtiese a Cádiz en el centro y depósito del comercio de Europa y América, no pudiendo entonces Gibraltar rivalizarle.

Por el artículo 10.º se quería eliminar toda posibilidad de engaño, al no poderse volver a introducir por ninguna razón en el Depósito los géneros que del mismo se hubieran sacado, no siendo posible substituir en su lugar otros semejantes que careciesen de los requisitos necesarios. Con ello se evitaba que el comerciante, con el pretexto de la falta de consumo o de venta para el extranjero, pudiese devolver al Depósito lo que no hubiese podido despachar.

Los objetivos fundamentales perseguidos por esta propuesta eran los siguientes:

1.º- Sobre todo, que el Reglamento no restringiera las ventajas que se podían esperar de la franquicia, como ya se ha especificado.

2.º- Restablecer las antiguas relaciones mercantiles entre España y sus antiguas colonias, bajo el liderazgo del puerto de Cádiz. Con anterioridad, el decreto del 21 de febrero de 1828 había abierto los puertos españoles a los productos de las colonias disidentes, pero sus resultados habían sido escasos. Muy importante era la propuesta gaditana de que se concedieran a las producciones de los países emancipados el beneficio de la bandera española, aunque fuesen transportados a Cádiz bajo pabellón extranjero.

3.º- Que los géneros extranjeros europeos, despachados en Cádiz para el interior del país, gozaran del beneficio de bandera, siempre que vinieran al Puerto Franco bajo pabellón español, quedando en caso contrario sujetos al derecho de extranjería. Esta medida se enmarcaba en la intención de fomentar la navegación en buques nacionales, provocando un beneficioso efecto inducido en todo el sector naval: construcciones, reparaciones, matrícula de mar, etc.

4.º- Debilitar a Gibraltar y los puertos de Portugal, los cuales habían captado la mayor parte del comercio de las colonias que España había perdido; desde los cuales se distribuían los productos ultramarinos por Europa⁷⁹.

El Ayuntamiento gaditano presentaba este proyecto de Reglamento como alternativa a otros dos, uno de los cuales había sido redactado por la Real Junta de Aranceles, y otro por la Dirección General de Rentas, según lo preceptuado en una orden de 28 de febrero antecedente. Los principios básicos contenidos en los articulados de ambos fueron esencialmente los mismos: 1.º- El Puerto Franco de Cádiz debía ser considerado un puerto extranjero, con respecto a su comercio; 2.º- En consecuencia, todo lo que procediese del mismo para su introducción en las aduanas españolas se conceptuaría como extranjero, estando sujeto al correspondiente derecho de extranjería, no disfrutando Cádiz del derecho de bandera ni en los puertos españoles de Europa, ni de América. Asimismo, lo que ingresase en Cádiz desde el reino sería también considerado extranjero.

Por una orden de 11 de marzo de 1829, el Gobierno nombró una Comisión especial para formar el Reglamento del Puerto Franco, cuyos trabajos finalizaron el 4 de abril siguiente con dos votos disidentes, acompañándose los preceptos con una extensa memoria. Fue el 14 de abril —precisamente el mismo día que el Ayuntamiento de Cádiz había aprobado su proyecto de Reglamento—, cuando en el Palacio Real de Madrid Fernando VII rubricó y remitió a López Ballesteros el Reglamento para el Puerto Franco de Cádiz, en conformidad con las bases contenidas en el decreto de 21 de febrero y la propuesta de dicha Comisión, que se comunicó con posterioridad al Ayuntamiento y al Consulado gaditanos, a través del Secretario de Estado de Gracia y Justicia⁸⁰. Seguidamente se detalla el contenido de sus 33 artículos:

⁷⁹ Los principales artículos eran: cacao, café, azúcar, cueros y añil.

⁸⁰ *REGLAMENTO PARA EL PUERTO FRANCO DE CADIZ*. “Ministerio de Hacienda de España. El Rey N. S. se ha servido dirigirme el Real Decreto siguiente: Debiendo organizarse el establecimiento del Puerto Franco de Cádiz conforme á las bases determinadas en mi soberano Decreto de 21 de Febrero último, por el cual fui servido declararlo tal; y habiendo visto el Reglamento que al efecto me propuso la Comision formada por mi decreto, he venido en aprobarlo en todas sus partes como se contiene en los articulos siguientes [aquí el articulado]. Tendreislo entendido y dispondreis todo lo conveniente á su puntual cumplimiento. Rubricado de la Real mano de S. M. En el Palacio a 14 de Abril de 1829. A D. Luis Lopez Ballesteros”. AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fols. 247-247 vto.

- En el artículo 1.º, que establecía los límites físicos por tierra del espacio franco, se fijó su término en la Cortadura de San Fernando.
- El artículo 2.º contemplaba que, por mar, el espacio acotado para los buques nacionales y extranjeros que comerciaron con Cádiz sería el comprendido entre una línea recta tirada desde el castillo de Santa Catalina hasta el castillo de Matagorda, y otra desde el castillo de Fort-Luis a la cortadura de San Fernando.
- El artículo 3.º especificaba que, en la embocadura del caño del Trocadero, se situaría un Resguardo para registrar y reconocer las embarcaciones que por allí entrasen procedentes del Puerto Franco.
- Por el artículo 4.º quedaba permitido que las embarcaciones nacionales y extranjeras, necesitadas de carenas en el caño del Trocadero, lo efectuasen sin que el Resguardo —que debería instalarse según el artículo 3.º— impidiese a los dueños, capitanes y patrones de los buques el libre transporte de los efectos precisos para las mismas.
- El artículo 5.º precisaba que, dentro del espacio prefijado para la franquicia, sería libre la entrada y salida, y el comercio de los buques de todas las naciones amigas de España, con frutos, géneros y efectos tanto de comercio lícito como ilícito; sin que se abonasen derechos de entrada ni de salida, salvo los de sanidad, anclaje y limpia del puerto, linterna, y aquellos que se aplicasen concretamente a la conservación y policía del puerto, y a la seguridad de su navegación⁸¹.
- Por el artículo 6.º se garantizaba que ninguna ley, instrucción o reglamento de los que gobernaban el sistema económico-administrativo de la Hacienda, podría contrariar, obstruir o entorpecer la franquicia concedida a Cádiz; y, correspondientemente, los privilegios concedidos a este puerto no podrían perjudicar ni entorpecer en grado alguno las leyes, instrucciones o reglamentos que constituirían el sistema administrativo del reino.
- En el artículo 7.º se consideraba el establecimiento en Cádiz de una Oficina de guías y certificaciones —cuyos jefes y subalternos serían nombrados por el

⁸¹ Los gaditanos se manifestaron a favor de que estos impuestos se aminorasen lo más posible, para favorecer la concurrencia de los buques al Puerto Franco.

Gobierno—, al tener que salir de la ciudad la Aduana con sus dependencias, así como la Intendencia y demás oficinas de administración.

- El artículo 8.º establecía que los individuos de la Oficina de guías estarían subordinados a una autoridad superior, aneja al Gobernador de Cádiz, quien vigilaría la actividad y el exacto cumplimiento de las obligaciones de la misma, haciendo ejecutar las órdenes que desde el Gobierno se emitieran, y resolviendo las dudas que se suscitasen con los interesados, en conformidad con el Reglamento del Puerto Franco y demás reales disposiciones.

- Por el artículo 9.º, los capitanes, patrones o consignatarios de las embarcaciones que arribasen al Puerto Franco, quedaban obligados a presentar en la Oficina de guías un extracto del diario de su navegación y sus manifiestos, con las certificaciones de los cónsules españoles en los países extranjeros de los que procediesen, o documentos fehacientes de las autoridades locales; y los manifiestos y registros cuando proviniesen de dominios españoles.

- En el artículo 10.º se especificaba que, sin la menor demora, el jefe de la Oficina de guías entregaría al interesado una papeleta acreditativa de la recepción de los manifiestos y demás documentos recogidos en el artículo 9º; que le permitiría proceder libremente a la descarga.

- En el artículo 11.º se consideraba que, atendiéndose a los documentos expresados en el artículo 9.º, la Oficina de guías expediría —numerados correlativamente— certificados de origen y procedencia que acompañarían a los géneros, frutos y efectos que desde Cádiz saliesen por mar o tierra para las aduanas de la Península, Islas adyacentes, y demás puntos de los dominios españoles.

- La Oficina de guías, por el artículo 12.º, estaba obligada a avisar a los administradores de las correspondientes aduanas, sin pérdida de correo, de los certificados despachados para las mismas, exigiéndoles contestación a vuelta del mismo.

- El artículo 13.º contemplaba que la Oficina de guías tendría que remitir mensualmente a la Dirección General de Rentas una relación con todos los certificados expedidos, expresando los administradores que hubiesen o no contestado su recibo.

- En el artículo 14.º se especificaba que la expedición de los certificados recogidos en el artículo 11.º, se tendría que efectuar bajo el nombre y la firma del jefe

de la Oficina de guías, quien estamparía en ellos un sello con la inscripción “Puerto Franco de Cádiz”.

- Se detallaba en el artículo 15.º que los productos nacionales, coloniales o extranjeros, conducidos desde el Puerto Franco en buques españoles, y presentados al adeudo en las aduanas habilitadas del reino, disfrutarían del privilegio de bandera declarado a los buques nacionales; siempre que hubiesen entrado con este pabellón y así constase en los certificados emitidos por la Oficina de guías.

- Quedaba establecido, por el artículo 16.º, que la introducción desde el Puerto Franco de géneros estancados y prohibidos, en cualquier territorio del reino, quedaría sujeta a las leyes y penas de defraudación.

- En el artículo 17.º se dispuso que todos los géneros, frutos y efectos de lícito comercio, que procedieran de la Península y de las colonias españolas, y pasaran al interior desde el Puerto Franco a través de las aduanas de mar y tierra, aduadarían los mismos derechos que abonarían si no fuera franco, siempre que se acreditara el origen mediante las certificaciones del jefe de la Oficina de guías.

- Se contemplaba, en el artículo 18.º, que los artículos nacionales y extranjeros de lícito comercio que se condujeran desde Cádiz a los puertos españoles de América y Asia, pagarían los mismos derechos que si salieran desde cualquier otro puerto habilitado de la Península. El adeudo se efectuaría en sus respectivos destinos, o en el puerto más próximo a Cádiz, según se determinase.

- Por el artículo 19.º quedaba establecido para el Puerto Franco el mismo impedimento de exportación al extranjero de los productos cuya salida del reino estaba prohibida.

- El artículo 20.º prohibía el comercio en Cádiz de pólvora, mixtos y municiones de guerra. Únicamente los dueños y capitanes de los buques mercantes armados en corso podrían recibir lo que necesitasen para su armamento o habilitación, en conformidad con las disposiciones vigentes.

- En el artículo 21.º se incluía la obligación de que los productos cuya salida del reino estaba permitida, se exportaran desde el Puerto Franco de igual modo que se hacía en los demás puertos peninsulares, con las guías o certificados que acreditasen su origen.

- Se contemplaba, en el artículo 22.º, que las elaboraciones de Cádiz adeudaban a su introducción en las aduanas españolas los derechos que se abonasen por las materias primas de que estuviesen compuestas.

- El artículo 23.º permitía que desde el Puerto Franco se pudiese efectuar la navegación de cabotaje de la Península en las mismas condiciones que desde cualquier punto de ella, bajo la condición expresada en el artículo 21.º; mas si se tocaba en un puerto extranjero, el cargamento se conceptuaría de procedencia extranjera y adeudaría los derechos como tal.

- Por el artículo 24.º se consideraba que, cuando un buque que se dirigiese al Puerto Franco no pudiese arribar al mismo por efecto de un temporal o una avería justificada, y llegase a un punto aduanero, sería admitido en el mismo por hospitalidad. Y si los productos que transportase precisaran ser desembarcados, se depositarían y custodiarían sin exigir derecho alguno, con acuerdo común del capitán de la embarcación y del administrador de la Aduana.

- El artículo 25.º consideraba que una vez habilitado el buque, el cargamento se reembarcaría abonando el capitán los gastos de hospitalidad; y si la inhabilitación de la embarcación fuese total, los efectos continuarían depositados y custodiados con intervención del interesado.

- En el artículo 26.º se determinaba que todo buque despachado desde un puerto de la Península para otro de la misma, no podría efectuar escala en el puerto de Cádiz, desde el que se le obligaría a seguir el destino de su despacho, a no ser que ocurriese una arribada forzosa que debería justificar.

- Se decretaba, por el artículo 27.º, el establecimiento de un Lazareto de observación a la mayor brevedad y en el paraje que se considerara más a propósito en las inmediaciones del Puerto Franco. Mientras que no se verificara, se encargaba una mayor y más activa vigilancia de la Sanidad.

- En el artículo 28.º se incluía la prohibición de introducir en Cádiz libros, papeles e impresos prohibidos, así como estampas que ofendiesen a la religión, a la moral o al soberano.

- Se garantizaba, por el artículo 29.º, a los extranjeros que acudiesen a establecerse en el Puerto Franco o a comerciar con él, el disfrute de la misma seguridad y protección que gozaban los naturales.

- El artículo 30.º advertía que, mientras los extranjeros permanecieran en el Puerto Franco, estarían sujetos a las autoridades españolas, las cuales entenderían con facultad legítima para ello en las causas que les ocurriesen; lo que sería comunicado a los respectivos cónsules, sin que éstos pudiesen demandarlas como propias, aún en el supuesto de que los encausados hubiesen reclamado la protección de su bandera⁸².

- Por el artículo 31.º se decretaba que todos los establecidos en el Puerto Franco, tanto españoles como extranjeros, se hallarían sujetos a las contribuciones y cargas comunes.

- El artículo 32.º facultaba al comercio de Cádiz para valerse libremente en los transbordos, aproximaciones al muelle, acarreo a los almacenes, y demás faenas complementarias, de los barcos, medios y personas que le conviniesen.

- En el artículo 33.º y último, se consideraba que la supresión, modificación, o añadidura de los artículos anteriores se haría saber con la anticipación conveniente⁸³.

En cumplimiento de lo prevenido en el artículo 7.º del Reglamento, se elaboró una Instrucción para la *Oficina de guías del Puerto Franco de Cádiz* —dictada en Madrid el 14 de mayo—, para cuya expedición sirvieron de base los artículos 9.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º y 14.º del mismo; estableciéndose en dicha oficina tantos libros como clases de comercio se pudiera efectuar: importación del extranjero, exportación para el extranjero, importación de América, exportación para América, importación del reino, y exportación para el reino.

Se dispuso que, con arreglo a lo prevenido en el artículo 9.º, una vez que los capitanes, patrones o consignatarios de los buques presentasen en la Oficina de guías un extracto del diario de navegación y sus manifiestos y registros, se copiaría el documento de entrada de los géneros en el libro correspondiente, detallán-

⁸² Los extranjeros estarían en Cádiz sujetos en lo civil y criminal a la autoridad militar, y en lo mercantil al Consulado, según lo ordenado el 4 de septiembre de 1818.

⁸³ *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 Cádiz*. Cádiz, Imprenta de Esteban Picardo, 1829. AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fols. 342-343 vto.

dose la procedencia del extranjero, de los territorios disidentes americanos, de las regiones que aún permanecían unidas a España, y de las aduanas del reino. En los manifiestos se expresaría el nombre del capitán, de la embarcación, el número de sus toneladas, el de su tripulación, el puerto de procedencia, los fardos, pacas, frangotes, barriles y demás piezas con sus marcas, números, consignación y especificación pormenorizada de todas y cada una de las mercancías, con expresión de su cantidad y calidad. Sin estos requisitos, no se podría emitir guía para su introducción ulterior en las aduanas españolas. Los registros de América se continuarían efectuando de la misma forma que hasta el momento, y las guías o registros que se extendiesen en las aduanas peninsulares para el Puerto Franco tendrían que expedirse con las mismas características que se observaban para el extranjero y para el cabotaje.

Estos documentos quedarían copiados en los libros correspondientes, a cuyo asiento se otorgaría una numeración correlativa, que sería la misma para el extracto del diario de navegación, los manifiestos, las certificaciones de los cónsules y demás documentos, que serían posteriormente enlegajados con separación total, según la clase de comercio a que correspondiese. Dicha numeración se daría también a la papeleta que el jefe de la Oficina de guías entregaría al interesado, en conformidad con lo prevenido en el artículo 10.º del Reglamento.

En la misma Oficina se expedirían, igualmente, las certificaciones correspondientes a las tres clases de comercio exterior desde el Puerto Franco, para los productos que saliesen hacia los países extranjeros, América o el interior del reino; previa exigencia de notas declaratorias de lo que se deseaba extraer, emitiéndose el documento con referencia al asiento presentado a la entrada, y efectuándose la anotación correspondiente en el libro de salida respectivo para que se produjera la consiguiente baja. En las guías y registros se deberían especificar todos los detalles posibles, según lo prevenido en el artículo 18.º, capítulo 7.º de la Instrucción de 16 de abril de 1816, con obligación de tornaguía. Como se preceptuaba en el artículo 12.º del Reglamento, el jefe de la Oficina de guías estaba obligado a dar aviso a los administradores aduaneros, por el correo inmediato, de los certificados expedidos, exigiendo contestación de la llegada de los efectos.

Los registros expedidos desde el Puerto Franco para América se contemplaron iguales a los que regían en los puertos habilitados del reino; extendiéndose los certificados según la clase de comercio. Se requirieron por los primeros los 32 reales del sello que en el momento se demandaban, con un recargo de 8 reales más; y se exigieron 12 reales por los segundos.

El jefe de la Oficina de guías estaba obligado a consultar directamente con la Dirección General de Rentas las dudas que ocurriesen, desde donde se pasarían con su dictamen al Ministerio de Hacienda para la resolución de las mismas; a comunicar al Intendente de la provincia todos los avisos que considerase oportunos para que se conociese la evolución del comercio gaditano, y se evitase el fraude que pudiera efectuarse; y a remitir mensualmente a dicha Dirección General una relación, por separado, de los registros y certificados expedidos —como se contemplaba en el artículo 13^o del Reglamento del Puerto Franco—, que se acompañaría de un estado con las entradas de los buques, el nombre de sus correspondientes capitanes, número de toneladas y puertos de procedencia; y otro estado con las salidas⁸⁴.

El Intendente de Rentas de la Provincia dispuso que los derechos de los productos que desde Cádiz se condujeran directamente a los puertos españoles de América y Asia —según contemplaba el artículo 18.^o del Reglamento—, tendrían que abonarse en la Aduana de la inmediata ciudad de San Fernando, previo libramiento por la Oficina de guías del Puerto Franco de la certificación correspondiente de los géneros embarcados, con cuyo documento se efectuaría la liquidación y pago en dicha Aduana, que cerraría el registro y lo entregaría al interesado.

Los decretos de 21 de febrero y 14 de abril fueron encomiásticamente conceptuados por el Ayuntamiento y el Consulado como “la base sólida é indestructible del majestuoso edificio de sabiduría, poder y beneficencia, que ha erigido en Cádiz el Sr. D. Fernando VII, para recuerdo perdurable y grato á las presentes y venideras generaciones”⁸⁵.

4. LA INDEMNIZACIÓN AL ESTADO POR LA CONCESIÓN DE LA FRANQUICIA PORTUARIA. EL PLAN DE RECAUDACIONES Y LAS MEDIDAS COMPLEMENTARIAS.

En la petición de la franquicia para Cádiz, el Ayuntamiento y el Consulado se comprometieron, con el objeto de no perjudicar las rentas del Estado, a indemnizar los valores que la Real Hacienda dejara de percibir por razón de aquélla. Se ofreció el equivalente de los derechos de consumos, rentas estancadas y contribu-

⁸⁴ Para el puesto de jefe de la Oficina de guías del Puerto Franco se nombró a Juan García Barsanallana.

⁸⁵ *El Excmo. Ayuntamiento y el Real Consulado de Comercio a los habitantes de esta ciudad*. Cádiz, Imprenta de la Casa de Misericordia, 29 de mayo de 1829.

ciones que se hallaban establecidas a favor del Fisco y otros objetos del Estado; además del sostenimiento de las cargas del Ayuntamiento, del Consulado y los demás partícipes de la franquicia, con los recursos que generase el Puerto Franco y por los medios que se estimasen más convenientes.

La propuesta, que fue aceptada e incluida en el artículo 2.º del decreto de 21 de febrero, obligaba a que el Ayuntamiento y el Consulado celebrasen con la Hacienda tal ajuste, que posteriormente sería protocolizado en escritura pública, donde se especificarían las correspondientes condiciones. La cantidad fue fijada en 6.886.902 reales de vellón —que representaba la media de los ingresos correspondientes a los años 1826, 1827 y 1828, por los derechos de consumos, rentas estancadas y contribuciones directas—, que tendrían que ser abonados anualmente en monedas corrientes de plata u oro, cuyo pago se subdividiría por trimestres, a razón de 1.721.725½ reales de vellón⁸⁶. Tal obligación quedó afianzada para su pago con las rentas y bienes presentes y futuros del Ayuntamiento y del Consulado, y —subsidiariamente— con los bienes de los individuos que componían estas corporaciones y las que se eligiesen en lo sucesivo, en conformidad con la Ley 23, título 13, partida 5.ª, y el decreto de 21 de febrero en su artículo 4.º. Y así fue como lo firmaron el Intendente de Rentas de la provincia y los miembros de la Comisión Directiva nombrada por el Ayuntamiento y el Consulado, en conformidad con una orden del 26 de mayo⁸⁷. En la escritura, los representantes de la ciudad y su comercio se comprometieron, además, a aumentar la cantidad establecida, a medida que prosperara la riqueza por efecto de la franquicia; lo que sería objeto de un ajuste posterior⁸⁸.

De los 6.886.902 reales pactados, los derechos sobre los consumos se elevaban a 4.888.564⁸⁹; mientras que los Partícipes de la Hacienda recibían 410.597⁹⁰; 1.584.893 correspondían a las Rentas estancadas; y los 2.848 reales restantes pertenecían a la Renta de naipes (TABLA XVI).

⁸⁶ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fols. 428-435. AGI, Consulados, Legajo 1.651.

⁸⁷ AGI, Consulados, Libro 919. En el mismo se recogen las actas de su instalación y de las juntas que se celebraron desde el 30 de marzo de 1829.

⁸⁸ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fols. 770-772.

⁸⁹ Bajo la voz genérica de “Rentas provinciales y sus agregadas” se hallaban los derechos de alcabala, cientos, millones —en conformidad con el Reglamento de 25 de diciembre de 1785—, que se cobraban sobre todo lo que se vendía para comer, beber, vestir y otros usos muy variados.

⁹⁰ A éstos, la Aduana entregaba directamente el importe de los derechos y arbitrios que les estaban consignados.

Con relación a los gastos totales del Puerto Franco, en el periodo comprendido entre el 30 de mayo de 1829 y el 31 de diciembre de 1832, las cantidades pagadas a la Hacienda en concepto de compensación significaron aproximadamente la mitad de los mismos.

Cuando se comenzó a pensar en la manera de distribuir la carga del Puerto Franco, el primer inconveniente serio que apareció fue el de 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. Al dar los comisionados del Ayuntamiento y del Consulado sus primeros pasos al respecto, comenzó a desarrollarse en los habitantes de Cádiz una inquietud general producida por el temor a grandes recargos, y se suscitó un debate profundo e interesante sobre qué tipo de impuesto era el más ventajoso y cuál presentaba menos inconvenientes en su recaudación⁹¹. La opinión mayoritaria se adscribió a favor de la imposición directa, argumentándose que 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. Para los partidarios de esta postura, 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 los poseedores de las rentas más bajas. No obstante, también existieron algunas voces que defendieron la desaparición en Cádiz de los impuestos directos, y que las cargas pesasen exclusivamente sobre los consumos y sobre los artículos introducidos en la ciudad⁹².

Las medidas adoptadas se anunciaron como equidistantes de ambas posiciones en sus vertientes más extremas, atendiendo a que:

- a. En aquel momento no se podía cubrir la cantidad ajustada con la Hacienda y los demás gastos que la franquicia comportaba sólo por medio de las contribuciones directas —que saldrían de los predios urbanos, las utilidades del giro mercantil, los productos líquidos de la industria, y las licencias o patentes para ejercer cualquier profesión—, por la situación deplorable en que se hallaba la ciudad de Cádiz, en la que más de la cuarta parte de sus edificios se

⁹¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 720.

⁹² AGI, Consulados, Legajos 1653-1663.

hallaban vacíos, y otra cuarta parte estaba ocupada por inquilinos que satisfacían arrendamientos muy bajos o no lo hacían por absoluta imposibilidad.

- b. Las utilidades del giro no existían prácticamente. Las guerras mantenidas desde finales del siglo anterior, los trastornos políticos, la decadencia general del comercio europeo, y la rebelión de las posesiones españolas de ultramar, habían colocado a los capitalistas gaditanos en una situación crítica.
- c. A la sazón, los artesanos y los menestrales difícilmente podían mantener con su trabajo a las familias. Los atrasos que se advertían en el pago de las contribuciones y de los arrendamientos confirmaban su decadencia.
- d. Las licencias o patentes de las empresas y negocios mercantiles e industriales presentaban, igualmente, una situación deplorable.
- e. Pero todo lo anterior no conducía a pensar que los gastos que comportaba la franquicia podían ser satisfechos exclusivamente con las asignaciones indirectas; ya que así se entorpecería la libertad que en tan alto grado se había concedido con la franquicia.

De ahí que las corporaciones municipal y consular se decidieron a adoptar ambas modalidades contributivas para cubrir el presupuesto del Puerto Franco, del siguiente modo:

A. Las contribuciones directas.

Se cargaron en un 4 por 100 más a los bienes inmuebles, que ya lo estaban con otro 4 por 100 sobre sus rentas; en consideración a que la franquicia aumentaría sus valores. Este gravamen se consideraba suave, y no se tuvo por conveniente establecer por el momento uno mayor, atendiéndose a la situación y a las pérdidas que, de inmediato, se experimentarían con la salida de la ciudad de los empleados de la Intendencia, Oficinas de provincia y Aduana. Se desechó imponer a los inquilinos cantidad alguna, al ser muy pocos los que podrían soportar entonces más recargos, a pesar de la prevista bajada de los precios en los artículos de consumo que resultaría de la franquicia.

La contribución directa sobre la propiedad urbana de la ciudad de Cádiz se efectuó siguiendo la división de los diecisiete barrios existentes: Avemaría, Can-

delaria, San Felipe, Santiago, San Antonio y Bendición de Dios, La Viña, El Pilar, El Rosario, San Lorenzo, Las Angustias y San Carlos, El Mundo Nuevo, Santa María, San Roque y Boquete, La Cruz de la Verdad, Capuchinos, Nuevo de Santa Cruz, y La Cuna; llevándose el control de los ingresos en libros particulares para cada uno de ellos⁹³. El 8 de mayo de 1829 se ordenó a los dueños, administradores o encargados de las casas de Cádiz que entregasen en la secretaría del Ayuntamiento o en la del Consulado, en el término de ocho días contados desde la fecha, una nota jurada –con arreglo al formulario establecido para la contribución de frutos civiles– del valor en renta de dichas fincas, estuviesen deshabitadas, arrendadas u ocupadas por los mismos propietarios.

También se juzgó oportuno hacer extensivas las contribuciones directas a los profesionales que hasta el momento habían estado libres de las mismas, por la razón de los beneficios que obtendrían de la franquicia; considerándose justo que, en consecuencia, sufriesen las cargas inherentes a la concesión.

La partida más importante de la imposición directa estuvo representada por los gravámenes sobre los establecimientos de comercio, en particular las tiendas. Los valores a la sazón existentes fueron aumentados con un ligero recargo, bajo el mismo argumento de las utilidades que reportaría la apertura del Puerto Franco.

B. Las contribuciones indirectas.

Una vez que las imposiciones directas fueron fijadas en sus conceptos y cuantías, el Ayuntamiento y el Consulado se dedicaron a computar los impuestos indirectos que completarían el capítulo de ingresos del presupuesto general, que recayeron, en particular, sobre los artículos de mayor y más general consumo: vinos, licores, vinagre, aguardiente, etc.; trigo y cebada; aceite; chacinas; carne de vaca, ternera y cerdo; carbón, leña y ramaje; y pescado fresco. A lo que se unieron los arbitrios sobre el papel sellado y las letras de cambio; la descarga en el muelle; el hospedaje a las tripulaciones, con exclusión de las correspondientes a los buques de guerra; y las ventas de efectos, en pública subasta, en un establecimiento autorizado.

En líneas generales, se procuró no imponer a los consumidores una carga mayor de la que en el día se soportaba por los mismos conceptos, y se pactó la

⁹³ AGI, Consulados, Libros 957-973, 1.702, 1.703.

imposición particular sobre cada artículo con los gremios o corporaciones que traficaban de manera exclusiva con ellos⁹⁴. También se decidió que los puntos de recaudación de estos arbitrios fuesen las puertas de la ciudad, por la seguridad, rendimiento y economía que las mismas reportaban; salvo la cobranza procedente de la carne, que se efectuaría en el propio matadero.

A la carne de vaca, ternera, carnero y cerdo se le señaló 1 $\frac{1}{4}$ real de vellón en cada libra; y 100 reales por cada cerdo que fuera introducido para los particulares o para la venta pública, en un mes que se concedería para la feria o perneo.

El carbón vegetal, la leña y el ramaje se incluyeron entre los renglones que debían contribuir indirectamente, imponiéndose al primero 2 reales por cada quintal, que era menos de lo que a la sazón pagaba; $\frac{1}{2}$ real al segundo, que era la mitad de lo que devengaba en el día; y 5 reales por cada carretada de 136 haces de leña en rama.

Se impuso un arbitrio de 20 reales de vellón por cada arroba de vino, vinagre, aguardiente y licor; y de 6 reales de vellón a la arroba de aceite común o de comer.

En la Puerta del Mar, en la de San Carlos, en la de Tierra y en la de Sevilla se colocaron recaudadores; y vigilantes en la de La Caleta. Con el fin de facilitar el control del tráfico y que se adeudaran las imposiciones establecidas, el 29 de mayo se dispuso que por la Puerta del Mar entrasen las harinas de todas clases, semillas, arroz, frutas verdes y secas, verduras, recova, tocino, manteca de cerdo, y todas clases de chacina, jabón, pescado fresco, equipajes y muebles usados. Por la Puerta de San Carlos se introduciría el carbón de cualquier especie, leña, ramas y maderas de cualquier tipo, ladrillos, loza ordinaria del reino, cal, yeso, paja, sal, cueros al pelo y curtidos, suelas, manteca de vaca, queso, bacalao y toda clase de jarcias; además de los vinos, vinagres, aguardientes, ron y licores, así como el aceite, a excepción de los que fuesen conducidos por los arrieros que entrarían por la Puerta de Tierra⁹⁵. Por ésta ingresarían, también, todos los artículos que llegasen a la ciudad en carros, acémilas, a hombros, o de otro modo, así como el ganado de todas las clases⁹⁶; mientras que por la Puerta de Sevilla tendrían cabida los efectos comerciales

⁹⁴ AGI, Consulados, Legajo 1.652.

⁹⁵ AGI, Consulados, Libros 939, 952, 953. AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 749.

⁹⁶ AGI, Consulados, Libro 954-956.

que no estuviesen consignados para las demás⁹⁷. Además no se permitía el establecimiento de puestos sobre los muelles, ni que en los mismos se vendiera artículo alguno comercial o de consumo de la ciudad.

C. Disposiciones y actuaciones complementarias.

En su comunicación al vecindario, mediante un edicto sobre los gravámenes acordados, el Ayuntamiento y el Consulado advirtieron que la determinación y el establecimiento de un sistema justo y equitativo para cubrir las cargas era la actuación más difícil en la administración del Estado; bajo el principio imperante general de que las contribuciones deberían realizarse en proporción a los medios y las fortunas. Mas para ello, era preciso el conocimiento de la verdadera riqueza, que solamente era posible alcanzar a través de una información estadística, conceptuada como “la más segura base para el arreglo de los impuestos”, a partir de la cual se establecería la justa proporción con que cada uno debiera contribuir. En su ausencia, y sin otro apoyo que las noticias vagas, los juicios aventurados y los cálculos poco exactos —sobre los que se cimentaba el sistema recaudatorio en la España del momento—, se asistía a la confrontación de ideas sobre las ventajas o perjuicios de las contribuciones directas e indirectas; se cometían errores e injusticias en el reparto y la exacción de las contribuciones; y se oían quejas contra los ejecutores de los repartos y los encargados de la cobranza.

En consecuencia, se avisaba al vecindario que las cargas establecidas estarían forzosamente sujetas a equivocaciones, tanto por la prisa con que se había tenido que ejecutar el plan de repartimiento y percepción, cuanto —y principalmente— por la ausencia de datos estadísticos al respecto. Y se prevenía la posibilidad de modificarlas, según lo dictara la experiencia y el conocimiento más preciso que más adelante se obtuviese. Por ello, se insistió en que el plan de contribuciones aprobado de mancomún poseía un carácter provisional por lo que restaba del año 1829, con el fin de comprobar su aplicación y resultados⁹⁸.

⁹⁷ AGI, Consulados, Libro 934.

⁹⁸ *El Excmo. Ayuntamiento y el Real Consulado de Comercio a los habitantes de esta Ciudad*. Cádiz, 29 de Mayo de 1829. Documento impreso en la Casa de Misericordia y firmado por Felipe de Fleyres, por el Ayuntamiento, y Pablo del Valle y Llera, Prior del Consulado; y certificado por Cipriano González Espinosa, Secretario del Ayuntamiento, y Prudencio Hernández Santa Cruz, Secretario del Consulado.

También, en virtud de las facultades concedidas al Ayuntamiento y al Consulado, desde el mismo día 30 de mayo se dispuso la venta de letras de cambio y papel sellado, que llevarían –además de la marca y timbres del monarca– un letrero con la expresión *Puerto Franco de Cádiz*, con una contraseña consistente en las armas enlazadas de dichas corporaciones y las rúbricas de sus secretarios, sin cuyos requisitos no tendría validación alguna cualquier documento que hubiera de extenderse en tales pliegos, como impuesto de timbre, en la demarcación fijada a la franquicia⁹⁹.

El 11 de junio se formó una Comisión con miembros de ambas corporaciones con el objeto de elaborar un censo de la población y la riqueza de la ciudad de Cádiz, para el establecimiento de las futuras contribuciones, evitándose los perjuicios que ocasionaba la falta de una información tan esencial; cuyos trabajos comenzaron al mes siguiente¹⁰⁰.

Una vez que se ultimó el plan de contribuciones, Prudencio Hernández de Santa Cruz lo puso en manos del Marqués de Casa Irujo, con el objeto de que lo tramitara al Ministerio de Hacienda para su aprobación. Obtenida ésta, desde Cádiz se comunicó a López Ballesteros que se hallaban cumplidas todas las disposiciones prevenidas en los artículos 2.º, 3.º y 4.º del Decreto de 21 de febrero, y se solicitó que se fijase el 30 de mayo, festividad de San Fernando, para que el Puerto Franco iniciara su actividad; a lo que se accedió¹⁰¹.

Simultáneamente se redactó la *Instrucción para los recaudadores y demás empleados en las Puertas*, conforme a los acuerdos adoptados por ambas corporaciones, en cuyo articulado se contempló que los encargados de la cobranza en las Puertas de San Carlos y de Tierra entregarían todas las tardes en la Tesorería de la Comisión administradora de los arbitrios la recaudación del día. Cada semana estarían obligados a dar un estado, con el resumen de los cobros y entregas realizados durante la misma; al mes otro estado por artículos, de sus rendimientos y del líquido resul-

⁹⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 885 vto. Los puestos de papeles públicos existentes a la sazón, se hallaban uno en la calle de San Francisco, a cargo de Francisco Isidoro Aparicio, y otro en las esquinas de Porriños, en el almacén de refino de Rafael Ignacio Fantoni.

¹⁰⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fols. 782, 841 y 1.046.

¹⁰¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.205, fol. 503.

tante; y al principio de cada año un estado general de los productos del anterior, especificándose las partidas. Para conocimiento del público y su observancia se colocarían ejemplares de las tarifas que regían para el cobro de los arbitrios, fijadas a la vista en las puertas de la ciudad y en las oficinas de recaudación.

Los vigilantes de la Puerta de Sevilla serían los responsables de recibir las notas o papeletas que les entregasen los dueños, consignatarios o patrones de las embarcaciones de desembarco, en las que constasen los bultos o piezas que transportaba el buque, su procedencia y la persona para quien se introducían; haciendo la confrontación de la papeleta con los efectos, y pasando estas notas diariamente a la Comisión administradora del Puerto Franco, con el objeto de que ésta dispusiese la percepción del arbitrio de muellaje, para el que se nombraron dos cobradores a los que se le abonaron el $\frac{1}{2}$ por 100 sobre el líquido que recaudasen. Este impuesto debía cobrarse a toda embarcación que diese fondo por la descarga de los artículos que entrasen en la ciudad, y su producto se destinaría a la conservación de los muelles y a la limpieza del puerto.

Las imposiciones establecidas, en concepto de muellaje, fueron las que se detallan en la TABLA IV.

TABLA IV. Arbitrio de muellaje en el Puerto Franco de Cádiz.

ARTÍCULOS	REALES DE VELLÓN
Acero, cajón	3
Algodón en rama, fardo o paca	2
Alquitrán, barrica	3
Añil, zurrón o caja	8
Arenques extranjeros, caja o barrica	2
Azafrán, lúa o caja	4
Azogue, frasco	1
Azúcar, caja regular	5
Azúcar, estuche	3
Azúcar, caja de Brasil	8
Azúcar, bayón de Manila	1
Bacalao, quintal	2
Botellas vacías, canasta	2
Brea, barrica	3

ARTÍCULOS	REALES DE VELLÓN
Cacao, saco de todas las clases	4
Café, saco o barril	3
Café, barrica	8
Canela, fardo o caja	5
Cáñamo, barrica	4
Cera, marqueta	3
Clavo de especia, saco o barril	5
Cobre en galápagos, cada uno	1
Cristales, cuadros y vidrios, caja	4
Cueros al pelo, cada 100	10
Cuero de suela, cada 100	20
Duelas, millar	4
Grana, bulto	8
Hierro en barras o planchuelas, quintal	1
Hojas de lata, la caja	3
Jabón, caja	2
Jalapa, tercio	3
Jarcia, comprendidos los cables	1
Ladrillos, millar	2
Libros, caja	2
Lino en rama, barrica o paca	4
Losas de mármol, cada cien	2
Loza extranjera, canasta	4
Maderas, cien tablas regulares de pino	20
Maderas, cien tablas irregulares de pino	10
Maderas, cada vigueta	$\frac{3}{4}$
Maderas, cada viga madre	4
Maderas, cada toza de caoba o cedro	6
Maderas, cada tablón de caoba o cedro	1
Manteca de vaca, medio barril	3
Manteca de vaca, cada cuarto	$1\frac{1}{2}$
Medicinas, la caja	4
Mercerías, cajas y barricas	4
Palo de tinte de todas las clases, el quintal	$\frac{1}{2}$
Papel blanco, la baleta	2
Papel de estraza, la baleta	1
Perfumes, caja	3

ARTÍCULOS	REALES DE VELLÓN
Piedras de mármol para muestras	2
Pieles finas, caja o bulto	3
Pimienta de China o Tabasco, barril o saco	3
Plomo, quintal	1/2
Plumeros, caja o bulto	3
Quesos, caja	4
Quina, caja	4
Remos, cada uno	1/4
Resina, barrica	2
Sebo, quintal	1/2
Seda en rama o hilada, bala	4
Sillas extranjeras de todas clases, la docena	4
Sombreros, caja	4
Tabaco en rama, tercio	2
Tabaco, cajón de mil puros	2
Tejidos de seda, lanerías, lienzos y algodones, caja o fardo	10
Tejidos de seda, lanerías, lienzos crudos y algodones, cada paca	15
Vainilla, caja	8
Velas de cera, esperma y sebo, cada caja	2
Zarza, tercio	2

Fuentes: Archivo Histórico Municipal de Cádiz y Archivo General de Indias.
Elaboración propia.

Las piezas o bultos de otros artículos que no estuviesen indicados en la relación, pagarían 2 reales de vellón mientras se mantuviera esta tarifa¹⁰².

La Comisión creada para la administración de los arbitrios del Puerto Franco, fue aprobada por la Junta de Gobierno del Consulado y el Ayuntamiento a finales de mayo. Se estableció que dos serían los comisionados, uno por cada corporación, y que existirían, correspondientemente, dos suplentes. Los designados fueron el regidor Domingo Ortiz de Villate y José de Veá Murguía, quienes serían reem-

¹⁰² AGI, Consulados, Legajo 1.694; Libros 938-950.

plazados, en caso de ausencia o enfermedad, por el regidor Miguel González Aguirre y José Mariano Iriarte. Los primeros comisionados se nombraron para permanecer en el cargo durante lo que restaba del año 1829, debiendo cesar uno de ellos por sorteo al finalizar diciembre. El que quedase sería revelado el primero de julio siguiente; y este método de renovación por semestres de cada encargado se observaría en lo sucesivo. La función primordial de estas figuras fue la de responsabilizarse de la recaudación de los arbitrios del Puerto Franco y hacer entrega de los mismos, en conformidad con los reglamentos e instrucciones aprobados por el Ayuntamiento y el Consulado¹⁰³.

El contable de la Comisión se nombró de entre los dependientes del Ayuntamiento, y el tesorero de entre los del Consulado. Al primero, le fue asignado un plus hasta alcanzar los 20.000 reales; y al segundo, 10.000 reales de sobresueldo y 20.000 reales más por quebranto de moneda¹⁰⁴. Los fondos recaudados se guardaban en arcas de tres llaves, de las cuales poseía una cada comisionado, y la tercera se hallaba en poder del tesorero. Por regla general, se realizaba un arqueo al final de cada semana y antes, en ocasiones, cuando se consideraba necesario. Los pagos eran efectuados en la Tesorería del Puerto Franco, con la intervención previa de la Comisión y, al finalizar cada año, el tesorero rendía cuentas de las entradas y de las salidas del periodo, previa certificación de la Contaduría¹⁰⁵. La Comisión administradora de arbitrios tenía la obligación de publicar cada seis meses un estado de ingresos y gastos, y de redactar y presentar al Ayuntamiento y al Consulado una memoria anual, en la cual se incluían todas las observaciones y propuestas de reformas y mejoras¹⁰⁶.

Por otro lado, ambas corporaciones concedieron permiso a Luis Carmen de León Sotelo y Francisco de Paula Marti para un establecimiento de ventas públicas al martillo —que se rigió por un reglamento que redactó la Comisión administradora de arbitrios—, en el que se subastarían todos los frutos y efectos mercantiles. Esta oficina de ventas públicas ocupó la casa que fue Compañía de Filipinas, sita en la plazuela de los Pozos de la Nieve número 180.

¹⁰³ AGI, Consulados, Libros 974-1.011; que contienen los arbitrios cobrados desde junio de 1829 a septiembre de 1832.

¹⁰⁴ Fue nombrado contable José Martínez de Rivas, al que se le señaló un sobresueldo de 11.200 reales de vellón, que unidos a los 8.800 que en el momento disfrutaba, componían los 20.000 de la dotación fijada. El tesorero elegido fue Gil de Zires.

¹⁰⁵ AGI, Consulados, Libro 937; Legajo 1.693.

¹⁰⁶ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fols. 738-740 vto. AGI, Consulados, Libros 1.072-1.075.

Los días de subasta –todos los del año, salvo los festivos– eran anunciados públicamente. Quienes solicitaban vender, tenían que presentar una nota firmada con los efectos que fuesen a ser rematados, haciendo constar la cantidad, peso y medida; comprometiéndose el establecimiento a guardar el anonimato de quienes no quisieran que su nombre apareciera al público. Los efectos objetos de licitación se debían exponer con anticipación, o sus muestras en caso de ser voluminosos. Las pujas y mejoras efectuadas por los postores tendrían que ser todas admitidas; pero una vez verificada la adjudicación, no había posibilidad de realizar posteriores reclamaciones. Si quien rematara los efectos no fuese individuo conocido, o a juicio de los subastadores no mereciera confianza, quedaba obligado a presentar un fiador satisfactorio; y de no ser así la adjudicación quedaría anulada. Una vez subastadas las mercancías, debían ser retiradas por el comprador en el plazo máximo de tres días, satisfaciendo previamente su importe, que se cargaba con un 2 por 100 a beneficio del establecimiento en los géneros del comercio, que se elevaba al 3 por 100 en los muebles. Las cantidades en que se licitaban los efectos eran entregadas por el martillo a sus anteriores dueños, antes de pasadas veinticuatro horas después de haberlas recibido.

El establecimiento quedaba obligado a llevar –en libros que estarían disponibles para su inspección inmediata– cuenta exacta de la entrada y salida de los efectos presentados a la almoneda, de las cantidades en las que fueron adjudicados, y de los sujetos en quienes se hubiesen verificado las subastas; así como a ingresar en la Tesorería del Puerto Franco, en concepto de contribución, el 20 por 100 de lo devengado por el martillo en la semana antecedente.

También se decidió nombrar un apoderado especial en la Corte para todos los asuntos relativos al Puerto Franco, que fue Manuel Alonso Biado; sin perjuicio de la representación que para los demás negocios municipales tenía ya otorgada Gabriel de Zabala.

5. EL PRIMER PRESUPUESTO GENERAL DEL PUERTO FRANCO.

El primer presupuesto general del Puerto Franco se elaboró para los doce meses comprendidos entre el 1.º de junio de 1829 y el 31 de mayo de 1830 (TABLA V). El conjunto de los ingresos fue calculado en 14.517.648 reales de vellón, de los cuales, 5.425.648 constituían las contribuciones directas, que aportaban el 37,37 por 100. El 62,63 por 100 restante lo proporcionaban los impuestos indirectos sobre los artículos de consumo, con 9.092.000 (TABLA VI).

En el apartado de la imposición directa, los arrendamientos sobre las casas debían producir —con un cálculo aproximado de 750.000 reales de vellón— el 13,82 por 100 de la misma; mientras que las cargas sobre los establecimientos y profesiones —con un monto de 4.675.648— proporcionarían el 86,18 por 100 restante (TABLA VII). Las TABLAS VIII–XV pormenorizan ocho conceptos de los ingresos por contribuciones directas sobre los establecimientos y profesiones, proporcionando una información económica muy valiosa sobre el Cádiz del momento.

El capítulo de los gastos se computó en 14.149.808 reales de vellón, de los cuales la cuota de compensación a la Hacienda y sus partícipes representaba el apartado más gravoso, con el 48,67 por 100 del total (TABLA XVI). Le siguen por su importancia, los de partícipes del Puerto Franco (26,32 por 100) (TABLA XVII) y los eventuales (10,5 por 100) (TABLA XVIII). En estos últimos gastos, de casi un millón y medio de reales de vellón, que no se consolidarían en posteriores presupuestos por su carácter extraordinario, destacaba el millón que se regaló a Fernando VII en concepto de donativo personal. La iniciativa partió del Consulado, el cual propuso el 23 de junio de 1829 que se le efectuara un servicio pecuniario, en señal de gratitud por los beneficios dispensados a la ciudad con la franquicia, una vez que se asegurasen los arbitrios destinados a cubrir las cargas del Puerto Franco. La idea se pasó al Marqués de Casa-Irujo quien contestó manifestando su conformidad con tal determinación y apremió a que no se demorase su puesta en práctica, para así “garantizar mejor la gracia otorgada”, ya que había efectuado una indicación al rey sobre el asunto y éste la había acogido muy favorablemente¹⁰⁷.

Para proponer el procedimiento y los medios para llevarla a cabo, se formó en Cádiz una Comisión mixta en la que se integraron miembros de las dos corporaciones¹⁰⁸. El 9 de septiembre siguiente fue aprobado el plan de un empréstito que se abrió el 15 del mismo mes y se cerró justamente un año después, bajo el compromiso de reembolsar a los prestamistas —con los propios fondos del Puerto Franco— el capital y los intereses a razón de 2.800 reales de vellón diarios cada quince días, que hacían un total de 52.317 reales; hipotecándose para seguridad de aquéllos el valor de la renta de Hacimientos. El mismo día de la apertura se cubrió el empréstito en su totalidad por 32 individuos, quienes tomaron entre 80.000 y

¹⁰⁷ AGI, Consulados, Legajo 1.651.

¹⁰⁸ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fols. 893-894, 913 vto., 915 y 1.054.

20.000 reales de vellón. El conde de Venadito recibió el encargo de entregar al monarca en propia mano el millón de reales¹⁰⁹.

En síntesis, se confeccionó un presupuesto general con carácter realista pero con una tendencia optimista, al esperarse del Puerto Franco una indudable reactivación económica. Con prudencia, se contempló un ligero superávit de 367.840 reales de vellón, para contar con cierto margen de maniobra ante cualquier eventualidad. Las expectativas para los futuros ejercicios eran más favorables, ya que los gastos eventuales desaparecerían o tendrían una cuantía muchísimo menor; a la vez que la riqueza que generaría la franquicia permitiría reducir la presión fiscal sobre los impuestos indirectos aplicados a los artículos de consumos y sobre las contribuciones directas imputadas a los establecimientos.

TABLA V. Presupuesto general del Puerto Franco: 1º de junio de 1829 a 31 de mayo de 1830 (en reales de vellón).

CONCEPTO	INGRESOS	GASTOS
INGRESOS TOTALES	14.517.648	
CONTRIBUCIONES DIRECTAS. ARRENDAMIENTOS FINCAS URBANAS.	750.000	
CONTRIBUCIONES DIRECTAS. ESTABLECIMIENTOS Y PROFESIONES.	4.675.648	
IMPUESTOS INDIRECTOS. ARTÍCULOS DE CONSUMO.	9.092.000	
GASTOS TOTALES		14.149.808
COMPENSACIÓN A LA HACIENDA Y SUS PARTÍCIPES		6.886.902
CONTRIBUCIÓN DE FRUTOS CIVILES.		152.902
SUBSIDIO DE COMERCIO.		529.960
PAJA Y UTENSILIOS.		550.507
PARTÍCIPES DEL PUERTO FRANCO.		3.724.117
RECAUDACIÓN.		580.705
SUELDOS		234.398
EVENTUALES		1.490.317
DIFERENCIA		367.840

Fuente: Archivo Histórico Municipal. Elaboración propia.

¹⁰⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.207, fols. 1.318 vto., 1.319, 1.377-1.380, 1.396-1.397.

TABLA VI. Impuestos indirectos sobre los artículos de consumo.

CONCEPTO	CONSUMO CALCULADO	PRODUCTO ANUAL
Vino, aguardiente, vinagre, etc.	180.000 @	3.600.000
Trigo y cebada	225.000 fanegas	1.350.000
Carne de vaca, de ternera y cerdo en el matadero	1.500.000 libras	1.875.000
Cerdos de perneo o feria	1.500 unidades	150.000
Tocino, jamón, chorizos, etc.	20.000 @	120.000
Aceite	120.000 @	720.000
Carbón	111.000 quintales	222.000
Leña	30.000 quintales	15.000
Muellaje	-	400.000
Pescado fresco	-	100.000
Papel sellado y letras	-	300.000
Arbitrio de hospedaje a las tripul.	-	200.000
Martillo	-	40.000
TOTAL	-	9.092.000

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA VII. Contribuciones directas por establecimientos y profesiones.

CONCEPTO	AL AÑO
Almacenes	218.880
Tiendas	3.255.920
Puestos	217.140
Fábricas	14.952
Establecimientos de otras especies	245.280
Profesiones y ejercicios	210.536
Arrendadores de arbitrios	6.240
Extramuros de la ciudad	79.200
Mareantes	7.500
Comercio al por mayor	420.000
TOTAL	4.675.648

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA VIII. Contribuciones directas por establecimientos y profesiones: Almacenes.

CONCEPTO	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Refinos	47	200	112.800
Lanas	4	25	1.200
Curtidos	19	40	9.120
Maderas y tratantes	7	160	13.440
Esteras	4	40	1.920
Aceite	16	120	23.040
Granos	18	120	25.920
Drogas	7	100	8.400
Efectos navales	22	80	21.120
Paja y arpilleras	4	20	960
Frutas encurtidas	1	80	960
TOTAL	149	-	218.880

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA IX. Contribuciones directas por establecimientos y profesiones: Tiendas.

CONCEPTO	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Mercaderes	102	400	489.600
Ropa nueva hecha	42	40	20.160
Modistas	6	60	4.320
Mercerías	73	160	140.160
Comestibles	143	240	411.840
Vinos y licores	262	500	1.572.000
Confiterías	44	80	422.240
Platerías	34	80	32.640
Sombrererías	23	80	22.080
Peinerías	21	60	15.120
Cererías	8	20	1.920
Talabarterías	8	20	1.920
Caldererías	5	10	600
Cordonerías	34	5	2.040
Cordelerías	4	5	240
Esparterías	7	60	5.040
Cartonerías	7	10	840
Loza ordinaria	21	10	2.520
Jugueterías	20	5	1.200
Ojalaterías, estañerías, latonerías y velonerías	38	20	9.120
Papeles de música	1	40	480
Tabacos	208	40	99.840
TOTAL	1.111	-	3.255.920

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA X. Contribuciones directas por establecimientos y profesiones: Puestos.

CONCEPTO	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Abacerías	134	20	32.160
Chacinerías	48	200	115.200
Lecherías	40	15	7.200
Recovas	19	60	13.680
Fruterías	61	20	14.640
Verdulerías	91	20	21.840
Carnicerías	-	10	-
De agua	16	5	960
De yesos y ladrillos	8	10	780
Ropavejerías	56	10	6.720
De leña en el muelle de San Carlos	13	10	1.560
De carbón en el muelle de San Carlos	5	20	1.200
De paja en el muelle de San Carlos	4	5	240
De agua en el muelle de la Puerta de Mar	4	20	960
TOTAL	499	-	217.140

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA XI. Contribuciones directas por establecimientos y profesiones: Fábricas.

CONCEPTO	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Paraguas	2	10	240
Barajas	2	60	1.440
Especios	1	20	240
Hules	1	20	240
Velas de sebo	3	10	360
Galones de oro y plata	2	20	480
Galones de seda	7	10	840
Instrumentos de cirugía	1	10	120
Instrumentos náuticos	2	8	192
Instrumentos músicos	3	40	1.440
Fideos	18	40	8.640
Esteras	4	15	720
TOTAL	46	-	14.952

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

**TABLA XII. Contribuciones directas por establecimientos y profesiones:
Establecimientos de otras especies.**

CONCEPTO	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Cafés	15	500	90.000
Neverías	2	60	1.440
Fondas y casas privadas de hospedería	38	80	36.480
Posadas y mesones	9	20	2.160
Bodegones	25	40	12.000
Pastelerías	6	20	1.440
Panaderías	68	60	48.960
Freidurías	60	40	28.800
Juegos de billar	17	80	16.320
Librerías	8	30	2.880
Imprentas y estamperías	18	20	4.320
Establecimientos de baños	4	10	480
Total	270	-	245.280

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

**Tabla XIII. Contribuciones directas sobre establecimientos
y profesiones: Profesiones y ejercicios.**

PROFESIONES	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Abogados	40	40	19.200
Escribanos	29	20	6.960
Procuradores	19	15	3.420
Notarios	22	20	5.280
Médicos y cirujanos	53	20	12.720
Boticarios	29	20	6.960
Sangradores	16	10	1.920
Albéitares	4	10	480
Matronas	9	10	1.080
Músicos	66	5	3.960
Maestros de baile	4	5	240
Corredores de números	-	-	8.000
Corredores de guías	14	5	840
"Diario Mercantil"	1	100	1.200
"Correo de ambos Mundos"	1	20	240

PROFESIONES	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Arquitectos, escultores, marmolistas, picapedreros y maestros de obras de albañilería	76	5	4.560
Carpinteros	93	10	11.160
Herreros y cerrajeros	39	5	2.340
Relojeros	20	20	4.800
Retratistas	14	5	840
Doradores y pintores	42	5	2.520
Tintoreros	6	5	360
Torneros	13	5	780
Armeros	5	10	600
Abaniqueros	13	5	780
Cedaceros	4	5	240
Veleros	13	10	1.560
Silleros	23	5	1.380
Horneros	3	5	180
Zurradores	7	5	420
Empavonadores	9	5	540
Encuadernadores	15	5	900
Sacadores en el muelle	7	80	6.720
Sastres	44	15	7.920
Zapateros	152	5	9.120
Peluqueros	19	5	1.140
Barberos	142	4	6.816
Alquiladores de coches de ciudad	3	120	4.320
Alquiladores de coches y calesas de camino	20	10	2.400
Alquiladores de carros y carretillas	13	40	6.240
Alquiladores de caballos	3	10	360
Alquiladores de caballerías mayores	10	15	1.800
Alquiladores de caballerías menores	3	5	180
Vendedores de agua en caballerías	6	5	360
Vendedores de agua en cántaros o barriles	100	5	6.000

PROFESIONES	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Acarreadores en carros y carretillas, reunidos en compañías y dependientes del Consulado	98	30	35.280
Acarreadores en palanca o a lomo, formando compañías y dependientes del Ayuntamiento	229	5	13.740
Acarreadores en palanca o a lomo, formando compañías y dependientes del Consulado	28	5	1.680
TOTAL	1.579	-	210.536

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA XIV. Contribuciones directas sobre establecimientos y profesiones: Arrendadores de arbitrios.

NOMBRES	AL MES	AL AÑO
Julián Romero	200	2.400
Rafael Rodríguez	40	480
José Quintero	20	240
José Gabarrón	200	2.400
Juan García del Salto	60	720
TOTAL	520	6.240

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA XV. Contribuciones directas sobre establecimientos y profesiones: Extramuros de la ciudad.

CONCEPTO	NÚMERO	AL MES	AL AÑO
Tiendas de vino	27	240	77.760
Fábricas de curtidos	2	20	480
Fábrica de guantes	1	20	240
Pozos	6	10	720
TOTAL	36	-	79.200

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA XVI. Compensación a la Hacienda y sus partícipes.

CONCEPTO	AL AÑO
Derechos de consumos	1.275.692
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
Rentas estancadas	
- Tabaco	1.169.841
- Sal	99.283
- Papel sellado y letras de cambio	308.516
- Rentillas (salitre, pólvora y azufre)	7.253
Renta de naipes	2.848
Partícipes de la Hacienda	
- Almirantazgo	138.715
- Subvención	193.454
- Imprenta	905
- Balanza	77.523
TOTAL	6.886.902

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA XVII. Gastos de partícipes del Puerto Franco.

PARTÍCIPIES	AL AÑO
Ayuntamiento	1.146.918
Real Consulado	300.000
Enlosado de la ciudad	160.000
Curas (eclesiásticos)	67.200
Obra de la Casa Capitular	120.000
Mínimum	73.376
Realistas	67.441
Fortificación	417.160
Sanidad	200.000
Casa de Expósitos	168.000
Academia de Bellas Artes	168.000
Casa de Misericordia	732.000
Sociedad Económica Gaditana	71.840
Hospital de Mujeres	32.182
TOTAL	3.724.117

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA XVIII. Gastos eventuales

CONCEPTO	AL AÑO
Traslación de oficinas de la Hacienda	30.000
Festejos públicos	120.000
Refacción a los cuerpos de la guarnición y comunidades religiosas	60.000
Compensación a la fortificación	8.000
Medalla conmemorativa	60.000
Servicio al rey	1.000.000
Intereses del plan del empréstito para efectuar el servicio al rey	52.317
Comisionados en Madrid	100.000
Otros	60.000
TOTAL	1.490.317

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

Cuando se cumplió el primer trimestre de su vigencia, la situación económica del Puerto Franco era delicada, ya que el presupuesto de ingresos arrojaba un déficit sobre lo previsto de 1.877.578 reales de vellón. Esto llevó a promover importantes reformas en el sistema de recaudación, y a la creación –en el mes de septiembre– de la Junta Directiva del Puerto Franco, que asumió las facultades que sobre el mismo tenían el Ayuntamiento y el Consulado, así como las atribuciones de la Comisión administradora de la franquicia¹¹⁰. Las competencias de la Junta Directiva fueron muy amplias, pudiendo incluso modificar el presupuesto aprobado por las corporaciones y alterar los impuestos establecidos en beneficio de los fondos del Puerto Franco; siendo sólo necesaria la puesta en conocimiento de la ejecución de sus acuerdos en esta materia al Ayuntamiento y al Consulado. Esta Junta, que funcionó según el Reglamento que aprobó López Ballesteros el 22 de septiembre de 1829, estuvo integrada por el Gobernador de la plaza, en calidad de Presidente, el Prior del Consulado, como Vicepresidente, un regidor perpetuo y otro electivo del Ayuntamiento, dos individuos del Consulado, y los secretarios de cada corporación¹¹¹.

¹¹⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.207, fols. 1.420-1.422. *Ibidem*, Caja n.º 6.683.

¹¹¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.207, fols. 1.181-1.186 vto. A la sazón, el Gobernador militar y político de la Plaza de Cádiz y Presidente de su Ayuntamiento era el mariscal de campo Felipe de Fleyres. AGI, Consulados, Libros 920-926. En éstos se recogen las actas de la Junta directiva y el inventario de acuerdos, ordenes y decretos de la misma.

El estado de caja de la Contaduría del Puerto Franco en los primeros siete meses de su existencia, desde el 30 de mayo hasta el 31 de diciembre de 1829, arrojó unos ingresos de 6.709.576 reales y 20 maravedís de vellón, y unos gastos de 6.366.908 reales y 4 maravedís de vellón. Las partidas más importantes de los ingresos fueron 1.360.914 reales y 27 maravedís por contribuciones directas; 1.358.992 reales y 7 maravedís por los impuestos cobrados en las puertas; 1.212.328 reales y 25 maravedís por los arbitrios sobre las carnes; y el millón de reales del préstamo concertado el 15 de septiembre para el servicio que se efectuó al rey, cuya reducción a oro costó 750 reales¹¹².

En el primer trimestre de 1830, en una situación deficitaria que ascendía a 1.996.800 reales y 13 maravedís de vellón, se contrató para sufragarlo un nuevo empréstito¹¹³. A partir del 1.º de marzo, coincidiendo con el inicio del cuarto trimestre de la franquicia, se comenzó a preparar el presupuesto de la anualidad siguiente, computándose inicialmente unos ingresos de 13.524.830 reales de vellón y unos gastos de 13.358.584. Dos meses más tarde, se planteó al Gobierno la adopción de una serie de medidas de urgente aplicación para salir de los apuros en que se encontraba entonces el Puerto Franco, en espera de la prosperidad que debía llegar cuando éste se hubiese consolidado:

1.^a- La rebaja de las cargas que Cádiz soportaba por la franquicia, durante cinco años, con la condición de resarcir su importe en los cinco siguientes.

2.^a- Que se confirmara el real privilegio en virtud del cual la ciudad había estado siempre exenta de la contribución de Paja y utensilios.

3.^a- Que se señalase la cuota de compensación de las contribuciones en Frutos civiles, Subsidio de comercio y Mínimum, quedando el Ayuntamiento y el Consulado facultados para exigir la cantidad correspondiente del modo que estimasen más equitativo.

4.^a- Que no estuviesen liberados los contratistas de la Hacienda del pago del muellaje por el tabaco que introdujesen en la ciudad.

5.^a- Que se continuase cobrando el 2 por 100 de Fortificación para las obras de esta índole.

6.^a- Que la ciudad compensara solamente el 20 por 100 en los conceptos de Almirantazgo, Imprenta y Balanza.

¹¹² AGI, Consulados, Legajo 1.695; con los estados de caja mensuales y semestrales presentados por la Sección Administradora del Puerto Franco (1829-1832).

¹¹³ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.208, fols. 297-300, 403 y 405.

7.^a- Que no se aplicaran en Cádiz el 15 por 100 de hipotecas, el 4 por 100 de alcabalas, ni ninguna otra nueva imposición general¹¹⁴.

En la TABLA XIX se recogen los estados de caja presentados por la Contaduría del Puerto Franco al Presidente y a los vocales de la Junta Directiva del mismo, que se imprimían y publicaban para conocimiento general. Las existencias, que lo eran en metálico disponible, en fianzas, o en obligaciones por cobrar, aparecen acumuladas en los ingresos de cada uno de los siguientes periodos.

En la TABLA XX se especifican los pagos efectuados a la Real Hacienda, en virtud del contrato realizado y protocolizado en escritura pública, en concepto de indemnización por lo que el Estado dejaba de percibir por razón de la franquicia. No obstante los problemas financieros que existieron en determinados momentos, la Contaduría del Puerto Franco cumplió las obligaciones adquiridas.

La información contenida en ambas tablas comprende desde el 30 de mayo de 1829, día de la inauguración del Puerto Franco, hasta el 31 de diciembre de 1832.

**TABLA XIX. Estados de caja. Contaduría del Puerto Franco
(en reales de vellón).**

PERIODOS	INGRESOS	GASTOS	EXISTENCIAS AL FINAL DE CADA PERIODO
30 mayo/ 31 diciembre de 1829	6.709.576	6.366.908	342.668
1er. semestre 1830	8.640.164	8.157.601	482.563
2º semestre 1830	8.086.663	7.568.443	518.221
1er. semestre 1831	6.743.888	6.152.872	591.016

¹¹⁴ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.209, fols. 439, 462 vto., 468, 518-520.

PERIODOS	INGRESOS	GASTOS	EXISTENCIAS AL FINAL DE CADA PERIODO
2º semestre 1831	7.627.815	7.081.077	546.738
1er. semestre 1832	7.359.271	7.354.413	4.858
2º semestre 1832	4.683.953	4.636.105	47.848

Fuente: Archivo General de Indias. Elaboración propia.

TABLA XX. Abonos a la Real Hacienda por la Contaduría del Puerto Franco (en reales de vellón).

PERIODOS	CANTIDADES PAGADAS	PORCENTAJES CON RELACIÓN A LOS GASTOS
30 mayo / 31 diciembre de 1829	3.067.733	48'18
1er. semestre 1830	3.769.698	46'21
2º semestre 1830	2.826.327	37'34
1er. semestre 1831	3.396.362	55'19
2º semestre 1831	3.655.355	51'62
1er. semestre 1832	4.323.278	58'78
2º semestre 1832	2.725.443	58'78
30 mayo 1829 / 31 diciembre de 1832	23.764.196	50'22

Fuente: Archivo General de Indias. Elaboración propia.

6. LA PUESTA EN PRÁCTICA DE LA FRANQUICIA

La franquicia obligaba a que se observara en la bahía de Cádiz un nuevo Reglamento de policía marítima, que fue pasado a la Comisión Directiva del Puerto Franco para su estudio y devolución con las observaciones pertinentes el 8 de mayo de 1829 —desde la ciudad de San Fernando— por José de Quevedo, Comandante General del Departamento de Marina. El Reglamento se compuso de cuarenta y ocho artículos y entró en vigor el 1º de junio siguiente. En conformidad con las Ordenanzas Generales de la Armada, quedaron obligados a su cumpli-

miento el Capitán del puerto de Cádiz –cuya autoridad y obligaciones fueron mantenidas–, y los Capitanes de los puertos de San Fernando, Puerto Real, El Puerto de Santa María, Rota y Chiclana de la Frontera, como concurrentes todos a la misma bahía, según lo preceptuado en el artículo 92.º del tratado de policía de puertos de las referidas Ordenanzas.

Un bergantín de guerra –costeado por los arbitrios que, en conformidad con el artículo 5.º del decreto de 14 de abril, tendrían que aplicarse a la seguridad de la navegación, y a la conservación y policía del puerto– se colocaría fijo en su boca-na, amarrado a dos cuerpos muertos, y dispuesto para dar vela instantáneamente con el fin de proteger y auxiliar a las embarcaciones del comercio en caso de apuro o peligro, largando los chicotes aboyados. Este buque también se encargaría de reconocer toda embarcación entrante, según las instrucciones de Sanidad¹¹⁵.

Todo buque del comercio quedaba obligado a tomar práctico, a partir de las 80 toneladas de a 20 quintales, para la entrada, salida y cambio de ubicación en el surgidero, debiendo fondear donde el Capitán del puerto le señalase y permanecer en el sitio, del que no podría moverse sin licencia del mismo, y ni tan siquiera cambiar sus anclas. Antes de desembarcar, cada capitán o patrón mercante tenía que pasar a bordo del buque comandante de los de guerra que hubiese en la bahía, a dar las noticias de mar; y, al salir de la embarcación por primera vez, capitanes, tripulaciones y pasajeros deberían presentarse al Capitán del puerto.

Las operaciones de carga, descarga, pasaje de personas y faenas en la bahía podían realizarse con las embarcaciones menores de los propios buques, de otros que se hallasen fondeados, o con botes españoles tripuladas por individuos matriculados. En este último caso, la actividad era libre al quedar abolidos los privilegios exclusivos de gremios o compañías para carga, descarga y transporte; pero continuaba siendo obligación que estas embarcaciones menores del tráfico, de todos los tamaños y aparejos, se hallasen asentadas en los libros de la Comandancia de Marina, y llevasen en vela y casco su correspondiente folio.

Para precaver las actividades de contrabando y los robos, se prohibieron las actuaciones después del cañonazo de retreta, cuando todas las embarcaciones

¹¹⁵ AGI. Consulados, Libros 1.012-1.038; en los que se recogen los manifiestos de carga de los buques que entraron en el Puerto Franco. Libro 1.039, con el adeudo del impuesto de Sanidad.

menores tenían que hallarse recogidas, amarradas a sus buques, entre muelles o en el caño del Trocadero. En este punto, en evitación de que las que allí pernoctasen salieran furtivamente amparadas en la oscuridad, se dispuso una cadena para cierre de su boca y un oficial con una partida de tropa para hacer cumplir las instrucciones de la Capitanía del puerto. En el caso de que una embarcación menor fuese aprehendida por los botes de ronda o buques de guerra, atravesando la bahía antes del cañonazo de la amanecida, se incurriría en diversas penas según las circunstancias, imponiéndose –además de la multa correspondiente– la confiscación de la carga e incluso de la propia embarcación, así como la prohibición de ejercitarse en el tráfico a quien la patronease y tripulase.

Con la apertura del Puerto Franco, los privilegios que hasta entonces habían gozado las compañías de palanquinado –sujetas a la jurisdicción del Consulado– fueron derogados; pero, ante la petición que efectuaron sus capataces y cabos de subsistir sin perjuicio de la libertad en que cada individuo del comercio quedaba de valerse de quien considerara más oportuno para las conducciones, el Consulado accedió a que continuaran empleándose en los acarreo del comercio de Cádiz, bajo la misma dependencia y subordinación al Tribunal que hasta el momento, pero en pie de igualdad absoluta con los demás trabajadores, bajo el carácter de compañías de alhameles con las denominaciones 1.a, 2.a y 3.a¹¹⁶.

La concesión de la franquicia supuso importantes cambios administrativos en Cádiz, al disponerse que su Intendencia, Oficinas de provincia y Aduana se situasen fuera de la línea de demarcación del Puerto Franco. Por una orden del 27 de abril de 1829, se resolvió que la Aduana se trasladase por lo pronto a la vecina ciudad de San Fernando; que la Aduana de El Puerto de Santa María continuase habilitada, como hasta el momento, para la extracción de frutos, géneros y efectos del reino al extranjero, y para cabotaje; que la Intendencia y demás Oficinas de provincia pasaran a Jerez de la Frontera; y que la provincia de Cádiz se denominase en lo sucesivo “Provincia de Jerez de la Frontera”. Los resguardos para impedir el contrabando se ubicaron, uno en Torregorda y otro en el Corral de Vivas, acordando el Ayuntamiento de Cádiz facilitar entre seis y siete mil reales de vellón para que se levantaran sus barracones, a cargo de la Junta Municipal de Propios¹¹⁷.

¹¹⁶ Decreto del Real Tribunal del Consulado de Cádiz de 3 de junio de 1829, firmado por el secretario Prudencio Hernández Santa Cruz.

¹¹⁷ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fols. 617, 685, 782.

De resultas de la referida orden del 27 de abril, se promovió un expediente por parte del Intendente, el Ayuntamiento de la ciudad de Cádiz, su Consulado, y el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María en el que se expuso una serie de inconvenientes y perjuicios que se seguirían con el traslado y el establecimiento de la Intendencia y Oficinas provinciales a la ciudad de Jerez de la Frontera. Pero el 26 de mayo siguiente, cuatro días antes del inicio de la franquicia, desde el Ministerio de Hacienda se comunicó a los Directores Generales de Rentas una nueva orden en la que, de manera terminante, se reiteraba la capitalidad de la provincia en Jerez de la Frontera y la administración de la Aduana en la ciudad de San Fernando, con arreglo a lo mandado con anterioridad¹¹⁸. Tres días después quedaron establecidas la Intendencia y las Oficinas de la provincia en Jerez de la Frontera; a la vez que las casillas del Resguardo se trasladaron a los lugares anteriormente expresados.

Más tarde, el 19 de agosto de 1830, el Gobierno dispuso el traslado de la Intendencia y Oficinas principales desde Jerez de la Frontera a El Puerto de Santa María. Los habitantes de Cádiz aprovecharon la circunstancia para pedir que su ciudad volviese a dar nombre a la provincia, alegándose que así se denominaba antes de la concesión de la franquicia, aunque la Capitanía General residiese en El Puerto de Santa María y las autoridades de Justicia, de Rentas y de Propios radicasen en Sevilla. Pero la solicitud fue desoída y se mantuvo la denominación de "Provincia de Jerez de la Frontera"¹¹⁹. A finales del mismo año, la Junta Directiva del Puerto Franco intentó, también infructuosamente, que la Aduana regresara de nuevo a la ciudad de Cádiz, sin menoscabo de la franquicia; por los perjuicios que ocasionaban a su comercio el tiempo y la distancia que se ocupaban en el despacho de los asuntos desde San Fernando¹²⁰.

Antes de la apertura del Puerto Franco, y para refrenar el contrabando proveniente de Cádiz, cuyo aumento tanto se temía en el territorio circunvecino, se calculó un aumento —a costa de la Hacienda— de las fuerzas marítimas y terrestres, que estarían formadas por los siguientes efectivos:

- Resguardo marítimo: 2 pontones, 8 candrays¹²¹, 8 faluchos, 12 lanchas, 10 cabos, 9 tenientes, 28 artilleros, 18 patrones, 190 marineros, 6 escribanos y 17 dependientes.

¹¹⁸ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 769.

¹¹⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.210, fols. 916-918, 1157 vto.

¹²⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.210, fol. 1.278.

¹²¹ Embarcación pequeña de dos proas.

- Resguardo terrestre de infantería: 34 cabos, 65 tenientes, 15 escribanos y 502 dependientes.
- Resguardo terrestre de caballería: 10 cabos, 13 tenientes, 10 escribanos y 123 dependientes.

En total: 1.050 individuos y 30 embarcaciones.

Asimismo, se aprobó el establecimiento de un Lazareto para los buques que necesitaran hacer cuarentena, fijándose como lugar la parte del continente del Trocadero conocido por La Cabezuela¹²². En este sitio se tendría que construir una dársena y unos almacenes, además de concluir el caño que se representó en el plano topográfico levantado por Juan Serafín Manzano, maestro de obras de las fortificaciones de Cádiz.

Con la condición de que tenían que estar cumplidas todas las disposiciones prevenidas en los artículos correspondientes del decreto de 21 de febrero para la apertura del Puerto Franco, el Gobierno fijó la misma –por una orden del 22 de abril de 1829– para el 30 de mayo siguiente, festividad de San Fernando; como había sido solicitado por el Consulado de Cádiz¹²³. Entretanto, se efectuaron algunos arreglos de escasa importancia para facilitar los desembarcos en el muelle principal y se reparó la surtida de la Puerta de San Carlos, con un coste –calculado por el maestro mayor de fortificaciones– de entre siete y ocho mil reales de vellón¹²⁴.

Desde sus inicios, los gestores del Puerto Franco tuvieron dos importantes preocupaciones: por una parte, la introducción fraudulenta en la propia ciudad de Cádiz de los artículos de consumo –principalmente vino, aguardiente y aceite–, que supondría una merma muy importante en la cobranza de los arbitrios; por otra, enfrentarse con la rivalidad que representaba Gibraltar, en cuyo puerto se desembarcaban todas las mercancías de Gran Bretaña sin el más mínimo recargo, a la vez que se preservaban algunos de sus productos de la competencia exterior, como ocurría en el caso del ron, ya que se hallaba prohibida la entrada en la colonia de aguardiente español¹²⁵.

¹²² Decreto de 26 de mayo de 1829. AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 770.

¹²³ AHM, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 750.

¹²⁴ AHM, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 846 vto.

¹²⁵ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.206, fol. 608. Vid.: “Cádiz, Puerto Franco”, en *El Comercio de ambos Mundos*, de 19 de mayo de 1829.

Un aspecto, que ha de destacarse, directamente relacionado con la franquicia portuaria, es el del primer proyecto español de construcción y explotación de una línea de ferrocarril, que partiendo de Jerez de la Frontera llegase hasta el embarcadero de El Portal en el río Guadalete; que fue iniciativa del comerciante gaditano José Díez Imbrechts, traductor de Charles Babbage¹²⁶. Con la expectativa de un gran crecimiento de las exportaciones de vino de Jerez, la intención de Díez Imbrechts era abaratar los costes del transporte terrestre de las botas, que desde El Portal se trasladarían en embarcaciones menores a los buques fondeados en la bahía de Cádiz. Un decreto del 23 de septiembre de 1829 le otorgó la concesión por cincuenta años, y Díez Imbrechts formó rápidamente una compañía por acciones, abriendo el plan de subscripción de las mismas: 750 endosables y transmisibles, con un valor cada una de 2.000 reales de vellón.

El 22 de diciembre de 1829 se ampliaron los límites del espacio físico del Puerto Franco, declarándose comprendido dentro de éste el Trocadero hasta la Cortadura de la reina María Isabel de Braganza, donde se situaría el Resguardo; lo que se efectuó para no perjudicar las faenas de los dueños de las fincas y almacenes de efectos navales establecidos en aquel sitio, donde se carenaban los buques del comercio, que desde los inicios de la franquicia se habían quejado permanentemente al Ayuntamiento y al Consulado¹²⁷. La derogación de esta medida cuatro meses más tarde, sin que la ampliación se llevara a efecto, es una muestra más de los vaivenes a los que estuvo sometido el Puerto Franco durante su vigencia¹²⁸. El motivo aducido fue el aumento del contrabando, especialmente de tabaco, producto que también gozó en Cádiz del privilegio de la franquicia; si bien la Hacienda estableció en la ciudad la venta de tabaco rapé y cucarachero, procedente de la fábrica de Sevilla.

A finales de 1828, en la situación de penuria anteriormente descrita, el Ayuntamiento gaditano había propuesto al Gobierno el restablecimiento en la ciudad de la Fábrica de Tabacos, cediendo gratuitamente al Estado para ello el grande y sólido edificio de la Alhóndiga –que se había construido entre los años 1722 y 1737 con los fondos del común– por todo el tiempo que durase el establecimiento¹²⁹. La Intendencia de Rentas de la provincia apoyó la iniciativa, y por una Real

¹²⁶ Babbage publicó en 1832 *On the Economy of Machinery and Manufactures*. Díez Imbrechts tradujo el libro desde la 3ª edición y lo amplió con notas, titulándolo *Tra-tado de Mecánica práctica y Economía política que, con el título de Economía de máquinas y manufacturas escribió en inglés...* Madrid, Imprenta de I. Sancha, 1835.

¹²⁷ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.207, fols. 816-817; Libro 10.208, fols. 18-23.

¹²⁸ Decreto de 6 de abril de 1830 de cese de la franquicia concedida al Trocadero.

¹²⁹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.204, fols. 898-904.

Orden de 4 de diciembre se mandó establecer en Cádiz la “Fábrica de Cigarros”. Las obras de arreglo y adecuación comenzaron después que el Ayuntamiento acordase correr con sus gastos, cuyos fondos provinieron del arbitrio para el empedrado y enlosado de las calles, con la intención de que la adecuación finalizase el 1.º de febrero de 1829¹³⁰. Asimismo, se determinó que un maestro tabaquero se desplazase desde Sevilla para auxiliar en los trabajos de la implantación de la fábrica, y que los tabacos que ingresaran en Cádiz para el surtido de la misma, así como el restante para el servicio de la Hacienda, no pagasen el impuesto de muellaje¹³¹.

En Cádiz la fabricación de tabacos se remontaba al siglo XVII, y en el XVIII fue la más importante industria de la ciudad. Desde 1741 existió una fábrica, gestionada por Joaquín Joacristi, que se ubicó frente a la Puerta de Sevilla, en la calle de la Manzana, y se trasladó posteriormente a la calle de la Nevería. En 1829 la nueva fábrica se estableció en el edificio que fue Alhóndiga de granos —como se ha referido—, en la calle llamada entonces del Boquete, hoy Plocia, y contó con un director principal —que fue Juan Terón—, un contador, tres oficiales, un inspector de labores, un guarda almacén-tesorero, dos tenientes de fielato, un fiel pesador, un escribano, un portero general, dos porteros de talleres, dos mozos de almacén, y 20 maestros de dotación para 2.000 trabajadoras. Las principales labores que se trabajaron, fueron: cigarros de los llamados peninsulares, superiores y de segunda, de damas y comunes; picados de habano, superior, virginia puro, y mixturado; picados en latas de una y media libra de superior, suave y entrefuerte¹³².

Al finalizar el primer semestre de la franquicia, en Cádiz existían nada menos que 244 establecimientos de venta de tabaco de todas las clases y numerosos talleres de elaboración, que estaban en manos privadas. Los tabacos que declararon los particulares haber recibido, según los manifiestos del extranjero y registros de América que se hicieron constar en la Oficina de guías, durante los siete primeros meses de la franquicia (entre el 1º de junio y el 31 de diciembre de 1829), se contemplan en la TABLA XXI; y los que ingresaron los contratistas generales del ramo, conforman la TABLA XXII.

¹³⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.204, fols. 929, 987, 987 vto., 1.002.

¹³¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.207, fols. 1.139-1.139 vto., 1.200; Libro 10.208, fols. 293, 296, 314-315, 317, 347.

¹³² Para la historia del tabaco en España, vid.: COMÍN COMÍN, Francisco & MARTÍN ACEÑA, Pablo: *Tabacalera y el estanco del tabaco en España*. Madrid, Tabapress, 1999. Sobre la fabricación en Cádiz, durante los siglos XVIII y XIX, págs. 44, 57, 74-77 ss.

TABLA XXI. Tabacos, declarados por los particulares, que entraron en el puerto de Cádiz (1 de junio – 31 de diciembre de 1829).

CLASES	CANTIDADES
Habano	439.255 libras (hoja)
Virginia	596.494 libras (hoja)
Trieste	46.868 libras (hoja)
Santo Domingo	2.610 libras (hoja)
Habano	11.772 libras (cigarros)
Habano	1.542.200 (cigarros hechos)
Habano	234 cajas (cigarros hechos)
Habano	2.999 cajones de a mil cigarros hechos
Virginia	8.488 libras (cigarros mixtos)
-	48.750 (cigarros)
-	106 libras (mixtos)
Trieste	219 libras (picado)
Habano	112 libras (picado)
Habano	1.000 docenas (elaborado)
Habano	14.399 (cajetas)
Habano	100 libras y 3 barricas (cigarrillos de papel)
Habano	46.243 ^{1/2} libras (tabaco en polvo)
Habano	300 botes (tabaco en polvo)
Habano	91.054 libras (tabaco en polvo)
Habano	723 botellas (tabaco en polvo)
Habano	600 botes (rapé)
Habano	292.889 libras
-	59 bultos

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

TABLA XXII. Tabacos conducidos al puerto de Cádiz,
por cuenta de los contratistas generales del ramo
(1 de junio – 31 de diciembre de 1829).

CLASES	CANTIDADES
Virginia	6.656 barricas
Virginia	16 barriletes
Virginia ¹³³	8 cajas
Habano ¹³⁴	6.412 tercios

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Elaboración propia.

Las cantidades señaladas, correspondientes a los comerciantes gaditanos y registradas oficialmente, debieron estar muy alejadas de las que en realidad recibieron. En Cádiz entró mucho producto de manera fraudulenta, al no ser declarada la carga por capitanes, dueños ni consignatarios de los buques. Luego, desde el Puerto Franco, el tabaco fue introducido en el territorio circundante, preferentemente a través de los faluchos y candrays de Rota, El Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Chiclana, que de continuo cruzaban la bahía llevándolo de matute por medios muy variados: uno de los métodos más utilizado fue el de ponerlo dentro de cajas de hojalata, que iban amarradas a las embarcaciones por la proa, debajo de la línea de flotación. Por tierra también salió de Cádiz mucho tabaco, oculto sobre todo en el cuerpo de las mujeres, las cuales llevaban unas prótesis elaboradas al respecto. Los barcos de vapor Betis y Coriano, que efectuaban la línea regular Sevilla-Cádiz, sirvieron para llevarlo furtivamente a la ciudad hispalense. A los manufactureros gaditanos se les acusó de que elaboraban los cigarros comunes del estanco, cuyas tablillas y modelos eran idénticos a los que la Hacienda labraba en sus fábricas de Sevilla y Cádiz.

Este comercio fraudulento del tabaco desde Cádiz supuso para el Gobierno la mayor preocupación del Puerto Franco, hasta el punto de llegar a abolir en éste su libre comercio por un decreto de 13 de abril de 1830. De nuevo, sólo la

¹³³ El peso bruto total del tabaco de Virginia se elevó a 9.102.454 libras.

¹³⁴ El tabaco cubano conformaba 515.569 libras.

Hacienda podía comprar el tabaco destinado a sus fábricas, y su venta quedaba estancada como en el resto del territorio español; lo que iba claramente en contra de la franquicia. Y, como el Ayuntamiento y el Consulado se habían obligado a entregar a la Hacienda las cantidades equivalentes por lo que dejaba de recaudar el fisco por este concepto, se estableció rebajar la cantidad correspondiente a esta renta del importe convenido. Para frenar el descontento gaditano y favorecer la actividad mercantil del Puerto Franco, que tanto se iba a resentir de la pérdida del libre comercio del tabaco, el Gobierno decidió –en el mismo mes y a modo de compensación– reducir muy sensiblemente el derecho de la sal que se extraía para el extranjero, que pasó de los 34 reales y 4 maravedís de vellón que en el momento se adeudaban por cada lastre de 48 fanegas, a 6 reales de vellón; lo que provocó una gran satisfacción en los cosecheros y exportadores de sal de la bahía¹³⁵.

Mientras que para los gaditanos el restablecimiento del estanco del tabaco en Cádiz representaba una agresión al principio de libertad de comercio de su puerto, además de un quebranto determinante a los numerosos pequeños negocios de elaboración y venta del producto que se habían establecido en la ciudad, que obviamente quedarían arruinados con dicha reposición; para el Gobierno estos talleres particulares de cigarros perjudicaban seriamente a la Hacienda, sobre todo en las provincias litorales, al inundarlas de artículos de procedencia ilícita, en las cuales la renta del tabaco había casi desaparecido, e igualmente en las provincias inmediatas, a pesar de los esfuerzos de los buques guardacostas, del resguardo de los puertos, de los carabineros de costas y fronteras, y del resguardo interior¹³⁶. Se argumentaba contra Cádiz que era notorio y evidente que de cuanto tabaco entraba en su puerto ninguna partida salía para otros países. Los gaditanos se defendieron indicando que el tabaco que entraba en su puerto estaba destinado únicamente para el consumo interno, y que no era responsabilidad del Puerto Franco el contrabando que se hacía en España.

La disposición gubernamental fue rápida y contundentemente contestada. El Ayuntamiento gaditano nombró unos comisionados para presentar una súplica al

¹³⁵ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.208, fols. 304-306. El lastre equivalía a dos toneladas comunes. La tonelada común se consideraba como el volumen que ocupaba 20 quintales de agua, y equivalía a 42 pies cúbicos españoles y 646,378 millonésimas. Esta tonelada no debe confundirse con la tonelada legal para las naves que iban a América, que equivalía a 70 pies cúbicos y 18.945 cien milésimas.

¹³⁶ Cuando se compararon los consumos ocurridos entre los meses de enero a junio de 1829 –ambos inclusive–, con igual periodo de 1830, el descenso en las libras vendidas por la Hacienda fue en la provincia de 61.802; y, en valores, de 1.590.243 reales y 4 maravedíes.

monarca solicitando su revocación; aduciéndose –junto a la exculpación aludida – que la abolición del libre comercio de tabaco llevaría a la ruina a un importante número de personas dedicadas, al amparo de la franquicia, a su compraventa y elaboración, en cuyos establecimientos habían invertido grandes sumas. Junto a la proposición, fue presentado un recurso jurídico, fundamentado en que tal medida vulneraba el artículo 8.º de lo decretado el 21 de febrero de 1829; lo que provocó la emisión de una orden, el 5 de mayo de 1830, derogatoria de la medida adoptada el 13 de abril antecedente¹³⁷.

A pesar del éxito obtenido, las corporaciones gaditanas quedaron muy inquietas ante la posibilidad de que se volviera a establecer el estanco del tabaco, pues las noticias que llegaban desde Madrid eran inquietantes, tanto sobre este asunto como sobre la franquicia en general. En diciembre de 1830 la Junta Directiva del Puerto Franco dirigió una carta al Ayuntamiento y a la Junta de Comercio en la que les exponía que, según las noticias con que contaba, como resultado de la disminución que se había observado en las Rentas reales durante el mismo año, atribuida sobre todo al contrabando que según se aseguraba se hacía desde Cádiz, no sería de extrañar que se efectuase una nueva intentona al respecto¹³⁸.

El temor era tan fundado que, en junio de 1831, la medida fue de nuevo adoptada. Los gaditanos solicitaron igualmente que se aboliera, con el argumento de que tal intervención venía a representar en la práctica la “absoluta nulidad del Puerto Franco” y que, con la misma, se perjudicaban también los intereses de la Hacienda, por cuanto que con el estanco del tabaco se haría muy difícil cumplir, al vencimiento de los trimestres, los pagos del concierto que hasta entonces se habían satisfecho. Pero esta vez no hubo marcha atrás, ya que la suerte contra la franquicia gaditana estaba echada¹³⁹.

7. BUQUES MERCANTES QUE ENTRARON EN EL PUERTO DE CÁDIZ, DURANTE EL PERIODO 1828-1833.

En la TABLA XXIII se incluyen, agrupados por nacionalidades, únicamente los buques del comercio, no figurando por tanto los de guerra, los del Resguardo,

¹³⁷ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.208, fols. 317 y 415. Libro Copiador de Oficios del Ayuntamiento y Consulado (1826-1935), pp. 63-74.

¹³⁸ AHM, Actas Capitulares, Libro 10.209, fols. 602, 716.; Libro 10.211, fol. 135.

¹³⁹ AHM, Actas Capitulares, Libro 10.211, fol. 531.

ni los correos o paquebotes –como los reputados “paquetes de Falmouth” que recalaban en Cádiz de vuelta del Mediterráneo para Inglaterra–. Tampoco se especifican las embarcaciones menores de cabotaje (laúdes, jabeques, bombardas, faluchos, etc.), costaneras de Levante y Poniente, que entraban anualmente en un número aproximado de entre 1.500 y 1.600. Los buques españoles se han dividido en cuatro grupos: de Europa, de Cuba y Puerto Rico, de Filipinas, y de Canarias. Por clases, las embarcaciones contabilizadas son: fragatas, bergantines, bergantines-goletas, bergantines-polacras, goletas, polacras, polacras-goletas, queches, lugres, balandras, místicos, quechemarines y pailebotes.

Al compararse la TABLA XXIII con los datos aportados por Moreau de Jonnés, reflejados aquí en la TABLA XXIV, se constatan diferencias muy apreciables, ya que este autor proporciona un total de 3.080 buques para el quinquenio 1828-1832: 2.672 procedentes del extranjero y 408 procedentes de las colonias, frente a los 8.030 que facilito para el mismo periodo.

TABLA XXIII. Entradas de buques mercantes en el puerto de Cádiz (1828–1833).

NACIONALIDADES	1828	1829	1830	1831	1832	1833	TOTAL
ESPAÑOLES DE EUROPA	668	732	1.062	991 ¹⁴¹	1.003 ¹⁴²	897 ¹⁴³	5.353
ESPAÑOLES DE CUBA Y PUERTO RICO	18	27	57	76	77	18	273
ESPAÑOLES DE FILIPINAS	3	4	3	5	2	1	18
ESPAÑOLES DE CANARIAS	6	- ¹⁴⁴	17	18	23	20	84
INGLESES	160	273	265	235	245	251	1.429
FRANCESES	438 ¹⁴⁵	184 ¹⁴⁶	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
OTRAS	9 ¹⁴⁷	12 ¹⁴⁸	5 ¹⁴⁹	21 ¹⁵⁰	35 ¹⁵¹	7 ¹⁵²	89
TOTAL	1.443	1.565	1.742	1.608	1.672	1.363	9.393

Fuentes: *Diario de La Vigía* y *Diario Mercantil*. Elaboración propia.

¹⁴¹ Incluidos 36 mercantes españoles de Africa.

¹⁴² Comprendidos 36 mercantes españoles de Africa.

¹⁴³ Abarcando 18 mercantes españoles de Africa.

¹⁴⁴ Se encuentran contenidos entre los mercantes españoles de Europa.

¹⁴⁵ El tan crecido número de buques mercantes franceses se debió, como ya se ha señalado, a que tomaron Cádiz como puerto de reunión en convoyes para pasar a sus puertos del Mediterráneo y del Norte.

¹⁴⁶ La mayor parte de los buques mercantes franceses que entraron este año, aunque con bastante diferencia del anterior, lo efectuaron también para formar flotas y ser escoltados por buques militares de su nación.

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

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

¹⁴⁹ 3 hannoverianos, 1 toscano y 1 austríaco.

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

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

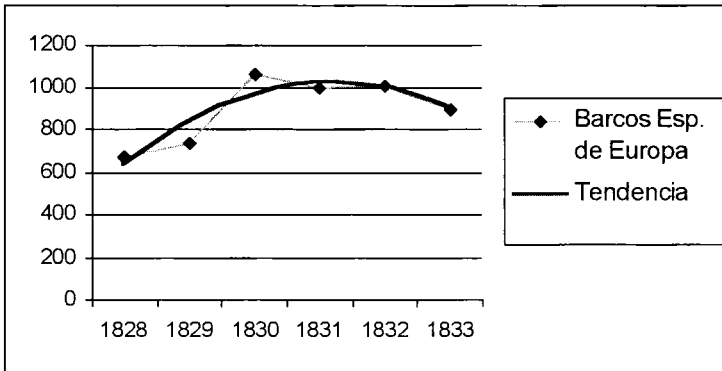
¹⁵² 2 hamburgueses, 2 prusianos, 1 belga, 1 toscano y 1 marroquí.

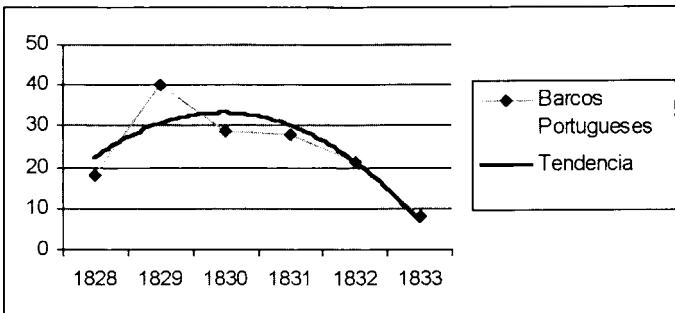
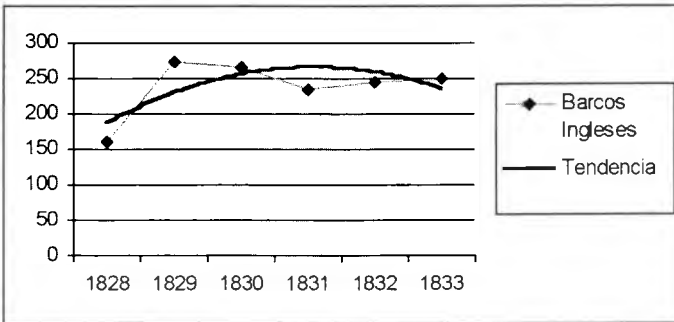
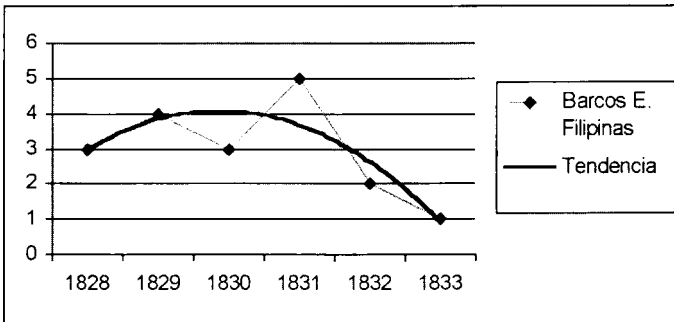
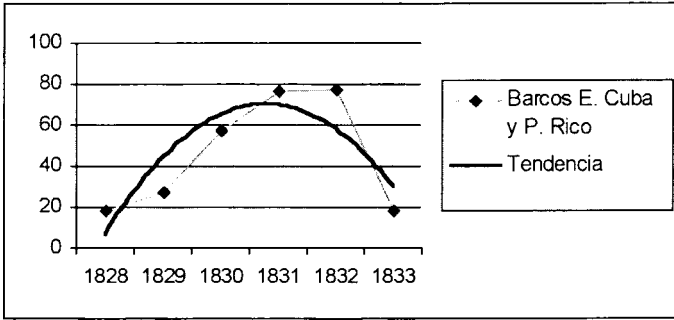
TABLEA XXIV. Navegación de los puertos de España.
Cádiz. Entradas de buques.

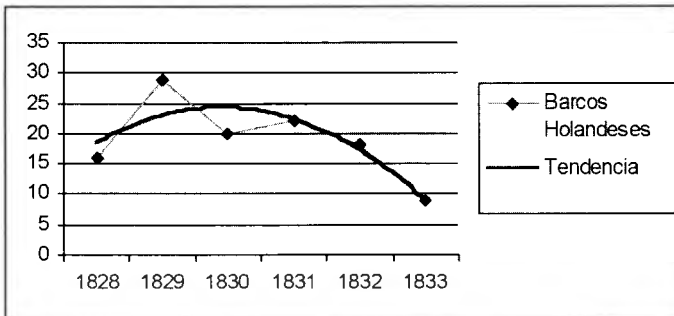
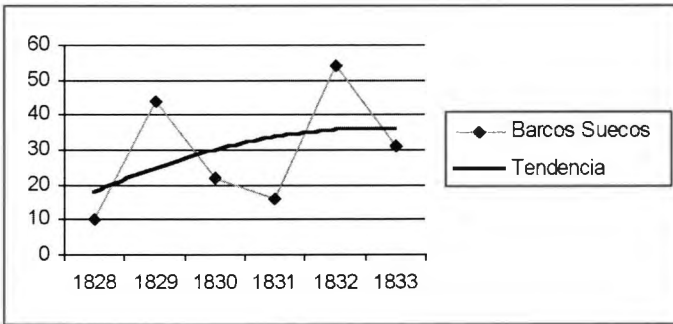
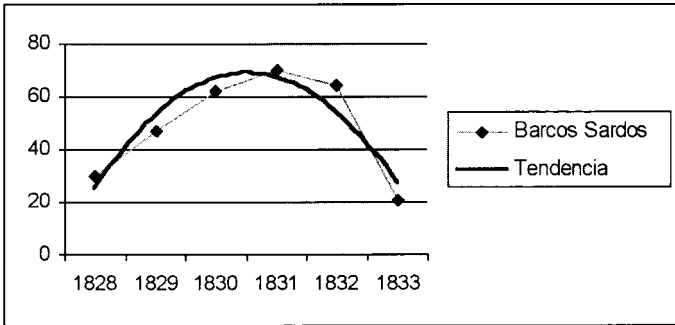
AÑOS	PROCEDENTES DEL EXTRANJERO		PROCEDENTES DE LAS COLONIAS		TOTALES	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1828	385	35.278	36	6.897	421	42.175
1829	539	57.050	87	13.585	626	70.635
1830	576	62.737	101	11.955	677	74.692
1831	521	51.217	103	17.812	624	69.029
1832	651	67.247	81	10.790	732	78.037

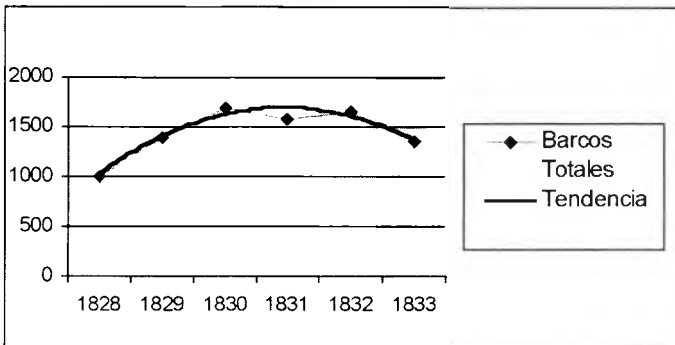
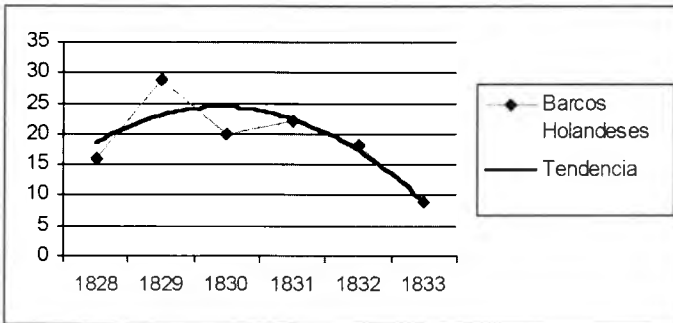
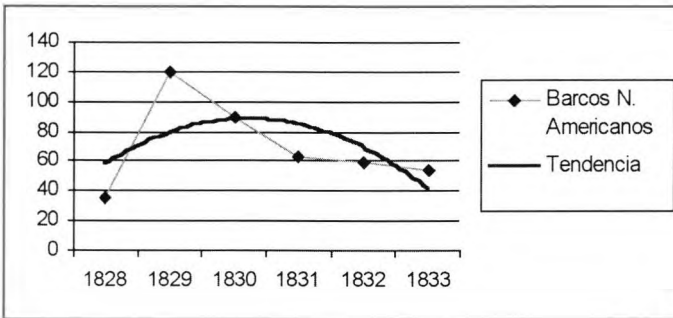
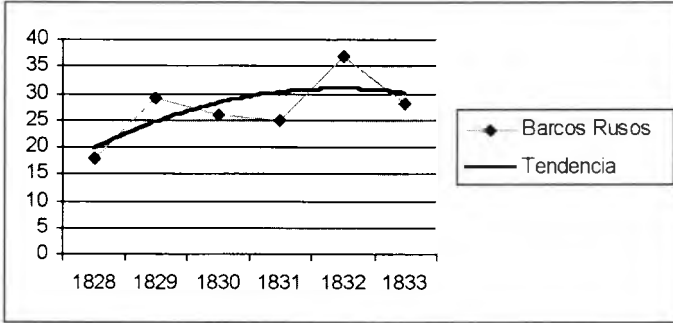
Fuente: MOREAU DE JONNÉS, A.: Estadística de España.

Sobre la base de la información aportada en la TABLA XXIII, y observando como indicador básico el número de embarcaciones, se comprueba que el puerto gaditano acrecentó su número durante el periodo de la franquicia, alcanzando su máximo en el año 1830, cuando arribaron a Cádiz 1.742 buques. En un nivel de estudio más profundo, se representa descriptivamente —en los gráficos que siguen— el contenido de la misma tabla, con la salvedad de no considerarse la llegada de los buques de pabellón francés, ya que su comportamiento fue ajeno a la condición de la franquicia, por la razón ya explicada de tomar el puerto de Cádiz como punto de reunión de sus convoyes. Tampoco se incluye la gráfica correspondiente a los buques españoles de Canarias, por la ausencia del dato específico correspondiente al año 1829.









La forma de la nube de puntos rechaza una tendencia lineal asociada al número total de buques por nacionalidad. Ajustando entre distintas tendencias polinómicas, se constata en todos los casos un crecimiento cóncavo, en el que existe una expansión inicial y un decrecimiento final; produciéndose un máximo de llegadas en la etapa intermedia. Resulta conveniente hacer notar que las tendencias que se obtuvieron —aquí no representadas—, ajustando a través de medias móviles, son muy parecidas. Tales resultados nos sitúan en la consideración de que el reclamo de la franquicia produce un efecto semejante para todas las nacionalidades. Este fenómeno es explicable en cuanto que el Puerto Franco proporcionaba a todos la misma libertad para efectuar las transacciones.

A continuación, se detalla en la TABLA XXV la variación porcentual de un año con relación al inmediato antecedente, por nacionalidad.

**TABLA XXV. Puerto de Cádiz. Entradas de buques.
Incremento porcentual (1828-1833).**

NACIONALIDADES	1829/1828	1830/1829	1831/1830	1832/1831	1833/1832
Españoles de Europa	9,58	45,08	-6,69	1,21	-10,57
Españoles de Cuba y Puerto Rico	50,00	111,11	33,33	1,32	-76,62
Españoles de Filipinas	33,33	-25,00	66,67	-60,00	-50,00
Españoles de Canarias			5,88	27,78	-13,04
Ingleses	70,63	-2,93	-11,32	4,26	2,45
Portugueses	122,22	-27,50	-3,45	-25,00	-61,90
Sardos	56,67	31,91	12,90	-8,57	-67,19
Suecos	340,00	-50,00	-27,27	237,50	-42,59
Dinamarqueses	71,43	16,67	-53,57	15,38	-66,67
Holandeses	81,25	-31,03	10,00	-18,18	-50,00
Rusos	61,11	-10,34	-3,85	48,00	-24,32
Norteamericanos	242,86	-25,83	-29,21	-6,35	-8,47
Otros	33,33	-58,33	320,00	66,67	-80,00
Total	37,41	22,01	-6,05	4,42	-18,33

Proporción 1829/1828.

Realizando un análisis exploratorio de datos “box-and-whiskers”, útil para la detección de observaciones extrañas al comportamiento medio en una colección de datos, se observan anomalías en los crecimientos experimentados por la llegada de barcos norteamericanos y suecos. Eliminando dichos valores de la tabla, se comprueba una distribución simétrica con una media del 58,95 por 100 de incremento. La media coincide en este caso con la mediana, debido a la simetría de los datos. Al realizar un contraste, a través de un test de rango, para saber si la mediana es significativa, obtenemos un $p\text{-value} = 0,00442664$; rechazándose, por tanto, la hipótesis nula de mediana igual a cero. En consecuencia, ha de presuponerse como positivo el efecto del Puerto Franco en sus primeros siete meses de existencia, correspondientes a 1829¹⁵³.

Proporción 1830/1829.

Los barcos españoles de Cuba y Puerto Rico experimentan un crecimiento fuera de un rango lógico de variación, con relación a 1829 y al comportamiento medio de las otras llegadas. Eliminado dicho valor de la tabla, aparece una distribución simétrica donde la media de crecimiento no parece significativa, $p\text{-value} = 0,227799$; lo que manifiesta una tendencia constante con relación a 1829, manteniéndose un número similar de arribadas.

Proporción 1831/1830.

Resaltan los crecimientos de las embarcaciones españoles de Filipinas y la categoría de “otros”. El estudio es equivalente al anterior, aceptando una media igual a cero con $p\text{-value} = 0,546491$; por lo que ha de considerarse que no se producen aumentos relevantes respecto del segundo año de Puerto Franco.

Proporción 1832/1831.

Si eliminamos el efecto atípico de los barcos suecos, que experimentan un crecimiento muy superior a la media, se obtiene una distribución simétrica, con una

¹⁵³ Ha de advertirse que la existencia en 1829 de cinco meses sin franquicia, cuyos datos correspondientes no se presentan desagregados en el cómputo del año, no hace discutible el crecimiento positivo en el número de buques arribados; sino que, por el contrario, lo reafirma.

media de crecimiento cero, p-value = 0,772826; siendo la interpretación idéntica al caso anterior.

Proporción 1833/1832.

No se observa ningún dato atípico en relación al valor medio. Sólo aparece un dato curioso, correspondiente al único crecimiento positivo de los buques británicos, pero estadísticamente no significativo. En este caso, la distribución es ligeramente asimétrica y se rechaza, además, la hipótesis de mediana igual a cero, p-value = 0,00554577. El decrecimiento medio resultante es del -42 por 100 y la mediana del -50 por 100. Lo que, inequívocamente, manifiesta el carácter negativo que para el tráfico de buques conllevó la eliminación de la franquicia.

8. LA FRANQUICIA Y SUS EFECTOS EN EL TRÁFICO MERCANTIL.

Con relación a las mercancías que entraron en Cádiz durante los años de vigencia del Puerto Franco, se advierte cómo —en relación a las procedentes de los mercados americanos— el tardío levantamiento de la prohibición de comerciar con los territorios que se habían independizado de España, tuvo consecuencias nefastas para los intereses españoles, y de manera particular para su marina mercante, ya que la desatención fue aprovechada 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 de la que aún permanecía ligada a España¹⁵⁴. Los bergantines ingleses acarrearón desde Guayaquil cacao y monedas de oro y plata del cuño de Colombia, y cueros desde Montevideo y Buenos Aires. Fragatas y bergantines estadounidenses 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, tabaco de Virginia, duelas para pipas y barricas, cacao de Caracas, carne salada de vaca, planchas y clavos de cobre, alquitrán, brea, manteca de cerdo y flejes¹⁵⁵. Los bergantines-polacras sardos, trasladaron los

¹⁵⁴ En el ánimo de los gobernantes absolutistas estaba la reconquista de los territorios perdidos. Así, en agosto de 1829 —ocho años después de la declaración de independencia de México—, salió de Cuba el brigadier español Isidro Barradas con unos 3.500 soldados que desembarcaron cerca de Tampico y fueron vencidos por los generales Santa Anna, Mier y Terán.

¹⁵⁵ Además de arribar desde los puertos norteamericanos, las duelas y los flejes o arcos de hierro para las botas de vino llegaron a Cádiz en gran cantidad desde el puerto de Gibraltar, transportadas en embarcaciones extranjeras o españolas.

cueros de la América suratlántica, además de onzas de oro y pesos fuertes de plata. Los buques de bandera española –incluidos los bergantines-goletas correos– aportaron desde los puertos antillanos, 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 y fustete–, y monedas acuñadas de oro y plata.

Fragatas y bergantines suecos continuaron llevando 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; a la vez que 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, llegaron –casi en su totalidad en mercantes ingleses–, además del tabaco de Virginia, flejes 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, arribaba también en bergantines ingleses que aprovechaban el tornaviaje para ir cargados de sal de la ribera gaditana. Y muy poco llegó desde los puertos franceses, a pesar de la importante presencia de embarcaciones de su bandera en la Bahía, que estaban de tránsito por la razón ya explicada. Sobre todo, desde Marsella se surtieron los gaditanos de perfumería, pieles, drogas, quincallas, sombreros, géneros de seda y algodón, canela, instrumentos de música, vidrios huecos y planos, paraguas y sombrillas, abanicos y cubertería de hierro. Algunos místicos portugueses, de Tavira, Faro o Portimao, aprovisionaban de huevos, algarrobas y almejas. La relación con el norte de África fue bastante escasa, limitándose a esporádicas llegadas de naranjas desde Larache.

Polacras, bombardas, laúdes, quechemarines, jabeques, místicos y faluchos –todos españoles– transportaban 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 aguardiente y vino 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 Torrevieja¹⁵⁶–; cebada, esparto, pimienta molido y jabón desde los puertos murcianos –Cartagena y Águilas–; aguardiente desde Palma de Mallorca; frijoles y almen dras 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 duran te la franquicia fue el de Gibraltar, que proporcionó sobre todo tabaco y ciga rros en muy grandes cantidades –de Virginia, Cuba, Brasil y Trieste–, duelas, flejes, cacao –de Guayaquil, Caracas y Trinidad–, chocolate, papel, quincalle ría, perfumería, cueros, pieles, té, pimienta, clavos 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 algo dón, lana y seda.

El valor de las exportaciones de Cádiz –según los datos proporcionados por Jaime Vicens Vives, Jordi Nadal y Rosa Ortega, tomados de Moreau de Jonnés– aumentaron de 21.148.000 reales de vellón en 1828, a 202.420.000 en 1832 (TABLA XXVI)¹⁵⁷.

El índice de evolución, referido al año 1828, progresó de la manera siguien te:

– Para lo exportado al extranjero: 2'78 (1829); 3'56 (1830); 6'61 (1831); y 11'69 (1832).

– Para lo exportado a las colonias: 2'52 (1829); 3'90 (1830); 2'08 (1831); y 2'67 (1832).

¹⁵⁶ De tránsito, pasaba por Cádiz sal de Torrevieja para Galicia.

¹⁵⁷ VICENS VIVES, Jaime (dir.): *Historia de España y América social y económica. Volumen V: Los siglos XIX y XX. América independiente*. Barcelona, Vicens bolsillo, 1979 (3ª. Edición); p. 208. MOREAU DE JONNÉS, A: *Estadística de España...*, op. cit., p. 243.

TABLA XXVI. Puerto Franco de Cádiz. Valor de los cargamentos exportados (en reales de vellón).

AÑOS	AL EXTRANJERO	A LAS COLONIAS	TOTALES
1828	16.172.000	4.976.000	21.148.000
1829	45.060.000	12.548.000	57.608.000
1830	57.728.000	19.420.000	77.148.000
1831	106.924.000	10.372.000	117.296.000
1832	189.124.000	13.296.000	202.420.000

Fuente: MOREAU DE JONNÉS, A.: *Estadística de España*.

Mientras que las exportaciones siguieron, en su conjunto, un proceso siempre ascendente, no ocurrió lo mismo con las importaciones, que también crecieron mucho con relación al año de referencia, pero con oscilaciones (TABLA XXVII).

TABLA XXVII. Puerto Franco de Cádiz. Valor de los cargamentos importados (en reales de vellón).

AÑOS	GÉNEROS EXTRANJEROS	GÉNEROS COLONIALES	TOTALES
1828	22.164.000	8.924.000	31.088.000
1829	126.428.000	31.596.000	158.024.000
1830	105.312.000	33.724.000	139.036.000
1831	128.912.000	86.308.000	215.220.000
1832	72.752.000	32.616.000	105.368.000

Fuente: MOREAU DE JONNÉS, A.: *Estadística de España*.

El índice evolucionó, tomando igualmente 1828 como año de referencia, de este modo:

- Para lo procedente del extranjero: 5'70 (1829); 4'75 (1830); 5'81 (1831); y 3'28 (1832).

- Para lo proveniente de las colonias: 3'54 (1829); 3'78 (1830); 9'67 (1831); y 3'65 (1832).

La comparación de estas dos últimas tablas conforma la TABLA XXVIII, en la que se expresan los saldos de la balanza comercial.

TABLA XXVIII. Puerto Franco de Cádiz. Saldos de la balanza comercial (en reales de vellón).

AÑOS	CON EL EXTRANJERO	CON LAS COLONIAS	TOTAL
1828	- 5.992.000	- 3.948.000	- 9.940.000
1829	- 81.368.000	- 19.048.000	- 100.416.000
1830	- 47.584.000	-14.304.000	- 61.888.000
1831	- 21.988.000	- 75.936.000	- 97.924.000
1832	+ 116.372.000	-19.320.000	+ 97.052.000

Fuente: MOREAU DE JONNÉS, A.: *Estadística de España*.

Durante su corta vigencia, está fuera de toda duda que el Puerto Franco provocó un importante desarrollo del comercio de la ciudad de Cádiz; pero no se lograron dos de sus más importantes objetivos previstos: la recuperación de los mercados de las antiguas colonias, y ocupar el papel que desempeñaba el puerto de Gibraltar.

Como elemento dinamizador de la actividad mercantil con la América emancipada, sólo se obtuvieron éxitos muy parciales. La Habana continuó siendo el puerto más importante para Cádiz, seguido muy de lejos por el de Buenos Aires. La franquicia facilitó las ventas de los productos españoles a América, y el buen éxito de las mismas influyó en la equidad de los retornos; pero, lamentablemente, éstos no estuvieron cubiertos por el pabellón español. El resultado más importante se obtuvo con la captación del comercio con el Río de la Plata, que no acabó una vez finalizada la franquicia, con el consiguiente beneficio para la Hacienda y las curtidurías y fábricas de transformación del cuero. En las cuarenta y ocho expediciones que siguieron a la finalización del Puerto Franco, las piezas de cuero sudamericanas debieron superar el número de 500.000, cuyos derechos importaron varios millones de reales.

Con relación a Gibraltar —el puerto que la franquicia había presentado como su gran oponente—, ocurrió paradójicamente que fue con el que Cádiz mantuvo mayores relaciones durante su etapa de libertad comercial, como ya se ha explicado. Al poco de abrirse el Puerto Franco, uno de cada cuatro buques mayores que arribaban al mismo, con importaciones del extranjero, procedían de la colonia británica (TABLA XXIX)¹⁵⁸.

TABLA XXIX. Puerto Franco de Cádiz. Importaciones del extranjero. Agosto de 1829.

BANDERA	TM.	PROCEDENCIA	CARGA
Toscana	88	Gibraltar	Géneros de algodón, cacao, papel, clavazón, paños, sombreros de paja, cigarros, cintas de hilo, barajas, castañas, mahones, lanerías, sederías y manteca de vaca.
Inglesa	45	Gibraltar	Cacao, lana, géneros de algodón, tabaco, hilo de algodón, medias de algodón, ginebra, monedas de oro y plata, encurtidos y aguardiente.
Francesa	110	Havre de Grâce	Lencería, sombreros, sedería, papel para abanicos y flores, viseras para morriones, sombreros, libros en blanco, vino, flores contrahechas, quincalla, loza, perfumería, algodones y cristalería.

¹⁵⁸ *Diario Mercantil*, 27 de agosto y 17 de septiembre de 1830; *Diario de la Vigía*, agosto de 1829.

Española	45	Marsella	Lencería, té, especias, quincalla, sombreros, sillas, badana, mercería, perfumería, sedería, botellas vacías, lozas y cristalerías.
Danesa	94	Hamburgo	Manteca, lencería, azúcar de pilón, mercancías, especias, vino, algodones, cristalería, sombreros, hules pintados, vidrieras, papel, cartón y quesos.
Norteamericana	277	Gante	Lino rastrillado, lienzo, clavazón y frijoles.
Inglesa	130	Gibraltar	Papel, lencería, algodones, clavazón lanerías, cacao de Caracas, herrería, alquitrán, pimienta y lápices.
Española	29	Londres	Clavazón, hierro, hojas de lata y lienzos.
Española	90	Gibraltar	Palos de arboladura, madera de caoba, clavazón, tabaco, ropa, muebles de uso, algodones, lencería, cerveza, especias, arenques, cacao de Caracas, perdigones y lanería.
Holanda	80	Vlaardigen	Queso y manteca de vaca.
Inglesa	100	Liverpool	Algodón, anascotes y loza.
Española	100	Liverpool	Lencería, lanería y sedería.
Rusa	250	Vyborg (Viipiri)	Madera de pino.
Danesa	68	Hamburgo	Manteca, duelas, lencería y azúcar de pilón.
Rusa	180	Helsingfors (Helsinki)	Madera de pino.
Española	68	(desconocida)	Hierro, remos y paños franceses.
Sarda	110	Génova	Drogas, papel, mármol, arroz, cáñamo, lencería, muebles, bordados de algodón, hilos de coral, raíces de flores, jarcias y espíritu de vino.
Sarda	153	Gibraltar	Trigo, cebada, goma, incienso y cera.
Danesa	61	Hamburgo	Lencería, lanería, ginebra, manteca de vaca, vidrios, pañuelos de algodón, carey, agujas para medias, elásticos para corsés, cordones, y cintas de terciopelo.

Norteamericana	156	Nueva York	Duelas, carne salada y cera.
Rusa	200	Helsingfors	Madera de pino.
Rusa	218	Helsingfors	Madera de pino.
Sueca	257	Gotemburgo	Madera de pino, cerveza y clavos de hierro.
Rusa	164	Vyborg	Madera de pino.
Inglesa	71	Londres	Algodón, quincalla, mercería, betún, cerveza, hojas de lata, lanerías, loza, cristalería, lencería, azúcar refinado y vino devuelto.
Holanda	80	Róterdam	Queso, manteca, frijoles, sillas y ginebra.
Holanda	60	Ámsterdam	Alfombras, queso, ginebra, tabaco, mercería, clavazón, aceite de linaza, manteca y drogas.
Holanda	130	Vlaardigen	Queso, manteca de vaca, frijoles, alquitrán, chícharos, sillas, ginebra, arcos de hierro para barriles y ladrillos.
Norteamericana	375	Nueva York	Té, goma, clavazón, cacao de Guayaquil, arcos de hierro, tabaco, lencería, lana, mercería, queso, sedería, algodón, loza, cristalería, papel y ovillos de algodón.
Sueca	73	(desconocida)	Madera de pino.
Rusa	15	Riga	Madera de pino.
Inglesa	75	Liverpool	Lencería, loza, aceite de ballena, estaño y algodón.
Inglesa	105	Liverpool	Hojas de lata, lanería, algodones, artículos de hilo y vino devuelto.
Inglesa	150	Londres	Chapas de astas, algodón, planchas de cobre, estoperoles de cobre, arcos de hierro, lanerías, mercerías, lencerías, cerveza, sombreros, drogas, papel, betún, azúcar de pilón, cables para buques y máquinas de medir líquidos.
Portuguesa	20	Lisboa	Tabaco, cuero y añil.
Inglesa	105	Gibraltar	Lanería, algodón, mercería, lencería, cerveza y cacao de Caracas.
Sueca	104	Gotemburgo	Madera de pino.

Sarda	258	Génova	Mármol, cáñamo, sedería, trajes, pañuelos, mantillas, bordados, blondas, flores contrahechas, coral labrado, alhajas, cuerdas, drogas, pastas, arroz, papel, lencería, muselina y tul.
Española	55	Gibraltar	Duelas, cacao de Caracas e hierro en flejes.
Española	50	Londres	Lencería, lanería, algodones, azufre, papel, mercancías, sederías, cuadros y tabaco.
Sarda	100	Gibraltar	Lanería, algodón, azufre, papel, mercería, sedería, tabaco y monedas de oro.
Rusa	77	Loviisa	Madera de pino.
Inglesa	121	Gibraltar	Algodón, cacao de Guayaquil y Trinidad, lanería, sedería y canela.
Rusa	112	Loviisa	Madera de pino.
Española	15	Gibraltar	Té, tabaco, purga de Jalapa, cacao, lana, alhajas de oro, drogas, licores, ropa de uso y plata labrada.
Sarda	28	Gibraltar	Cacao quebradillo, cuarterones vacíos, tabaco, clavazón, papel, salchichones, algodones, lencerías y mercería.

Fuentes: *Diario Mercantil*, *Diario de La Vigía*. Elaboración propia.

Durante los años 1830 y 1831, que fueron los completos de la franquicia —ya que los de 1829 y 1832 fueron parciales— la navegación de cabotaje o costanera entre los puertos de la Península y Cádiz creció al menos en 750 expediciones. Los puertos catalanes se manifestaron especialmente dinámicos en la relación con el Puerto Franco, por el número de sus despachos que desde éste se dirigieron hacia América, especialmente para el Río de la Plata. Ha de destacarse que la mayor parte de los buques extranjeros que zarparon de Cádiz durante la franquicia, lo hicieron cargados; cuando, con anterioridad a la misma, lo más común fue que salieran en lastre, como volvería a suceder una vez finalizado el periodo de libertad, con excepción de los que llevaban sales para Terranova y los puertos del Norte de Europa, y los que transportaban vinos para Inglaterra.

Las ventajas que ofrecía el Puerto Franco —del que no debe olvidarse su carácter de gracia otorgada por el monarca—, se vieron limitadas desde los principios por el Reglamento que desarrolló el decreto de 21 de febrero de 1829, cuya redacción fue efectuada con un sentido restrictivo; así como por las actuaciones que desde el Gobierno se siguieron para suprimir el comercio libre de tabaco en la ciudad, y los amagos efectuados para abolir la misma franquicia. Todo esto provocó bastante incertidumbre, ya que los comerciantes gaditanos vivieron en una inquietud constante, pendientes de las noticias que llegaban, en tal sentido, desde la corte; y generó bastante desconfianza en el exterior. Mas, no obstante esta serie de trabas que limitaron los efectos del comercio libre, la población de Cádiz aumentó durante estos años hasta alcanzar los 56.000 habitantes, diez mil más de lo que tenía en 1828.

En síntesis: el beneficio de la libertad de comercio que representó el Puerto Franco se proyectó a todas las provincias marítimas de España, que acrecentaron el comercio de cabotaje y ultramarino. Los productores vieron facilitadas las salidas de sus productos, que aumentaron su valor; los inversores hallaron una ocasión oportuna para el empleo de sus capitales; y los consumidores se aprovisionaron a precios más bajos que antes de la franquicia; con el consiguiente aumento del empleo y de las rentas.

9. LA DEROGACIÓN DE LA FRANQUICIA.

Al iniciarse marzo de 1831, ocurrieron en la bahía de Cádiz determinados sucesos que afectaron decisivamente el futuro del Puerto Franco. Una conspiración liberal provocó un levantamiento popular y un alzamiento militar, relacionados con el pronunciamiento liderado por Salvador Manzanares en el Campo de Gibraltar —que se hallaba auspiciado por Torrijos, quien se encontraba refugiado en la colonia británica desde 1830—. En la ciudad de Cádiz los principales acontecimientos se produjeron durante la noche del día 2 y la tarde del 3. En la mañana de éste, el Gobernador político y militar de la plaza, y Subdelegado especial de policía en la misma, Antonio del Hierro y Oliver, que había sido nombrado en septiembre antecedente para reprimir con contundencia las conspiraciones liberales, publicó un edicto anunciando fuertes medidas contra aquellos que querían hacer parecer que en Cádiz se respiraba “revolución e innovaciones fantásticas”, advirtiendo en el mismo que la

guarnición y el batallón de los Voluntarios Realistas permanecían leales y garantes del orden. La Junta revolucionaria de Cádiz, que había entrado en contacto con Felipe Rivero, teniente coronel del Regimiento del Rey, para que encabezara la insurrección, acordó el asesinato del Gobernador, cuya muerte serviría de detonante al levantamiento. El día 3, a las tres de la tarde, Antonio del Hierro fue mortalmente herido con arma blanca en la esquina de las calles Verónica y Carne por seis embozados. Simultáneamente al atentado, un grupo de ciudadanos armados con espadas y pistolas recorrieron la calle Ancha y llegaron a la plaza de San Antonio aclamando con vítores a la Libertad y a la Constitución. El capitán Fernando de Zayas, comandante de la guardia de la plaza, mandó hacer fuego contra los levantados e intentó controlar la revuelta en los momentos iniciales, mientras algunas compañías salían de sus cuarteles. Durante unas seis horas se luchó en la ciudad, provocando las tropas realistas bajas entre los civiles y algunos jóvenes militares sublevados, como en el caso de un tal Juano, cadete del Regimiento de la Reina, que lideró parte de la contienda y fue detenido después de recibir un bayonetazo en un brazo, en unión de otros compañeros. Felipe Rivero no sólo no se puso al frente del levantamiento, sino que fue considerado entre los realistas como el sujeto que salvó la plaza, ocupándose luego en la represión de los revolucionarios. El nuevo Gobernador interino de Cádiz, Angel Díaz del Castillo –Teniente del Rey en la ciudad– estipuló una retribución de 1.000 pesos fuertes a quien delatase al asesino de su antecesor y adoptó medidas muy severas contra los conspiradores.

En la vecina Isla de San Fernando, la sublevación fue un completo éxito, asegurado con el alzamiento militar que protagonizó la Brigada Real de Marina a la que se unieron tropas de dos regimientos de Infantería, el del Rey y el 10.º de Línea, a cuyo frente se colocó el oficial Asensio Rosique. Las autoridades municipales fueron depuestas, y su lugar fue ocupado por una Junta de siete miembros, entre los que estaban el Marqués de Ureña –que había sido Alcalde constitucional durante el Trienio Liberal– y el auditor Ortiz del Barco; se nombró Gobernador de la ciudad al capitán de navío Marcelino Dueñas; se desarmó y disolvió el cuerpo de Voluntarios Realistas, y se reorganizó la Milicia Nacional; se liberaron presos que se hallaban en el penal de Cuatro Torres en el arsenal de La Carraca; y se preparó una activa defensa de la ciudad.

Cuando los pronunciados de San Fernando constataron el fracaso del levantamiento en Cádiz, se dirigieron en número de unos 1.200 hacia Vejer de la Fronte-

ra, que fue el lugar de encuentro convenido donde deberían reunirse las tropas revolucionaria provenientes del Campo de Gibraltar y de la Serranía de Ronda. A las fuerzas del 2.º Batallón de la Brigada Real de Marina se unieron unos ochenta soldados de los regimientos de Infantería referidos, antiguos milicianos nacionales y otros paisanos, así como diversos oficiales. La columna fue comandada por el capitán de la Brigada Real Juan Bautista Michelena y tomó Vejer en la mañana del día 5. Tres días más tarde, las fuerzas realistas de Quesada, Capitán General de Andalucía, que habían salido de El Puerto de Santa María, asaltaron Vejer y la ocuparon, después de prometer el indulto a la tropa y a los suboficiales levantados, pero no a la oficialidad. Cuatrocientos defensores de la libertad cayeron en poder del ejército fernandino, y los oficiales que pudieron escapar se refugiaron en Gibraltar y en Tánger¹⁵⁹.

En Cádiz se estableció un luto de tres días por el Gobernador asesinado, celebrándose las exequias públicas los días 11 y 12. Paralelamente, se llevó a cabo una fuerte represión contra los liberales, recompensándose la delación de los mismos. Juano con dos de sus compañeros fueron pasados por las armas, y se culpó de la muerte de Antonio del Hierro a un tal Pablo Palacios –mayordomo del café *Victoria*–, al que se ejecutó, seccionándose a su cadáver una mano que fue colocada en una jaula y expuesta al público para general escarmiento.

Además, se adoptó una medida enormemente perjudicial para Cádiz, al decretarse la expulsión de la ciudad de todas las personas vecindadas desde 1822, lo que afectó muy negativamente a la actividad económica¹⁶⁰. El Consulado y el Ayuntamiento intentaron por todos los medios evitar su aplicación y calmar la ira del monarca, proponiendo –a través de sus representantes en Madrid– el establecimiento en Cádiz de una policía que cuidase del orden; pero la idea fue rechazada en términos muy enérgicos, y se reafirmó la estricta observancia de las represivas determinaciones que se habían adoptado desde los primeros días del mes de marzo. Los comisionados elevaron a Fernando VII varias súplicas, destacando en las mismas los efectos perniciosos que tan rigurosa medida conllevaba, al expatriar a unos, impedir la entrada de otros, e inspirar la desconfianza general hacia Cádiz, con sus efectos sobre la paralización del tráfico mercantil, que era prácticamente la única fuente de vida para esta plaza; cuyo retroceso –alegaban– sólo beneficiaría al comercio de Gibraltar, que por efecto de la franquicia “había dejado de ser el desagüe de la riqueza de España”¹⁶¹. Pero el monarca de ningún modo se con-

¹⁵⁹ CASTELLS, Irene: *La utopía insurreccional del liberalismo. Torrijos y las conspiraciones liberales de la década ominosa*. Barcelona, Editorial Crítica, 1989; pp. 188-206.

¹⁶⁰ AHMC, Libro 10.211, fol. 289.

¹⁶¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.211, fols. 333, 531.

movió, y ni tan siquiera recibió a una representación de la ciudad que intentó entrevistarse con él para evitar la aplicación de un castigo tan severo¹⁶². Mucho se temió que la fracasada intentona revolucionaria sirviese de excusa a los enemigos del Puerto Franco, y que la decisión de expulsar de Cádiz a las personas referidas no fuese sino la primera de una serie de actuaciones que desembocarían en la derogación total del mismo, como así ocurrió¹⁶³.

El 13 de junio se publicó un decreto que modificaba substancialmente el sistema, al disponer que la franquicia se realizaría por medio de un libre depósito efectivo de géneros y efectos prohibidos en un recinto enteramente franco fuera de la ciudad, y por medio de un depósito ficticio de géneros y efectos no prohibidos dentro de la ciudad, en las casas y almacenes de los comerciantes. El recinto franco se establecería y cerraría en Puntales, y en él se admitirían y guardarían libres y por un plazo indeterminado todos los efectos y géneros prohibidos, a excepción de los estancados. En contrapartida, Cádiz quedaba exonerada de las obligaciones adquiridas con la Hacienda y recuperaba la capitalidad de la provincia¹⁶⁴.

Todo esto venía a significar un revés enorme en las expectativas puestas en la franquicia portuaria como agente dinamizador de la vida económica de la ciudad. Las corporaciones gaditanas reaccionaron con rapidez haciendo ver al Gobierno las consecuencias tan nefastas que para los intereses de los comerciantes se derivaban, en especial para los que habían llevado a Cádiz efectos ilícitos, que en este puerto eran de libre consumo y cuya libertad de venta se terminaba, teniendo que trasladarlos a otro recinto y exportarlos forzosamente del reino con la consiguiente pérdida de capital; lo que para muchos significaría una ruina segura¹⁶⁵. Las presiones de la ciudad para que no tuviese aplicación el decreto del 13 de junio tuvieron éxito, y una orden del día 28 suspendió sus efectos, incluido el de la capitalidad¹⁶⁶. En un gesto simbólico de la satisfacción que produjo la superación de tan gran obstáculo, y con las esperanzas puestas en que no volviese a ponerse en tela de juicio la franquicia, se decidió colocar un retrato de Fernando VII en la casa del Consulado, sufragado con los fondos del Puerto Franco¹⁶⁷. Pero el comercio gaditano

¹⁶² AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.212, fol. 628 vto.

¹⁶³ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.212, fols. 643 vto., 651.

¹⁶⁴ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.212, fols. 668-669.

¹⁶⁵ AHMC, Libro Copiador de Oficios del Ayuntamiento y Consulado sobre Puerto Franco (1826-1835), fols. 119-120.

¹⁶⁶ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.212, fol. 687.

¹⁶⁷ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.212, fol. 703.

no se llamaba a engaños y sus comisionados en la corte informaban de que la orden del 28 de junio era puramente suspensiva de los efectos del decreto del día 13; y que, sin perjuicio de esta medida provisional, el expediente sobre el Puerto Franco seguía instruyéndose para que en su día recayese una determinación final sobre la franquicia, que intuían la peor¹⁶⁸.

Entre los miembros de la Comisión que se formó entonces “para el arreglo del Puerto Franco”, figuró Encima y Piedra que substituiría el 1 de octubre de 1832 a López Ballesteros al frente de la Secretaría de Estado de Hacienda¹⁶⁹. Para los funcionarios de ésta, el contrabando de tabaco, principalmente, y la facilidad con que se abusaba del beneficio de la bandera española para la introducción de géneros extranjeros, hacían necesaria una reforma de la concesión para mejorar la recaudación de las rentas y las cargas que pesaban sobre la franquicia. Las exigencias pasaban por la existencia del estanco de tabaco en la ciudad —la Hacienda adquiriría a precios convencionales el que existiese en la plaza en manos de los particulares—, y que la llegada de buques españoles con géneros extranjeros estuviese más controlada, obligándolos a que expresaran sus destinos. Tales productos gozarían de absoluta libertad para ser vendidos en el Puerto Franco y para ser exportados, mientras que para su internación en la Península tendrían que llevar guías o certificados.

Los gaditanos manifestaron de continuo que el estanco del tabaco en su ciudad y el Puerto Franco eran dos extremos absolutamente irreconciliables, y nunca aceptaron que la disminución de la renta de tabacos en las provincias meridionales fuera una consecuencia de la franquicia. Adujeron en todo momento que las razones para comprender las verdaderas causas de tal aminoración tendrían que buscarse en el mal surtido de las tercenas y los estancos, la excesiva subida de los precios, y las actuaciones malintencionadas de guardas, empleados y directivos de esta renta pública, que iban destinadas a desacreditar al Puerto Franco¹⁷⁰.

¹⁶⁸ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.212, fols. 750 vto.-758.

¹⁶⁹ RULL SABATER, Alberto: *Diccionario sucinto de Ministros de Hacienda (s. XIX-XX)*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1991. Documento 16. Victoriano de Encima y Piedra había sido, en 1816, diputado del Comercio de Cádiz; en noviembre de 1819, Vocal de la Junta del Sistema General de Hacienda; y en marzo de 1829, Director de la Real Caja de Amortización. Su paso por el Ministerio de Hacienda fue muy efímero, pues cesó el 15 del mismo mes de octubre.

¹⁷⁰ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.211, fol. 533 vto.

El mes de agosto representó un auténtico calvario para los comerciantes gaditanos y sus comisionados en la corte: el regidor Francisco Muñoz, Prudencio Hernández de Santa Cruz por la Junta de Comercio, y el Marqués de Casa Irujo; hasta el punto de que los dos primeros comunicaron a Cádiz la imposibilidad de continuar con el encargo asumido, y la necesidad urgente que tenían de salir de la capital. Finalmente, el 18 de septiembre de 1831, se emitió en La Granja de San Ildefonso el decreto de derogación de la franquicia, conformándose Fernando VII con el dictamen que le presentó el Consejo de Ministros a la vista del expediente instruido en la Secretaría de Estado de Hacienda. Atendiéndose al artículo 8.º del decreto de 21 de febrero de 1829, la absoluta supresión tendría lugar en el término de un año.

A partir de entonces, en Cádiz la mayor preocupación fue la de obtener una rebaja en las obligaciones que se habían contraído con la Hacienda, al conllevar el anuncio de la derogación de la franquicia un descenso inmediato en la actividad portuaria, con una muy sensible disminución de los ingresos; lo que imposibilitaría satisfacer los compromisos que se constituyeron por escritura. En consecuencia, la Junta Directiva del Puerto Franco solicitó al Gobierno que se efectuase una reducción en las cantidades pactadas, que debería entenderse como una justa compensación a la ciudad por los perjuicios que la supresión conllevaba; debiendo considerarse, además, que todavía se arrastraba un déficit en el presupuesto del año 1830, y que el descubierto de 1831 se elevaba en el momento a 2.453.183 reales y 8 maravedís de vellón.

La desabrida respuesta fue el recordatorio de las órdenes de 26 de mayo de 1829, de 10 de noviembre y 14 de diciembre de 1830, en las que se declaraban las responsabilidades subsidiarias de los pagos a la Hacienda por parte de los individuos que hubiesen conformado el Ayuntamiento y el Consulado durante el tiempo de vigencia de la franquicia, así como la conminación por parte del Intendente con el nombramiento de una audiencia de ejecución para proceder contra los bienes de los mismos. En consecuencia, ambas corporaciones acordaron celebrar una reunión con los miembros que pertenecieron a las mismas desde que se otorgó la escritura del concierto con el Estado el 15 de abril de 1829, para que tuviesen conocimiento de un oficio en el que se trataba acerca de la responsabilidad de su cumplimiento, así como de la situación financiera del Puerto Franco, y estudiaran los medios de enjugar su déficit. En este encuentro se leyó el decreto que facultaba a la Intendencia a proceder contra todos ellos por la vía gubernativa establecida en las leyes e instrucciones complementarias, y por los

medios ejecutivos que estaban prescritos para actuar contra los deudores de contribuciones a la Hacienda, con el objeto de hacer efectivos los pagos correspondientes¹⁷¹.

También se nombró una Comisión de las dos corporaciones para representar al Gobierno, proponiendo las medidas que procurasen el fomento del comercio gaditano una vez terminada la franquicia. Se solicitó que, además del Puerto de Depósito que se hallaba establecido con anterioridad a la misma, se le concediese otro Depósito para los géneros y efectos de ilícito comercio por un tiempo indefinido, o al menos de diez años, admitiéndose el tabaco labrado y en rama de Cuba; sin adeudarse derechos de ninguna clase por las operaciones de compra, venta, permuta y extracción de los artículos en cualquier bandera para el extranjero y para las provincias de América, tanto fieles como disidentes; salvo el 1 por 100 de entrada y el 1 por 100 de salida correspondiente a todos los géneros, frutos y efectos que se encontrasen en ambos Depósitos, destinándose la mitad de uno y otro derecho al pago del déficit que resultara al terminar la franquicia. Al segundo de los depósitos señalados se trasladarían los géneros prohibidos que existiesen en Cádiz en el momento de la finalización de la misma, para que los comerciantes que tuviesen existencias de géneros ilícitos en el momento, no se arruinaran viéndose en la necesidad de reexportarlos precipitadamente. Por último, se pidió que la ciudad se encabezase por el importe de los derechos de puertas, concediéndose al Ayuntamiento y al Consulado la facultad para cubrir tal ajuste, con la intención de cargar lo menos posible al vecindario de modo que el comercio no retrocediera en demasía¹⁷².

Próxima ya la supresión absoluta del Puerto Franco, la Dirección General de Rentas comunicó —el 3 de septiembre de 1832— a la Intendencia de la provincia, que el Secretario de Estado de Hacienda le había ordenado días atrás que se llevase a efecto el establecimiento en Cádiz del Depósito de mercancías prohibidas, situándose extramuros de la ciudad, o en el punto que se considerase más a propósito, para admitir en él los géneros y efectos ilícitos de procedencia extranjera, excepto el tabaco, los demás productos estancados, y las armas y municiones. En dicho depósito entrarían todos los productos prohibidos existentes en Cádiz al tiempo de cesar la franquicia, así como las máquinas y utensilios destinados a la elaboración de cigarros, que los particulares habían introducido en el Puerto Franco desde el exterior¹⁷³.

¹⁷¹ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.212, fols. 1.012-1.017.

¹⁷² AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.213, fols. 320 ss.

¹⁷³ AHMC, Actas Capitulares, Libro 10.214, fols. 816, 816 bis vto.

El asesinato del Gobernador Hierro y Oliver fue la excusa formal que tuvo el Gobierno para eliminar el privilegio comercial concedido al puerto de Cádiz. Las razones de su liquidación fueron la constante presión ejercida en su contra por los sectores proteccionistas, y los problemas de la Hacienda a causa del descenso que se registró, sobre todo en los ingresos por el estanco de tabaco en las provincias limítrofes, del que se hizo responsable al contrabando proveniente del Puerto Franco, como ya se ha comentado¹⁷⁴. Recordemos que López Ballesteros –un epígono del despotismo ilustrado, animador de una línea “aperturista” en el ámbito del absolutismo– intentó poner orden en la administración del Estado a través del control presupuestario, ajustando en las cuentas los gastos a los ingresos, y que desde 1830 la situación se le había escapado de las manos con la caída de éstos; entre los cuales una partida muy importante estaba compuesta por los procedentes del estanco del tabaco¹⁷⁵.

Estas fueron las razones que motivaron la derogación del Puerto Franco, y no “las condiciones onerosas que [la ciudad] aceptó para obtenerla”, como escribió Vicens Vives, quien siguió el juicio emitido por Moreau de Jonnés, el cual detalló que “las obligaciones contraídas por Cádiz hacia el Gobierno para obtener este privilegio, le precisaron al establecimiento de cargas onerosas sobre la navegación y las mercaderías importadas; por lo que destruyóse su prosperidad con la rapidez que se levantó”¹⁷⁶.

El Puerto Franco había puesto de manifiesto con rotundidad las incompatibilidades existentes entre la libertad económica y la Hacienda absolutista. En la confrontación protección-librecambio existía una cuestión fundamental, relativa a una Hacienda en constantes agobios “y en la que la renta de aduanas era un renglón indispensable”¹⁷⁷. A la franquicia gaditana se culpó de que, durante su existencia, las rentas generales tuvieron en España una disminución de 40 millones de reales. En lo referente a las de aduanas, mientras que para el bienio 1826-27 el

¹⁷⁴ COMÍN, Francisco & MARTÍN ACEÑA, Pablo, en el libro *Tabacalera y el estanco de tabaco en España*, op. cit., detallan que “los valores relativos de las Rentas estancadas y del tabaco aumentaron en los períodos 1824-1829 y 1847-1851”; pp. 94-95, Gráficos 1,2,3, 4.

¹⁷⁵ FONTANA LÁZARO, Josep: *La Hacienda en la Historia de España (1700-1931)*. Madrid, Ministerio de Hacienda / Instituto de Estudios Fiscales, 1980: págs. 38-39.

¹⁷⁶ VICENS VIVES, Jaume (dir.): *Historia de España y América social y económica...*, op. cit., p. 208. MOREAU DE JONNÉS, Alexandre: *Estadística de España*, op. cit., p. 243.

¹⁷⁷ LLUCH, Ernest, “Prólogo” al libro de VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía*, op. cit., p. 16.

porcentaje de sus ingresos medios en el valor total del comercio exterior fue del 12'6 por 100, y en el valor total de las importaciones del 20'4 por 100; durante los años 1829-31 quedaron reducidos al 9'5 por 100 y al 16'3 por 100, respectivamente¹⁷⁸. Cuando Manuel María Gutiérrez, en 1839, ponía de nuevo su pluma al servicio de los proteccionistas catalanes y publicaba las *Nuevas consideraciones sobre la libertad de comercio y puertos francos*, arremetía contra las aspiraciones de los comerciantes gaditanos, incidiendo donde más le dolía a un Estado con presupuestos deficitarios y deudas permanentes, al señalar que con el Puerto Franco Cádiz sustituyó a Gibraltar como gran foco contrabandista contra España, inundando de tabacos ilícitos la Península, actuando así contra las rentas privatizadas estatales, de cuya disminución lo culpó, señalando además que “no hubiera parado hasta aniquilarlas”¹⁷⁹.

La participación de la renta de Aduanas en la composición porcentual de las Rentas ordinarias del Estado, entre 1807 y 1832, descendió del 18 por 100 al 7,6 por 100, siendo la caída muy pronunciada desde el año 1824, cuando se registró un 16,8 por 100¹⁸⁰. Francisco Comín ha especificado que “en el quinquenio 1829-33 los ingresos nominales por aduanas alcanzaron el mínimo de todos los años 1801-1841 [...] En estos años finales del reinado de Fernando VII, la recaudación de Aduanas era la mitad aproximadamente de su valor a principios de siglo y en los años 1841-43, en que se había recuperado el nivel inicial”¹⁸¹. La responsabilidad de que tan sensible reducción se debiera en gran medida a la franquicia nunca fue admitida por los gaditanos, quienes alegaron que —por el contrario— el Puerto Franco había dinamizado el comercio general de España, cuya prueba mayor eran las exportaciones que se efectuaron desde el mismo para los puertos peninsulares, así como las expediciones que desde éstos llegaron a Cádiz. Un ejemplo concreto del aumento de los ingresos se encontraba en la Aduana trasladada a la ciudad de

¹⁷⁸ COMÍN, Francisco: *Hacienda y Economía en la España contemporánea (1800-1936)*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda / Instituto de Estudios Fiscales, 1988; Volumen I, pp. 121-122, Cuadro 7.

¹⁷⁹ GUTIÉRREZ, Manuel María: *Nuevas consideraciones sobre libertad absoluta de Comercio y Puertos Francos o impugnación de la “Memoria sobre libertad de comercio y Puerto Franco de Cádiz”, por el Sr. D. Pío Pita Pizarro, y de las “Reflexiones sobre Aduanas, y efectos de la ley prohibitiva”, por el Sr. D. Manuel Inclán, y del folleto “La España en su estado actual y porvenir por un viagero inglés”*. Madrid, Imprenta de la viuda de M. Calero, 1839; p. 637.

¹⁸⁰ COMÍN, Francisco: 1988 *Hacienda y Economía en la España contemporánea*, op. cit; Volumen I: El afianzamiento de la Hacienda liberal (1800-1874), pp. 102 ss., Cuadro 10.

¹⁸¹ COMÍN, Francisco: 1988 *Hacienda y Economía en la España contemporánea*, op. cit; Volumen I: El afianzamiento de la Hacienda liberal (1800-1874), pp. 121-122, Cuadro 4.

San Fernando durante aquella época, cuya recaudación fue más considerable que la de los años inmediatos anteriores, cuando se hallaba instalada en la ciudad de Cádiz. Los librecambistas gaditanos manifestaron en todo momento que nunca se aportó una demostración evidente que relacionara directamente la franquicia con el descenso de las rentas generales; y que las razones de esta caída tendrían que buscarse en la errónea política económica que se seguía y en los desórdenes de la Administración.

Además de acusarse al Puerto Franco de constituir un medio cómodo para la introducción del contrabando, con el consiguiente perjuicio para la Hacienda, los opositores a la franquicia resaltaron que era inaceptable que se concediera este privilegio a una ciudad, en detrimento de las demás, y que el mismo era oneroso para la agricultura e industria españolas.

Los gaditanos replicaban que la franquicia no podía ser considerada una prerrogativa, ya que no sólo jamás se habían opuesto a que se establecieran otros puertos y depósitos francos en la Península, sino que alentaban a que se creasen. La medida adoptada para Cádiz no debería considerarse como un hito aislado, sino como parte del conjunto de las urgentísimas y más importantes reformas que España debía adoptar para modernizar su economía, comenzando por su sistema fiscal: erección de puertos francos y puertos de depósitos; abolición de los estancos; eliminación de las aduanas interiores; reorganización de las aduanas exteriores y simplificación de las diligencias en las mismas, como recogió en su obra José Joaquín de Mora¹⁸².

En cuanto a que la franquicia perjudicaba a la agricultura, en Cádiz la opinión era precisamente la contraria. Se resaltaba que los progresos en este sector estarían siempre en razón de la libertad que gozara el comercio para acercar los productos a sus consumidores, ensanchándose los mercados conforme se ampliaban las empresas mercantiles y las relaciones con el exterior. La apertura comercial, en

¹⁸² MORA, José Joaquín de: *De la libertad de Comercio*. Sevilla, Establecimiento tipográfico de la plaza del Silencio núm. 23, 1843; pp. 189-190. Edición facsímil, con estudio introductorio de SCHWARTZ GIRÓN, Pedro: "De la libertad del comercio, por José Joaquín de Mora: Una defensa del libre-cambio a mediados del siglo XIX". Madrid, Instituto de Estudios Fiscales – Ministerio de Economía y Hacienda. Clásicos del Pensamiento Económico Español, 1999. Sobre Mora, vid. también: SIEGRIST DE GENTILE, Nora: *José Joaquín de Mora y su manuscrito sobre la industria y el comercio de España hacia 1850*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz; con prólogo de TORREJÓN CHAVES, Juan: "Libertad política y libertad económica en José Joaquín de Mora: Una semblanza de su vida y su obra".

consecuencia, sólo proporcionaba beneficios al campo español, y las restricciones y prohibiciones que embarazaban el comercio extranjero dañaban, en última instancia, a la agricultura española. Se ponía como ejemplo el futuro que esperaba a los cosecheros y comerciantes de vinos andaluces y catalanes, si las trabas existentes en España fuesen imitadas por los demás países, en particular por Inglaterra.

Con relación al daño que el Puerto Franco creaba a la industria española, los gaditanos respondían que la protección existente hasta el momento, que impedía la entrada de los productos extranjeros, había resultado tan perjudicial como infructuosa en sus resultados. Conceptuaban que era un delirio pretender que en un país se desarrollaran todos los ramos de la industria, ya que —por un lado— este fomento se efectuaba a costa de los propios consumidores, y —por otro— incentivaba el contrabando. Además, la existencia en España de fábricas que progresaban y triunfaban de la competencia exterior, sin los elementos de la protección, era un claro exponente de los beneficios de la libertad. Ponían el ejemplo de que, en Cataluña, prosperaban las fábricas de papel, de sombreros, de paños y algunas de tejidos de lana y de seda; mientras que las de los tejidos de algodón pintados pugnaban por desarrollarse, sin lograrlo. Para los librecambistas gaditanos, el elemento de oposición más influyente y tenaz de la industria española en contra de la libertad de comercio era el sector textil algodonero catalán, que inició a partir de 1832 su extraordinario despliegue —en noviembre de 1833 fue la apertura de la fábrica Bonaplata y Comp^a.—

El criterio de la burguesía gaditana era que debía responsabilizarse del atraso industrial español a la política proteccionista. La capacidad de competir con los productos del exterior resultaba del todo imposible mientras se mantuviera artificialmente el sistema prohibitivo, que redundaba en los elevados precios y, como consecuencia, en el desarrollo del comercio ilícito. El contrabando proveía a los españoles de todos los artículos que la producción nacional se mostraba incapaz de proporcionar, o si lo hacía era a unos precios desmesurados. Impedirlo resultaría imposible, dado que —por encima de todo— lo fomentaba la propia legislación; y, sin un cambio de la misma encaminado al levantamiento de las prohibiciones de los artículos indispensables para el consumo y la reducción de los impuestos sobre los demás, era una batalla perdida aminorar la actividad decretada como ilícita. Para el fomento de la industria nacional, desde la óptica librecambista era necesario destruir el entramado de prohibiciones y restricciones del marcadamente proteccionista *Real Arancel general de entrada de frutos, géneros y efectos del extranjero para el gobierno de las Aduanas del Reino* —publicado el 19 de octubre de 1825 y que empezó a regir el 1º de enero de 1826—, fundamentado en el principio del mercado reservado y que subsistió, con un gran número de modificaciones, hasta la ley

de 8 de julio de 1841¹⁸³. La postura a adoptar por los fabricantes españoles tenía que ser, precisamente, la contraria, removiendo los obstáculos verdaderos que impedían el desarrollo de sus empresas, y abandonando la posición que preconizaba la salvaguardia de la producción nacional respecto de la competencia extranjera, que era el fundamento del atraso y la decadencia nacional.

Un ejemplo a favor de los beneficios que proporcionaría la eliminación del parapeto proteccionista lo representaba el adelanto industrial que gozó la propia Cádiz durante el Puerto Franco, con ausencia de leyes prohibitivas eludidas por el contrabando y en lucha con la competencia internacional. Sin una tradición industrial de cierta importancia, en la ciudad se desarrollaron al amparo de la franquicia fábricas de tabacos, pastas para abastecer a América —que antes se surtía con las de Génova—, paraguas, sombreros, guantes, bordados, y muebles de carpintería y ebanistería. Las calidades y los precios permitieron no sólo que la producción local eliminara la competencia que con anterioridad efectuaban los extranjeros, sino que una parte de la misma se destinara a la exportación, como fue el caso de los guantes que los ingleses adquirirían para llevar a Londres, y del mobiliario de calidad que se vendió muy bien en Cuba, Puerto Rico y las Islas Canarias. Estas manufacturas se desarrollaron mediante el estímulo beneficioso de la competencia y por la posibilidad que existió de importar libremente máquinas y herramientas que eran hasta entonces desconocidas; sin lo cual no se hubiera podido conseguir el grado de perfección técnica y el descenso en el precio de los costes industriales que posibilitaron ocupar un espacio propio en los mercados exteriores.

Decretada la derogación de la franquicia y la supresión total en el plazo de un año, se formó una Comisión liquidadora del Puerto Franco, cuyas actuaciones se desarrollaron hasta el 22 de marzo de 1837 en que se disolvió¹⁸⁴. Tal día se lo

¹⁸³ Por el arancel de 1826, la aplicación del derecho único "ad valorem" sobre el diferencial de bandera, se recargó entre un 50 y un 200 por 100 a los buques extranjeros respecto a los españoles, mientras que la lista de géneros prohibidos fue conformada nada menos que por 657 artículos. Y ni aún así quedaron satisfechos los ferreteros vascos y los algodoneiros catalanes, quienes intentaban alcanzar un grado mayor de protección. El recargo que con el nombre de *derecho diferencial de bandera* se cobraba sobre los derechos impuestos a las mercancías, según los aranceles de Aduanas, no fue abolido en España hasta el Decreto de 22 de noviembre de 1868 que dictó y refrendó Laureano Figuerola, comenzando a regir la supresión desde el 1.º de enero de 1869.

¹⁸⁴ AGI, Consulados, legajos 1.671, 1.672, 1.683 y 1.684; Libros 930, 1.718-1.721. AHMC, Caja 4.415.

comunicó al Ayuntamiento de Cádiz y le remitió un libro con 66 páginas escritas, comprensivo del inventario de todos los legajos, libros, papeles y enseres existentes, pertenecientes a aquél.

10. POSTERIORES INTENTOS DE RESTAURACIÓN DEL PUERTO FRANCO.

Después del fallecimiento de Fernando VII y durante la regencia de María Cristina de Borbón, se replanteó en Cádiz la reposición de la franquicia. Entre los medios de presión, apareció en 1834 un trabajo publicado por Pío Pita Pizarro, bajo el título de *Memoria sobre libertad de comercio y el Puerto Franco de Cádiz*¹⁸⁵, sustentado en los principios librecambistas más radicales que los comerciantes gaditanos venían defendiendo desde hacía más de dos décadas. Cinco años más tarde esta obra fue impugnada con gran virulencia por Manuel María Gutiérrez¹⁸⁶ —el traductor a la lengua española el Tratado de Say en su segunda edición francesa¹⁸⁷—, quien actuaba a sueldo de la *Comisión de Fábricas de Hilados, Tejidos y Estampados de Algodón* y, en consecuencia, se hallaba posicionado a favor del proteccionismo denostando el modelo de libertad comercial¹⁸⁸.

La *Memoria* quedó estructurada en seis partes: 1.^a) Males del sistema prohibitivo y las causas que lo sostenían; 2.^a) Definición y descripción de los puertos francos; 3.^a) Circunstancias particulares de Cádiz; 4.^a) La decadencia de Cádiz; 5.^a) Perjuicios atribuidos a la franquicia del puerto de Cádiz; 6.^a) Beneficios que produciría la franquicia de Cádiz.

Para Pita Pizarro, los modelos históricos a imitar eran los de los fenicios, griegos y cartagineses, quienes —siguiendo los preceptos de la naturaleza— vivieron en

¹⁸⁵ PITA PIZARRO, Pío: *Memoria sobre libertad de Comercio y Puerto Franco de Cádiz*. Cádiz, Imprenta de la calle de la Amargura, 1834. Con anterioridad, Pita Pizarro había dado a la luz las *Lecciones Generales de Comercio: seguidas de una noción ó rápida ojeada sobre la historia universal del mismo*. Madrid, Imprenta Real, 1833; una obra de carácter elemental, destinada a la instrucción de los jóvenes que se dedicaban al comercio. Otras publicaciones suyas fueron: *Examen económico, histórico-crítico de la Hacienda y Deuda del Estado, proyecto de su reforma general y la del Banco*. Madrid, Narciso Sanchíz, 1840; y *Conocimiento histórico y estadístico de la Hacienda pública de Francia: su administración y contabilidad*. Madrid, Imprenta del Archivo Militar, 1843.

¹⁸⁶ GUTIÉRREZ, Manuel María: *Nuevas consideraciones sobre libertad absoluta de Comercio y Puertos Francos...*, op. cit.

¹⁸⁷ SAY, Juan Bautista: *Tratado de Economía Política ó simple exposición del modo con que se forman, distribuyen y consumen las riquezas*. Traducido al castellano por don Manuel María Gutiérrez y don Manuel Antonio Rodríguez. Madrid, Imprenta de Collado, 1816.

¹⁸⁸ VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía (1800-1850)*, op. cit., pp. 93-102.

la absoluta libertad de comercio y de navegación. Consideraba que el origen de los males surgió con los romanos y los pueblos que los imitaron, los cuales depositaron su confianza en la agricultura. El establecimiento nefasto de las aduanas —que el autor atribuye a Augusto—, fue seguido por los pueblos del Norte y perfeccionado por los musulmanes en España, con el establecimiento del *almojarifazgo*. Los reyes de Castilla se mostraron incapaces de erradicar este sistema opresivo, pero se manifestaron moderados en su aplicación. El hacendista alababa a Alfonso el Sabio por reducir el pago de los derechos al 10 por 100, habilitar para el comercio a todos los puertos de mar castellanos, liberar el tráfico interior y propiciar la concurrencia de extranjeros; así como a Jaime II de Aragón, por la absoluta libertad que otorgó a los vecinos de Barcelona para el comercio interior y exterior.

Conceptuaba que la España de los inicios de la Edad Moderna había alcanzado su nivel de riqueza y poder gracias a la libertad de comercio que truncó el descubrimiento de América, el afán por la posesión exclusiva de los metales preciosos, y la aplicación de las ideas defendidas por “personas arbitranes”. Recordando a Martínez de la Mata, Pita Pizarro resaltaba cómo la “opresión reglamentaria” había acabado con el gran comercio castellano que se había expandido por todas las regiones de la tierra; y ponía los ejemplos de la decadencia ocurrida en ciudades como Burgos, Medina del Campo, Sanlúcar de Barrameda y Sevilla, así como en la marina mercante.

Precisamente, Cádiz había sido un buen ejemplo de los beneficios que a la economía proporcionaba la libertad, ya que gozó de franquicia hasta 1544; momento en el que se estableció el *almojarifazgo*, imponiéndose el 5 por 100 de entrada sobre todos los productos. Anteriormente, sus vecinos comerciaron sin pagar derecho alguno de entrada ni de salida, por tierra y por mar, aunque las mercancías fuesen extranjeras. Agustín de Horozco, en su *Historia de la ciudad de Cádiz*, cuya segunda redacción terminó en 1598, escribió sobre el asunto:

“Gozaron los vecinos de esta ciudad de su exención y franqueza hasta el tiempo presente, siéndoles ocasión de que toda la contratación se juntaba en ella y en esta bahía, trocando, vendiendo o cambiando el mercader de levante lo que había menester y se le ofrecía de poniente, y los del poniente lo que para aquellas partes habían de llevar, sin ser necesario que los del mar Océano pasasen al Mediterráneo, ni los de este mar al otro, sirviéndoles Cádiz de una plaza y feria la mayor del universo, y almacén de su mejor contratación, siendo esto de manera que a veces faltaban almacenes donde guardar y recoger las mercaderías, quedándose por la playa y

plazas, según que así lo vieron y conocieron muchos de los que hoy viven, pues poco más de cuarenta años que se desbarató este grande comercio, con la grosedad del cual, aunque no se cobraban derechos de la entrada, crecían otros aprovechamientos tanto que igualaban al que se dejaba de cobrar”¹⁸⁹.

Junto al recurso histórico, Pita Pizarro fundamentó su doctrina en diversos autores –Filangieri, el abate de Condillac, y Destutt de Tracy, principalmente— que se opusieron a la doctrina y actuaciones prohibitivas y restrictivas, destacando la degradación tanto económica como moral que las mismas comportaban. Con Say participaba de la visión positiva de la actividad contrabandista, considerándola como una respuesta natural a la ausencia de libertad de mercado, y destacaba su utilidad y beneficio generales. Resaltaba, además, los esfuerzos desperdiciados en la lucha entre Gobierno y metedores, así como las secuelas y costes económicos y sociales que la misma comportaba.

En tercer término, para este autor la doctrina de la libertad se fundaba en los hechos. La comparativa entre las épocas de opresión y de libertad del comercio español con América no admitía duda alguna sobre los beneficios de ésta, a la que consideraba “fundamento de la riqueza de las naciones”; mientras que el “bárbaro” sistema de las restricciones era la razón de su ruina.

En 1836, después de los sucesos del verano –insurrección popular, reaparición de las Juntas provinciales, proclamación de la Constitución de 1812, separación de la autoridad del Gobierno central—, que culminaron en la sublevación de los sargentos de La Granja, en Cádiz se vio la oportunidad de plantear la reposición del Puerto Franco, al vislumbrarse una nueva época en el comercio con América por haber España reconocido la independencia de México, y haber efectuado tratados de paz y amistad con aquella república. La situación del comercio gaditano era, a la sazón, insostenible ya que en ese año entraron en su puerto tan sólo 839 buques mayores, incluidos los de guerra¹⁹⁰.

Los liberales gaditanos –compuestos en buena parte por progresistas, herederos de los exaltados del Trienio Constitucional, educados en los principios de la

¹⁸⁹ HOROZCO, Agustín: *Historia de Cádiz*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2001; p. 87. Colección: “Fuentes para la historia de Cádiz y su provincia”. Edición, Introducción y notas a cargo de Arturo MORGADO GARCÍA.

¹⁹⁰ 382 españoles, 308 ingleses, 40 norteamericanos, 32 rusos, 25 sardos, 14 franceses, 12 portugueses, 8 suecos, 6 holandeses, 6 dinamarqueses, 3 austríacos, 1 toscano, 1 hamburgués y 1 belga.

Escuela Clásica y fuertemente influenciados por la corriente utilitarista de Jeremías Bentham¹⁹¹—entendían que se abría una era de reconciliación con las antiguas colonias, bajo los principios de la justicia e igualdad entre las naciones; que debería ser aprovechada para la modernización y el desarrollo de la economía española. Recomendaban como imprescindible fijarse de antemano en el cuadro funesto que presentaba la historia “de nuestra legislación económica desde el descubrimiento de la América hasta su emancipación”, debiendo renunciarse para siempre a sus principios y a los efectos ocasionados. Las prohibiciones y restricciones, los excesivos impuestos, la fiscalidad errónea, y el conjunto de trabas e impedimentos diversos, aniquilaron el comercio, destruyeron la industria nacional, las rentas del Estado, y facilitaron el contrabando. Todo, en su conjunto, preparó y aceleró la independencia de América y, cuando en el momento se ofrecían nuevas posibilidades en las relaciones con los Estados ultramarinos, desde Cádiz se proponía no vacilar sobre el nuevo sistema que debería adoptarse, cuyos resultados podrían esperarse más ventajosos que los que existieron durante la época colonial; ya que el papel que entonces jugó España fue el de mera intermediaria entre los tesoros americanos y las principales naciones europeas, que fueron las grandes beneficiadas al enriquecerse con los mismos.

El primer paso que habría de darse en la necesaria modificación del sistema prohibitivo y restrictivo, sería la concesión de la franquicia a uno o más puertos españoles —Cádiz entre ellos—, que impulsaría el movimiento mercantil y la circulación de la producción nacional; ya que, sólo proporcionando a las empresas mercantiles la libertad que necesitaban para poder competir en régimen de igualdad en los mercados internacionales, se atraerían los beneficios que los extranjeros sacaban de su comercio directo con América. Si bien, los burgueses gaditanos eran conscientes de que se partía de una posición de inferioridad, por la rivalidad y competencia que representaban los puertos europeos —en particular los de Inglaterra y Francia—, que tenían muy consolidadas sus relaciones mercantiles con las repúblicas de ultramar.

Asimismo, sin la apertura de la economía española, los tratados de paz y de comercio con las antiguas colonias, lejos de favorecer los intereses generales de la

¹⁹¹ El autor británico que más influyó en el pensamiento económico de las clases medias gaditanas en la década de los años 30 fue el escocés John R. Mac Culloch, difusor de las teorías de Ricardo, quien había fallecido en 1823. El librecambista José Joaquín de Mora lo calificó como “el mayor economista de la ciencia presente”. Según la filosofía utilitarista preconizada por Bentham, el objetivo de la moral era la de proporcionar la mayor felicidad posible al mayor número de individuos, siendo la utilidad general el fundamento de la actividad del legislador; principio éste que fue recogido en el anteriormente citado artículo 13.º de la Constitución de 1812.

nación, valdrían únicamente para incentivar y facilitar la emigración a las mismas de la juventud española. En consecuencia, la libertad de comercio sería un valioso instrumento para fijar y acrecentar la población nacional, además de servir de reclamo a los capitalistas que en su día se expatriaron para establecerse en puertos extranjeros, los cuales tendrían así una razón extraordinariamente poderosa para volver a su país.

Todos verían en el puerto de Cádiz, favorecido por la franquicia, el depósito que canalizaría el comercio español, de América, y de las naciones europeas. Los españoles acrecentarían —como ya había ocurrido durante la anterior etapa franca— la exportación de sus producciones agrícola e industrial, lo que a su vez fomentaría la ocupación en el interior del país, la marinería y los trabajadores portuarios, desarrollándose simultáneamente el tráfico interior y la navegación de cabotaje. Los traficantes de las costas cantábrica y atlántica hallarían los productos de Levante sin necesidad de dilatar sus viajes, liberándose de las demoras y contratiempos que generaba el paso del estrecho de Gibraltar; los comerciantes americanos podrían gozar mayores exenciones aún que en los demás puertos de Europa, retornando sus expediciones surtidas con productos peninsulares; mientras que los europeos verían la mejor salida de sus efectos para los mercados de América, prefiriendo a Cádiz por la brevedad de los viajes, y por la ventaja de volver con las producciones de la baja Andalucía y del Mediterráneo español.

El Ayuntamiento y la Junta de Comercio redactaron, en mayo de 1837, una exposición para la Regente con el ruego de que la pasara a las Cortes constituyentes, con el dictamen previo y el apoyo del Consejo de Ministros, para que se declarase a Cádiz Puerto Franco por el término de diez años, en conformidad con lo decretado el 21 de febrero de 1829, y bajo un conjunto de bases y condiciones cuyo contenido substancial fue lo siguiente:

- 1.^a- El puerto sería franco, y en él podrían entrar, salir y comerciar libremente los buques de todas las naciones amigas de España con frutos, géneros y efectos de cualquier especie. No se abonaría derecho alguno de entrada ni de salida, ni más gastos que los se fijasen en el Reglamento que se formaría de inmediato, tales como los de sanidad, anclaje y otros de carácter exclusivamente locales. Los únicos artículos prohibidos para la entrada en el Puerto Franco serían la pólvora, las armas, las municiones de guerra y el trigo extranjero¹⁹².

¹⁹² La prohibición del trigo extranjero para el consumo de Cádiz representaba una transigencia obligada con el objeto de evitar la oposición del sector cerealista, que gozaba en España de una situación de monopolio desde los decretos proteccionistas de 1820, cuando se impidió a las regiones litorales españolas surtirse del exterior.

- 2.^a- El Ayuntamiento y la Junta de Comercio procederían a ajustar la cantidad equivalente a los derechos de los consumos de Cádiz y a los productos de las rentas estancadas con el Intendente o la persona en quien delegase el Gobierno; atendándose a los rendimientos de los años 1834, 1835 y 1836. Ambas Corporaciones aseguraban la obligación de colocar por trimestres en la Tesorería provincial el importe de las sumas concertadas a favor de la Hacienda.

- 3.^a- El Ayuntamiento y la Junta de Comercio pondrían, en los mismos términos y en dicha Tesorería, el importe de las contribuciones de Frutos civiles, Paja y utensilios, Subsidio del comercio, Fortificación, y demás que a la sazón se cobraban por la Hacienda y que subsistirían una vez declarada la franquicia portuaria; corriendo su cobranza a cargo de las mismas corporaciones, las cuales podrían fijar la suma total de dichas contribuciones, obligándose a su pago¹⁹³.

- 4.^a- Además de recaudar las rentas enumeradas en la condición 3.^a y el equivalente de las expresadas en la condición 2.^a, ambas corporaciones quedarían facultadas para percibir las contribuciones necesarias para cubrir las cargas de la ciudad, la Junta de Comercio, los establecimientos de beneficencia, y otros cuyos productos pertenecían en el día a diferentes partícipes locales; imponiendo las sumas sobre el vecindario de Cádiz del modo que estimasen más equitativo.

- 5.^a- Una vez publicada la franquicia del puerto, inmediatamente se acordarían con los representantes gubernamentales las reglas bajo las cuales permanecería en Cádiz la Aduana, con el único fin de favorecer las empresas mercantiles del Puerto Franco, sin ocasionarles trabas ni dificultades de ninguna especie. A criterio del Gobierno, podría continuar en la ciudad la Intendencia y sus dependencias, bajo la condición de que ni el Intendente ni los jefes de sus oficinas podrían intervenir en las operaciones mercantiles, salvo en los casos de que para favorecerlo lo reclamasen los interesados. Los límites terrestres y marítimos del Puerto Franco serían

¹⁹³ A la sazón, el vecindario de Cádiz contribuía con cerca de 14 millones de reales a la Hacienda nacional, partícipes, fortificación y establecimientos de beneficencia. La petición conllevaba el compromiso de asegurar al Estado sus ingresos, en términos análogos a lo pactado cuando se obtuvo la franquicia en 1829.

acordados y designados por los delegados del Gobierno y de las corporaciones gaditanas que lo promovían, permaneciendo inalterables una vez establecidos, sin poder ser traspasados por los agentes del Resguardo por ningún motivo o circunstancia; así como tampoco podrían entrar sus buques dentro del radio de la franquicia. Sería de cuenta y cargo del Gobierno la formación de los resguardos exteriores, en la situación y número que se considerasen necesarios para evitar el contrabando.

- 6.^a- El puerto comenzaría a ser franco desde el día en que se hubiesen cumplidos las disposiciones previas e indispensables anteriormente señaladas. Durante el espacio de tiempo intermedio, los comerciantes de Cádiz quedarían facultados para internar en España los géneros y efectos que hubiesen pagado derechos; y si algunos no pudiesen efectuarlo en tan corto plazo, podrían constituirlos en depósitos intervenidos por la Aduana, sin gravamen alguno a los interesados. Ésta sería una de las primeras actuaciones con las que la Aduana favorecería al comercio sin perjudicar los intereses y operaciones de la franquicia. También los representantes del Gobierno y los promotores del Puerto Franco fijarían las reglas convenientes para que las mercancías procedentes de América y del extranjero, transportadas en buques españoles, conservasen para su ulterior destino el beneficio que los aranceles le señalaban, precaviéndose con eficacia los abusos y fraudes que pudieran intentarse.
- 7.^a- La declaración de la franquicia al puerto de Cádiz debería ser comunicada a los Gobiernos de todas las naciones por el Secretario de Estado y del Despacho, advirtiéndose que los extranjeros que acudieran a establecerse o a comerciar gozarían de la misma seguridad y protección que los nacionales. Se les aseguraría, además, que aún en caso de guerra o conflicto de cualquier especie con sus respectivas naciones, se les otorgaría el tiempo suficiente para retirarse sin ningún tipo de represalia o secuestro; ofreciéndose estas seguridades bajo la garantía del propio decreto de las Cortes que autorizara la franquicia, además de la palabra de la Regente en nombre de su hija la reina Isabel II.
- 8.^a- La franquicia debería quedar garantizada al menos por diez años, y si el Gobierno estimara que no habría de ampliarse este límite, lo debería anunciar con un bienio de antelación, con el fin de que los comerciantes sufriesen el menor perjuicio en la supresión del Puerto Franco.

La exposición, bases y condiciones relativas a la franquicia, elaboradas por el Ayuntamiento y la Junta de Comercio, fueron elevadas a la Regente por la Diputación Provincial, acompañadas de un escrito fechado el 15 de junio, en el que se destacaba que declarar a Cádiz Puerto Franco era el único medio de reparar el visible abatimiento de su comercio, y que tal concesión no habría de contemplarse como perjudicial a los demás pueblos de la nación, sino –por el contrario– favorecedora de su agricultura e industria y de la exportación de sus productos. Se especificaba cómo otras naciones habían descubierto en las franquicias de sus puertos el fundamento de su riqueza y poder; que el puerto gaditano gozaba de una situación muy privilegiada para facilitar el tráfico marítimo de Europa con América; que, precisamente, el Gobierno español tendría que establecer con las antiguas colonias americanas nuevas relaciones políticas y comerciales; y que Cádiz no era merecedora del lastimoso estado de miseria y ruina en que se hallaba, cuando precisamente era acreedora de tal favor por haberse significado tan grandemente en defensa de la libertad y de la patria, ya que de lo contrario se vería reducida a una triste y mera plaza de armas.

Se reseñaba, asimismo, que la Hacienda nacional resultaría particularmente beneficiada en la renta del tabaco, por cuanto que la concurrencia al Puerto Franco favorecería una reducción en los precios de la materia prima para el surtido de sus fábricas –que se calculaba en más de un 30 por 100 de los existentes en el momento–, y facilitaría el control del contrabando al evitarse mejor en Cádiz que a través de Gibraltar.

Las ciudades y los pueblos de la provincia marítima gaditana participarían igualmente de las ventajas del Puerto Franco, muy en particular la ciudad de San Fernando –a la sazón sumida en una crisis muy profunda–, que saldría favorecida con la prosperidad general del comercio, al participar directamente en el mismo a través de la sal, que era su más importante y casi única riqueza; aumentando la producción para los mercados exteriores, así como la actividad del transporte en barcas desde las salinas hasta los buques fondeados en la bahía. De manera indirecta, también se beneficiaría al potenciarse las actividades navales-militares, consecuencia del aumento del tráfico marítimo y de la necesidad de su protección¹⁹⁴.

¹⁹⁴ La paralización de las actividades industriales y la decadencia de la Armada provocaron en San Fernando –donde radicaba el Departamento de Marina– una muy importante disminución demográfica. Mientras que en 1787 la población de la que entonces se denominaba villa de la Real Isla de León se había elevado a 27.918 habitantes, en 1842 el partido judicial de San Fernando poseía 2.765 vecinos y 13.610 almas, según el “Estado de la población, riqueza imponible, contribuciones y renta líquida anual y diaria” incluida en la Memoria que remitió a la Secretaría de Estado de Hacienda el Intendente de la provincia de Cádiz.

Para inclinar a la Regente y a las Cortes a favor de la franquicia, los liberales gaditanos pusieron un énfasis especial, y muy oportuno, en advertir que junto a las razones económicas, existían poderosos justificantes políticos. Resaltaron que los fundamentos de la amistad y la alianza entre los Estados, además de cimentarse sobre la unidad de creencias o la semejanza de las instituciones, quedaban afianzados por medio de los vínculos de la recíproca conveniencia, donde las relaciones comerciales protagonizaban un papel primordial, al conectar entre los distintos países las necesidades del consumo con los intereses de los productores; impidiendo las trabas a la actividad mercantil, imperantes en España, una relación profunda con las más importantes naciones.

Comprender que a las ventajas aportadas a la prosperidad económica por el libre comercio, debían añadirse los beneficios que éste proporcionaba a la armonía entre las naciones, resultaba de una importancia primordial en aquellos momentos dramáticos para la causa liberal. El Estado se hallaba precisado de fuertes e inmediatos apoyos externos en su lucha contra el carlismo, ya que a mediados de marzo de ese año (1837) el ejército cristino –integrado por unidades españolas y británicas– había sido vencido en la batalla de Oriamendi por las tropas del infante Sebastián Gabriel. La victoria, que dio alas a los carlistas, provocó que –en el mismo mes de mayo en que los gaditanos pasaban su propuesta a la Regente– el pretendiente marchara sobre Madrid con 12.000 hombres.

Además, la situación de Cádiz era entonces insostenible: una ciudad con tristada con un tejido empresarial débil, agobiada por los impuestos –algunos de los cuales eran muy onerosos y específicos, como los destinados a la fortificación y reparación de sus murallas– y casi reducida al tráfico de sus consumos. La restricción de la actividad comercial y las pérdidas tan importantes ocurridas a causa de los apresamientos corsarios, habían dirigido las fortunas mercantiles a otros puertos extranjeros; o habían desviado la inversión hacia actividades rurales e industriales en poblaciones inmediatas; además de haber comprometido los capitales en los fondos públicos. El Ayuntamiento se veía obligado a ocupar diariamente a jornaleros, para disminuir el número de los indigentes que pululaban por las plazas y calles de la ciudad.

Por último, para los gaditanos era de justicia que el Estado efectuara una acción reparadora, concediendo la franquicia a la ciudad que siempre se había manifestado como la más firme columna de la libertad, de la nación y de su independencia, en cuyo seno se había promulgado la Constitución de 1812, que llevaba su nombre.

Otra exposición, del 9 de julio siguiente, fue dirigida desde Cádiz a la Regente, cuya principal intención era neutralizar una crítica surgida en torno al Puerto Franco, en lo tocante a su capacidad para dar salida a los productos agrícolas e industriales de España, por el mal estado de las comunicaciones interiores¹⁹⁵. El Ayuntamiento de Cádiz y su Junta de Comercio, retomando la vieja idea de hacer navegable el río Guadalquivir desde Sevilla hasta Córdoba –cuya puesta en práctica había resultado infructuosa–, se comprometieron a tomar a su cargo la empresa, franqueando su navegación por medio de canales laterales o de la manera que se precisara en el plan que aprobase el Gobierno. Cada una de estas corporaciones aprontaría una cantidad anual que se fijaría según el fomento que adquiriese el comercio gaditano; lo que se incorporaría como una más de las condiciones que regirían la franquicia.

La nueva empresa del Guadalquivir, que contaría así con unos ingresos anuales fijos, complementados con los arbitrios que el Gobierno agregase, facilitaría la comunicación de los pueblos de la alta Andalucía, la Mancha, e incluso Extremadura, con Cádiz y otros puertos meridionales. Además, los gaditanos aducían que el éxito de esta empresa podría servir de imitación a otras que fomentasen el establecimiento de ferrocarriles, y de nuevos caminos y canales, articulando el territorio interior con la costa, cuya comunicación se efectuaría con líneas de barcos de vapor que navegasen entre los puertos de poniente y el Puerto Franco.

Frente a la permanente demanda gaditana, los enemigos de la franquicia continuaron formulando dos razones fundamentales para oponerse a la concesión: 1.ª) Que la misma perjudicaba la industria nacional, en particular a las fábricas de Cataluña. 2.ª) Que el Puerto Franco acrecentaba el contrabando y hacía descender los ingresos aduaneros.

Cuando Richard Cobden estuvo en Cádiz en noviembre de 1846, en el discurso que pronunció el día 9 en el banquete que le ofrecieron en el Casino Gaditano un grupo de comerciantes y propietarios de la ciudad, destacó la prosperidad que ésta había gozado durante la franquicia al amparo de la libertad de comercio. Al referirse el jefe de la Liga Inglesa al desaparecido Puerto Franco, todos los presentes prorrumpieron en grandes aplausos.

El efecto más inmediato que produjo su visita fue la constitución de la *Asociación Mercantil Española*, cuyo objeto –recogido en el artículo primero de su

¹⁹⁵ Impresa en Cádiz, en la tipografía de la Casa de la Misericordia, en 1837.

Reglamento— era “procurar el triunfo de las doctrinas del libre cambio en España, y su aplicación a la legislación del Estado”.

La ventaja comparativa que presentaban los puertos francos fue desapareciendo a partir de la segunda mitad del siglo XIX, conforme se difundieron las prácticas librecambistas. Con la apertura del comercio internacional, este régimen mantuvo su razón de ser sólo en el caso de que el puerto franco poseyera una relevante actividad industrial, en la que se transformasen las mercancías importadas que luego se reexportarían; como ocurrió en Hamburgo, que alcanzó una posición de liderazgo en Europa centralizando las rutas marítimas transoceánicas del Caribe y Sudamérica.

Pero con la prolongada deflación de 1873 a 1896, reaparecieron las políticas comerciales proteccionistas y, simultáneamente, comenzaron otra vez a desarrollarse argumentos a favor de los puertos francos. En España, a los problemas originados por la recesión internacional, se unieron los derivados de la pérdida de las últimas colonias, sufriendo Cádiz de manera muy especial la desaparición de estos mercados ultramarinos. De nuevo surgió en la ciudad una fuerte corriente a favor de la franquicia portuaria, manifestada en posiciones más o menos radicales, que iban desde una ciudad franca, en la forma que le fue concedida en 1829, hasta la fórmula más moderada de la “zona neutral”. En 1904, el Ingeniero-Director del Puerto de Cádiz, Emilio Martínez Sánchez-Gijón, plasmó en su boceto de proyecto portuario la zona y los almacenes para un Depósito Franco, coincidiendo con la presentación por el Gobierno a las Cortes de un proyecto de Ley para la creación de algunos en puertos españoles¹⁹⁶.

Las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación —creadas en 1866 con funciones de representación, y a las que en 1911 se les había conferido el carácter de organismo público y de inscripción obligatoria—, se posicionaron a favor de esta modalidad para el fomento de las exportaciones. En 1914 —un mes después de que Alemania declarase la guerra a Rusia y a Francia, e invadiese Bélgica, lo que dio lugar a la declaración de guerra de Gran Bretaña a Alemania—, la Cámara Española de Comercio de La Habana, a través de su presidente, solicitó al Gobierno de Madrid, por conducto del Ministro de Estado, que fuera posible exportar directa-

¹⁹⁶ BARRAGÁN, Juan Manuel: *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz*. Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, 1995; págs. 216-221.

mente a España a través del puerto de Cádiz, eludiendo la centralización del tráfico marítimo ultramarino en el puerto de Hamburgo. En la exposición, desde Cuba se destacaba la oportunidad que se presentaba a Cádiz, que no debía ser desaprovechada ante el eclipse parcial del gran puerto alemán¹⁹⁷.

Circunstancialmente se volvieron a utilizar permisos de “admisiones temporales” —empleados en determinadas ocasiones a finales del siglo anterior—, por los que se devolvían los derechos arancelarios a las importaciones de algunos productos que luego eran reexportados; hasta que, por una Real Orden de 22 de octubre de 1914 se concedió a Cádiz el Depósito Franco, que persistió hasta 1948, cuando se transfirieron todas sus competencias al consorcio de la Zona Franca, creada en 1929¹⁹⁸.

¹⁹⁷ AZFC, Servicios Documentales, caja 220. Carta de 10 de Septiembre de 1914.

¹⁹⁸ AZFC, Servicios Documentales, caja 222.

BIBLIOGRAFÍA

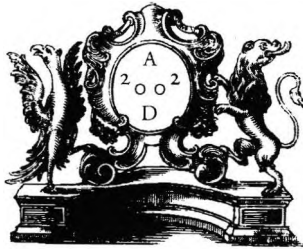
- ALEMANY, Joan: *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Madrid, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo - Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1991.
- ALEMANY, Joan: *El puerto de Barcelona*. Barcelona, Lunwerg Editores, 1998.
- ALMENAR PALAU, Salvador: "Flórez Estrada, Álvaro: "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, 1973.
- ALMENAR PALAU, Salvador: "Edición y estudio preliminar" a FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1980. Colección: Clásicos del Pensamiento Económico Español.
- ARTOLA GALLEGO, Miguel: "Estudio preliminar y edición" a FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Ediciones Atlas (Biblioteca de Autores Españoles, Tomo Centesimoduodécimo), 1958.
- BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel: *Los puertos en la Bahía de Cádiz*. Cádiz, Editorial Diputación Provincial de Cádiz. 1987.
- BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel: *Puerto, ciudad y espacio litoral en la Bahía de Cádiz*. Cádiz. Autoridad portuaria de la Bahía de Cádiz, 1995.
- BEALER, Lewis Winkler: *Los corsarios de Buenos Aires. Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Buenos Aires, Coni, 1937.
- BERAZA, Agustín: *Las Campañas Navales de Artigas*. Montevideo, Imprenta Nacional, 1949. Del mismo autor, *Los corsarios de Montevideo*. Montevideo, Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos, 1978.
- BERNAL, Antonio Miguel (coord.): *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*. Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987 (Actas y comunicaciones del simposio de igual título organizado por la Fundación Banco Exterior en el Puerto de Santa María, en diciembre de 1985 / presentación Josep Fontana).
- CASTELLS, Irene: *La utopía insurreccional del liberalismo. Torrijos y las conspiraciones liberales de la década ominosa*. Barcelona, Editorial Crítica, 1989.
- CASTRO, Adolfo de: *Historia de Cádiz y su provincia*. Cádiz, Imprenta de la Revista Médica, 1858.

- CLAVERA, Joan & CARRERAS, Albert & DELGADO, Josep María & YÁNEZ, César. *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*. Barcelona, Editorial Civitas, 1992.
- COMÍN COMÍN, Francisco & MARTÍN ACEÑA, Pablo: *Tabacalera y el estanco del tabaco en España*. Madrid, Tabapress, 1999.
- COMÍN COMÍN, Francisco: *Hacienda y economía en la España contemporánea (1800-1926)*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988.
- COMÍN COMÍN, Francisco: *Hacienda y Economía en la España contemporánea (1800-1936)*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda / Instituto de Estudios Fiscales, 1988.
- COMÍN COMÍN, Francisco: *Historia de la Hacienda pública II. España (1808-1995)*. Barcelona, Crítica, 1996.
- COMÍN COMÍN, Francisco: *Las cuentas de la Hacienda preliberal en España (1800-1855)*. Madrid, Banco de España, 1990.
- CUENCA TORIBIO, José Manuel & RODRÍGUEZ SÁNCHEZ DE ALVA, Alfonso: *Lecturas de Historia Económica Andaluza (siglo XIX)*. Sevilla, Servicios de Estudios del Banco Urquijo de Sevilla, 1977.
- 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.
- DELGADO BARRADO, José Miguel: "Puerto y privilegio en España y los estados italianos durante el siglo XVIII", en GUIMERÁ, Agustín & ROMERO, Dolores (edit.): *Puerto y sistemas portuarios (siglos XVI-XX), Actas del coloquio internacional El Sistema Portuario Español*. Madrid, Ministerio de Fomento, 1996.
- 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.
- FISHER, John, R.: *Relaciones Económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- FISHER, John. R.: *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*. Madrid, Banco de España, 1993.
- FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *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.
- FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Ediciones Atlas (Biblioteca de Autores Españoles, Tomo Centesimoduodécimo), 1958. Estudio preliminar y edición de Miguel ARTOLA GALLEGO.
- FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Examen imparcial, Historia de la revolución española, Constitución para la nación española y otros escritos*. Madrid, Ediciones Atlas (Biblioteca de Autores Españoles, Tomo Centesimodecimotercero), 1958. Estudio preliminar de Luis Alfonso MARTÍNEZ CACHERO.

- FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Institutos de Estudios Fiscales / Ministerio de Economía y Hacienda (Clásicos del pensamiento económico español), 1980 (dos vols.). Edición y estudio preliminar de Salvador ALMENAR PALAU.
- FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Escritos Políticos*. Oviedo, Junta General del Principado, 1994. Clásicos Asturianos del Pensamiento Político n.º 5. Estudio preliminar y notas de Manuel Jesús GONZÁLEZ.
- FONTANA LÁZARO, Josep: "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827", *Moneda y Crédito* núm. 115, 1970.
- FONTANA LÁZARO, Josep: *La Hacienda en la Historia de España (1700-1931)*. Madrid, Ministerio de Hacienda / Instituto de Estudios Fiscales, 1980
- FONTANA, Josep (ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen, III. Comercio y Colonias*, Alianza Universidad Textos / Banco de España, 1982.
- GÁMEZ DUARTE, Feliciano: "Un asunto particular: Los navieros gaditanos frente a los corsarios insurgentes hispanoamericanos, 1810-1828", en BUTRÓN PRIDA, Gonzalo Y RAMOS SANTANA, Alberto (edit.): *Intervención exterior y crisis del Antiguo Régimen en España. Actas del Congreso Conmemorativo del 175 Aniversario de la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis* (El Puerto de Santa María, 1998. Huelva, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2000.
- GARCIA-BAQUERO GÓNZALEZ, Antonio: *Comercio Colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación*. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. 1972.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla / Cádiz, C.S.I.C.- Escuela de Estudios Hispanoamericanos / Diputación Provincial de Cádiz, 1976.
- GÓMEZ DE ENTERRÍA, Josefa: *Voces de la Economía y el Comercio en la España del siglo XVIII*. Madrid, Servicio de Publicaciones Universidad de Alcalá. 1996.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Manuel Jesús: ""Estudio preliminar y notas" a FLÓREZ ESTRADA, Álvaro: *Escritos Políticos*. Oviedo, Junta General del Principado, 1994. Clásicos Asturianos del Pensamiento Político nº 5.
- GUIMERÁ, Agustín & ROMERO, Dolores (edit.): *Puerto y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Actas del coloquio internacional *El Sistema Portuario Español*. Madrid, Ministerio de Fomento, 1996.
- GUTIÉRREZ, Manuel María: *Nuevas consideraciones sobre libertad absoluta de Comercio y Puertos Francos o impugnación de la "Memoria sobre libertad de comercio y Puerto Franco de Cádiz", por el Sr. D. Pío Pita Pizarro, y de las "Reflexiones sobre Aduanas, y efectos de la ley prohibitiva", por el Sr. D. Manuel Inclán, y del folleto "La España en su estado actual y porvenir por un viagero inglés"*. Madrid, Imprenta de la viuda de M. Calero, 1839.
- LEPORE, Amedeo: *Mercato e Impresa in Europa. L'azienda González de la Sierra nel commercio gaditano tra XVIII e XIX secolo*. Bari, Cacucci Editore, 2000.

- LÓPEZ CASTELLANO, Fernando: "La contribución directa en las Cortes de Cádiz. Ideas, análisis económico y realizaciones". 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.
- LUCENA SALMORAL, Manuel: *La economía americana del primer cuarto del siglo XIX, vista a través de las Memorias escritas por don Vicente Basadre*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1983.
- LLORENS CASTILLO, Vicente: *Liberales y románticos: una emigración española en Inglaterra (1823-1834)*. Madrid, Editorial Castalia, 1968.
- MAHAN, Alfred T.: *Influencia del Poder Naval en la Historia*. Traducido del inglés al castellano por Juan Cervera Jácome y Gerardo Sobrini Argullós. El Ferrol, Imprenta del "Correo Gallego", 1901.
- 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.
- MAULE, Conde de (Nicolás de la Cruz Bahamonde): *Viaje de España, Francia e Italia. Que comprende la Parte de Italia, desde Génova hasta Roma*, Tomo III y XIII. Cádiz, Imprenta de Manuel Bosch, 1812. Reeditado, con edición y prólogo de Manuel Ravina Martín, por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997.
- MCFARLANE, Anthony: "El mercantilismo borbónico y la economía americana: la Nueva Granada en la época del comercio libre, 1778-1795", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLVII, 1990.
- MORA, José Joaquín de: *Catecismo de Economía Política*. Londres, Akermann, 1825.
- MORA, José Joaquín de: *De la libertad de Comercio*. Sevilla, Establecimiento tipográfico de la plaza del Silencio núm. 23, 1843.
- MOREAU DE JONNÉS, Alexandre: *Estadística de España: territorio, población, agricultura, minas, industrias, comercio, navegación, colonias, hacienda, ejército, justicia é instrucción pública* / Escrita en francés por... Traducida y adicionada por Pascual MADOZ IBAÑEZ. Barcelona, M. Rivadeneyra y comp.^a, 1835.
- ORTIZ, Sergio Elías: *Escritos de dos economistas coloniales. Don Antonio de Narváez y Latorre y don José Ignacio de Pombo*. Bogotá, Banco de la República, 1965.
- PEBRER, Pablo: *Cinco proposiciones sobre los grandes males que causa la Ley de Aranceles*. Londres, Imprenta Española de D. V. Torras, 1837.
- PITA PIZARRO, Pío: *Memoria sobre libertad de Comercio y Puerto Franco de Cádiz*. Cádiz, Imprenta de la calle de la Amargura, 1834.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780 - 1930)*. Madrid, Alianza Editorial, 1980.

- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: *Comercio exterior y crecimiento económico en España, 1826 – 1913: Tendencias a largo plazo*. Madrid, Banco de España, 1982.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: “Comercio exterior y cambio económico en España (1792 – 1849)”, en FONTANA, Josep (ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen, III. Comercio y Colonias*, Alianza Universidad Textos / Banco de España, 1982.
- RINGROSE, David. R.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*. Madrid, Alianza Editorial, 1996.
- RULL SABATER, Alberto: *Diccionario sucinto de Ministros de Hacienda (s. XIX-XX)*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1991.
- SAY, Juan Bautista: *Tratado de Economía Política ó simple exposición del modo con que se forman, distribuyen y consumen las riquezas*. Traducido al castellano por don Manuel María Gutiérrez y don Manuel Antonio Rodríguez. Madrid, Imprenta de Collado, 1816.
- SCHWARTZ GIRÓN, Pedro: “De la libertad del comercio, por José Joaquín de Mora: Una defensa del libre-cambio a mediados del siglo XIX”, edición y estudio preliminar a MORA, José Joaquín de: *De la libertad del comercio*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales – Ministerio de Economía y Hacienda, 1999.
- SOLÍS, Ramón: *El Cádiz de las Cortes*. Madrid, Silex, 1987.
- TALLADA, José María: “La política comercial y arancelaria española en el siglo XIX”, en *Anales de Economía*, III, 9. Madrid, 1943.
- TORREJÓN CHAVES, Juan: “El área portuaria de la Bahía de Cádiz. Tres mil años de puerto”, en *Puertos Españoles en la Historia*. Madrid, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo - Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1994.
- TORREJÓN CHAVES, Juan: “La primera línea española de buques de vapor y sus efectos sobre el territorio: La nueva población de Bonanza”, en *Estudios sobre el territorio iberoamericano*. Sevilla, Consejería de Cultura, 1996
- TORREJÓN CHAVES, Juan: *Las Cortes Generales y Extraordinarias de la Isla de León*. San Fernando, Excmo. Ayuntamiento de San Fernando/ Federación Española de Municipios y Provincias, 1999.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel: *La España del siglo XIX*. Barcelona, Editorial Laia, 1973.
- VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía (1800-1850)*. Málaga, Editorial Librería Ágora, (Colec. Cuadernos Andaluces), 1990.
- VICENS VIVES, Jaume (dir.): *Historia de España y América social y económica. Volumen V: Los siglos XIX y XX. América independiente*. Barcelona, Vicens bolsillo, 1979 (3ª. Edición).



*Este libro se terminó de componer
el día 18 de Marzo,
fiesta de San Cirilo,
Patriarca de Jerusalén.
que conoció el destierro y la
rigidez arriana contra la que
se estrelló como contra potente
muro de piedra.*



SERVICIO DE
PUBLICACIONES
UNIVERSIDAD
DE CÁDIZ



PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
Autoridad Portuaria
Bahía de Cádiz



Consorcio de la
Zona Franca de Cádiz

ISBN 84-7786-758-5



9 788477 867586