

# EL PUERTO DE CÁDIZ Y SU EVOLUCIÓN. LA APLICACIÓN DE LAS LEYES DE LIBRE COMERCIO

*M<sup>a</sup> del Mar Barrientos Márquez*

Los puertos como enclaves de intercambios marítimos terrestres han sido y son núcleos propicios para la generación de actividad económica, pero a su vez por su condición de puerto y puerta, también se convierten en centros estratégicos desde el punto de vista económico y militar. Siguiendo esta premisa, la posición geográfica del Puerto de Cádiz, encrucijada de caminos abiertos a África y América, fue decisiva a la hora de convertirse en pieza indispensable de un complejo sistema financiero-comercial de ámbito mundial. A estas ventajas hay que añadirle la benignidad de su clima, como en un pequeño párrafo el comerciante chileno don Nicolás de la Cruz y Bahamonde hace de dicha excelencia durante su viaje a Cádiz en 1783:

La ciudad de Cádiz pues, es privilegiada en este punto por la naturaleza. Colocada en una zona templada baxo los grados 36° 31´ 34´´ de latitud norte goza de un apacible y benigno clima. Su localidad dentro de la mar sin abrigo de montañas hace que sea un poco combatida de los vientos, pero sus quatro estaciones se presentan por lo común, sin tocar en los extremos...<sup>1</sup>

Durante un largo período de tiempo, nuestra ciudad había aprovechado su situación de puerta del Mediterráneo, así como su cercanía al norte de África, para establecer un fuerte comercio con este. Sin embargo, una vez que se refuerza su posición atlántica debido al desplazamiento progresivo del comercio con el Nuevo Mundo, el papel del puerto cambia. Sin perder nunca de vista sus enlaces mediterráneos, el viraje hacia Occidente se acentuó, reforzando a la par sus vínculos con la Europa noroccidental, y su condición de punta de lanza hacia el Nuevo Mundo fue reforzada por su carácter de cabecera del monopolio español con sus Indias.

## INTRODUCCIÓN

El Puerto de Cádiz será objeto de nuestra comunicación. Vamos a realizar un amplio recorrido por la historia del puerto en relación a la ciudad y a su bahía, desde los inicios hasta nuestros días, para centrarnos en el análisis de los años que preceden y en los que se dictan las Leyes del Libre Comercio. Con este fin hemos organizado el trabajo de la forma siguiente.

Comenzaremos estudiando la evolución que siguió el puerto de la ciudad desde las primeras noticias que nos llegan hasta la actualidad, analizando todo lo referente a su ubicación e infraestructura, estudiando los distintos intentos por crear un puerto más acomodado a las necesidades comerciales, y haremos referencia a las peticiones realizadas por parte de algunos sectores de la sociedad.

De forma paralela, abordaremos el papel de relevancia que asume Cádiz a nivel comercial, lo que debió tener repercusión en su infraestructura. Analizaremos la legislación de Libre Comercio en función de las transformaciones y evolución que en materia comercial alcanza el

Puerto de Cádiz tras la aplicación. Y para finalizar evaluaremos cómo todos los cambios que conllevan la Ley de Libre Comercio, añadidos a las medidas que se habían tomado años atrás, acaban por transformar en cierta manera la estructura socio-comercial, o mejor dicho la forma de comerciar; la forma en que las grandes casas comerciales irán dejando paso a un comercio minorista de pequeñas transacciones.

#### DISTINTAS UBICACIONES DEL PUERTO DE CÁDIZ

Para todo ello vamos a acudir a los textos de otros muchos investigadores que nos han precedido, y también nos centraremos en escritos de viajeros, comerciantes y militares de la época; fuentes de gran valor, pues nos cuentan de primera mano lo que estaba ocurriendo.

Cádiz es un puerto, Cádiz ha sido siempre su puerto y su bahía. Por lo tanto la razón de ser, el motivo de su existir, la causa misma de la vida de la ciudad ha residido siempre en el mar y en el comercio marítimo. Como consecuencia su puerto ha sido índice y barómetro de su vitalidad y parte principalísima de ello.<sup>2</sup>

Las instalaciones portuarias gaditanas no han permanecido siempre ubicadas en el mismo lugar, sino que a lo largo de los siglos han sufrido vaivenes propios de cada época, emplazándose en el lugar que las circunstancias de cada momento aconsejaban como más apropiado.

Las noticias que se tienen del Puerto de Cádiz desde la misma fundación de la ciudad en torno al año 1100 a. C. hasta los siglos XV- XVI son escasas y confusas. Es lógico pensar que los primeros pueblos que se asientan en nuestro litoral, tartessos, fenicios, griegos, romanos, etc., buscaban un centro adecuado para su comercio marítimo, pues buena parte de su economía se basaba en ello. Las primeras noticias que nos llegan emplazan al Puerto de Cádiz en el corazón mismo de la urbe, en un estrecho canal que desde la actual dársena Moret del puerto comercial discurría hasta la Caleta, a través de lo que hoy son las plazas de San Juan de Dios, de la Catedral y de las Flores.<sup>3</sup> Con el discurrir de los años, este canal Bahía-Caleta, que sólo se mantenía abierto por la acción de una intensa corriente de marea, empezó a cegarse, quedando convertido con el tiempo en un refugio de embarcaciones.

Tras la reconquista de la ciudad por Alfonso X el Sabio y la reconstrucción de la Villa medieval, se levantarán las atarazanas cerca de la confluencia de la calle Pelota con la plaza de la Catedral. El almirante Guillén<sup>4</sup> nos aporta una información valiosísima cuando nos cuenta que las aguas de la bahía llegaban muy cerca del arco del Pópulo pues “lo que hoy día es la plaza de San Juan de Dios estaba ocupada por un estanque y que constituía el verdadero muelle y puerto comercial de Cádiz”; más tarde, al irse desecando este estanque quedaría convertido en una laguna llamada el Boquete, una pequeña dársena para embarcaciones menores.

Con la entronización de los Reyes Católicos, el interés por nuestro puerto aumenta. La Corona observó que le faltaba un puerto en la bahía de Cádiz, pues la Isla de León y Rota eran señoríos de los condes de Arcos, el Puerto de Santa María de los duques de Medinaceli y Sanlúcar de Barrameda de los duques de Medina Sidonia. Por esta razón, una Cédula Real de 1483 ordenaba fundar una población que se llamaría Puerto Real (en la comarca de Matagorda). Aunque en un principio pudo perjudicar a la ciudad de Cádiz, pronto los Reyes Católicos confirmaron los privilegios que esta ya disfrutaba con anterioridad:

... gozaron los vecinos de esta ciudad de su excencion y franqueza hasta el tiempo presente... toda la contratación se juntaba en ella y en esta bahía, trocando, vendiendo o cambiando...<sup>5</sup>

Diez años más tarde, por la Real Cédula del 9 de mayo 1493,<sup>6</sup> a Cádiz le será concedido el privilegio de la exclusividad mercantil en el comercio africano, motivo por el que la ciudad vivirá un período de prosperidad para fines del siglo XV. En realidad, durante los años de los grandes descubrimientos geográficos y la conquista y colonización del Nuevo Mundo, el puerto de Cádiz no era solo el descrito, sino toda la bahía. Como dice Adolfo de Castro “las necesidades del comercio hicieron que el verdadero puerto fuera la gran bahía frente a Cádiz”.<sup>7</sup> Pronto la piratería y los ataques anglo-holandeses mostraron la inseguridad de la bahía y la necesidad de cambios, las naves de la Carrera de Indias se refugiarían entre Puntales y el castillo de Matagorda, en el segundo seno de la bahía.

Pero sin duda alguna fueron los siglos XVII y XVIII los trascendentales para los puertos de la región gaditana. La bahía termina cambiando su función de antepuerto de Sevilla, por el papel mercantil que esta había jugado hasta ahora respecto a América. Tres momentos importantes jalonan los comienzos del siglo XVII: el primero lo situamos en 1613, cuando el Consejo de Indias consiente que los buques con destino a Nueva España o Tierra Firme completasen la carga en Cádiz, con la idea de hacer más rentable el viaje; el segundo data de 1617, cuando las obligaciones fiscales son menores en Cádiz que en la capital hispalense; y finalmente la Real Cedula de 1627 que concede a Cádiz el derecho de cargar en su puerto un tercio de la mercancía total con destino a Indias.

Son cuantiosas las noticias recogidas por autores de la época acerca de las excelentes condiciones naturales del Puerto de Cádiz y su bahía. García Mercadal en su obra hace alusión a ella: “tiene una situación tan ventajosa para la comodidad de su puerto que pasa por una de las más famosas ciudades de España...”;<sup>8</sup> igualmente interesante es una descripción que el carmelita Isidoro de la Asunción hace sobre los puertos de la bahía:

Está la ciudad a la forma de herradura cercado del océano; la mar entra a la bahía o puerto por el poniente y hace muchas ensenadas: la primera en entrando hacia el Puerto de Santa Maria, que es el norte, la segunda hacia Puerto Real que es Oriente; la tercera hacia el Puente Suazo y luego es el Puntal, que es el mejor puerto y el mas capaz. En todas estas partes pueden estar mas de dos mil navios...<sup>9</sup>

Pese a todas las excelencias naturales que proporcionaba la bahía de Cádiz, cuesta creer que aún en estos años el puerto gaditano carecía prácticamente de infraestructuras. Aún parece más sorprendente que incluso en el siglo XVIII, época de oro para nuestra ciudad que desde 1717 se había convertido en sede de la Casa de la Contratación, el puerto presentase un estado lamentable tanto en su calado como en su conservación. Prueba de ello son las innumerables quejas de los comerciantes que salpican los archivos insistiendo en la necesidad de buscar soluciones sin obtener respuesta por parte de la administración. Del último tercio del siglo XVII ya se conocen peticiones solicitando a la Corona la construcción de muelles de cantería. En 1702, el gobernador de la ciudad, don Escipión Bracancio, proyectó la construcción de dos muelles, en cuyos extremos colocaría unos fuertes para la defensa del puerto y su bahía: uno iría desde el baluarte de San Felipe, y el otro partiría desde el Boquete, este segundo para mediados de 1702 estaría parcialmente construido. Sin embargo, estas escasas obras que se fueron realizando a lo largo de los años no dieron solución a los problemas. La respuesta a todas estas quejas se hará esperar más de dos siglos, ya que no será

hasta bien entrado el siglo XX cuando el Puerto de Cádiz cuente con una buena infraestructura.

#### OBRAS EN EL PUERTO

En este sentido hay que hacer mención de la administración de obras portuarias, pues hasta el siglo XVIII no existió un ordenamiento centralizado en lo relativo a su construcción y mantenimiento, que hasta entonces se guiaba más bien por disposiciones particulares, dependiendo su financiación de fondos locales (instituciones como los Consulados de Comercio, impuestos recaudados al efecto, etc.), aunque la Corona interviniera con privilegios o asignaciones.<sup>10</sup> Frente a esta situación, el Estado borbónico tenderá a implantar una normativa uniforme y un intervencionismo creciente. Primero con las ordenanzas de puertos contenidas en las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, que regulaban la gestión de puertos tales como el atraque, carga y descarga, limpieza, policía, etc., a través de la Administración de Marina; y más adelante con la Real Orden del 8 de febrero de 1781 que, además de las competencias que tenían los Concejos correspondientes en la financiación de las obras, atribuía a los ingenieros de la Armada la técnica de la ejecución.

Otras edificaciones vinculadas al puerto y su comercio se hicieron ostensibles para este siglo de oro gaditano. El traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de comerciantes a nuestra ciudad hace pensar seriamente en la construcción de dos grandes edificios: uno para la Casa de la Contratación y Consulado, y otro para la nueva Aduana. Durante los siglos precedentes, la Aduana estuvo ubicada en diferentes lugares de la ciudad. Durante bastante tiempo tuvo su sede en la plaza San Martín; de allí pasó al Boquete; después, debido a las quejas de los comerciantes, pasó al barrio de San Francisco; y, por último, durante gran parte del siglo XVIII estuvo funcionando en un edificio junto a la muralla norte, contiguo a la puerta de Sevilla, con acceso a la calle llamada de la Aduana Vieja. La necesidad de un edificio nuevo para la Casa Aduana era algo que se hizo necesario por el progresivo incremento del comercio ultramarino. En 1760 se estudió la posibilidad de ganar al mar territorio, y para ello se abrió la muralla en el baluarte de San Antonio, allí se daría cabida a un edificio de 120 x 90 varas. En 1765 se encomendaron los trabajos al ingeniero militar don Juan Caballero, finalizándose la obra en 1773.

El otro edificio proyectado para estas fechas fue el de la Casa de la Contratación y Consulado de Comercio. Se trataba de un hermoso edificio de corte neoclásico que hubiera hecho juego perfectamente con la Casa Aduana; su ubicación se proyectó en la plaza de Santa Cruz, es decir, lo que hoy es Canalejas, sin embargo la supresión del monopolio gaditano hizo que este último proyecto sólo se quedara en eso.<sup>11</sup>

#### LAS LEYES DE LIBRE COMERCIO

Una fecha fue crucial para la historia de nuestro puerto, la del 12 de octubre de 1778, año en el que se rompe con el sistema de monopolio del puerto gaditano, ampliándose el derecho al comercio con América a la gran mayoría de los puertos del país. Podría haber sido un momento indicado para realizar alguna de las mejoras que desde tiempo atrás se venían pidiendo. Tengamos en cuenta que con la Ley de Libre Comercio se estaba eliminando de un plumazo la centralización del tráfico con América que hasta ese día había ostentado Cádiz, y era fácil creer que a partir de ese momento la competencia con el resto de los puertos habilitados podría traer consecuencias muy negativas para la ciudad y su comercio. De ahí esa llamada de atención al interés por invertir en un puerto más competitivo; las fuerzas vivas de

la ciudad, comerciantes o representantes políticos insistirían una y otra vez en darle remedio rápido a la situación, mejorando la infraestructura, lo que vendría a añadirse a las ya ventajosas condiciones naturales e históricas.

Esta Ley era un plan de reforma revolucionario; se trastocaban los dos ingredientes básicos del sistema comercial tradicional: el monopolio y las flotas. Ante ello, las respuestas no se hicieron esperar; no solo se encontró resistencia en el Consulado de Cádiz, sino también en el de México, que argumentaban la validez de la estructura vigente, aunque necesitada de algunas modificaciones. Estaba claro que se aferraban al viejo monopolio que les ofrecía seguridad.

Finalmente 13 serían los puertos españoles con derecho a comerciar directamente con América; y en Indias solo quedarían excluidos temporalmente Venezuela y Nueva España, que para 1789 serían también incorporados.

#### REPERCUSIÓN DE LAS NUEVAS LEYES

Pues bien, ¿qué efecto tuvieron estas leyes sobre el comercio español, y en especial sobre el comercio y el puerto gaditano?, que es al cabo el objeto de nuestro trabajo.

Estas medidas aperturistas tuvieron como resultado más inmediato un aumento en el crecimiento económico regional en las áreas españolas afectadas más directamente, que en el caso que nos toca fueron la de Cádiz y su bahía. Hoy día, entre los historiadores, se observan ciertos desacuerdos sobre los resultados que para la expansión comercial lograron las medidas liberalizadoras. Para estudiosos como Antonio Miguel Bernal,<sup>12</sup> estas medidas adoptadas por el Gobierno no fueron suficientes. Pruebas que apostillan su tesis son las numerosas declaraciones contrarias a estas leyes divulgadas por parte de los grupos que se sentían lesionados, los grandes comerciantes, y que insistían en volver al monopolio, destacando a nuestra ciudad —Cádiz— como una de las que abanderaban esta postura. La plaza gaditana manifestaba que como consecuencia de las medidas liberalizadoras se habían producido importantes quiebras comerciales.

Con todo, conviene advertir que esta postura tenía otra interpretación, y es que el modo de comerciar gaditano se acercaba más a las especulaciones que a la verdadera gestión mercantil, donde la fuerte concentración de capital comercial, los elevados costes, el encumbramiento social de los agentes incitaban al absentismo, en general a prestar atención solo a operaciones de muy elevadas ganancias, acostumbrados como estaban al régimen de estanco. La participación de otros puertos mermaba las utilidades de los comerciantes gaditanos, quienes al no reconvertir sus negocios tuvieron que soportar en gran medida los efectos negativos. Los patrones o las formas de comercio estaban cambiando, cambios que no se acompañaban con la mentalidad de nuestros grandes comerciantes, pero este es un tema que trataremos más adelante.

La postura del profesor Bernal contrasta con las de otros estudiosos del tema que manifiestan resultados distintos. Así por ejemplo para John Fisher,<sup>13</sup> el libre comercio promovió una expansión masiva en el valor total de las exportaciones desde España a América (1778-1796), el valor de las exportaciones fue 400% más alto que en el año base de 1778; asciende la exportación de productos nacionales de un 38% a un 52% en 1782, llevando mayor ventaja los productos agrícolas frente a la manufacturas españolas.

Pero probablemente sean los últimos estudios que llevó a cabo el profesor García-Baquero<sup>14</sup> los que más se acerquen a la realidad. La revisión que García-Baquero realiza se traduce en la corrección de unas cifras desmesuradamente triunfalistas de los efectos provocados por la nueva política de liberalización comercial, y aunque restablece la tendencia alcista del período lo hace con más moderación, entendiéndose como más verosímiles.

En definitiva, en base a los datos anteriores, hay que decir que el grueso de todo el comercio con América siguió pasando por Cádiz que, hasta la guerra con Inglaterra en 1796, controló el 26% de todas las exportaciones, además de reexportar manufacturas extranjeras, ya que con el tiempo empresas mercantiles francesas, holandesas e inglesas fueron estableciéndose en la plaza. No podemos olvidar que aunque otros puertos peninsulares se abren al comercio con Indias, ninguno pudo competir con las infraestructuras de nuestra ciudad: empresas de seguros, almacenaje, representación consular, sistema crediticio, etc., que el puerto gaditano había ido consolidando a lo largo del tiempo, unido a su excelente ubicación geográfica, ventajas todas ellas con las que los demás puertos habilitados no podían competir. Venga al caso la descripción que para estas fechas realiza el conde de Maule sobre la situación y ambiente en nuestra ciudad:

Parecía Cádiz en este momento el Alejandría moderno, con la diferencia que antes de estos puertos del occidente se iba a recibir en aquel los efectos que venían de la Asia, y ahora acuden los de levante a éste para surtir de las producciones de América. Cádiz se ha constituido pues, el primer puerto no sólo del océano sino de Mediterráneo. Se podía aplicar con más razón a Cádiz lo que se decía en otro tiempo de la Holanda que no produciendo su local nada, por su comercio disfruta las más preciosas producciones de todas las naciones y los copiosos metales de la América.<sup>15</sup>

Pues bien, a pesar de como ya se dijo anteriormente esta fecha hubiese sido crucial para llevar a cabo algún tipo de obra para el mejoramiento del puerto, sin embargo no nos consta que se ejecutara ninguna. Un puerto como el de Cádiz presenta a fines del siglo XVIII un estado de deterioro.<sup>16</sup> Todas las obras que se proyectaron nunca llegaron a realizarse, se les confió a las mareas un protagonismo excesivo. Este puerto natural, sin prácticamente infraestructuras de protección, soportó las alteraciones que el hombre a lo largo de los años iba provocando, dándose una pérdida progresiva de calado.<sup>17</sup> Ahora bien, a pesar de toda esta situación, es obligatorio apuntar que el Puerto de Cádiz se mantendría a la cabeza de otros puertos, con una administración mucho más ágil.

Hasta aquí hay más o menos acuerdo con las consecuencias económicas que trajeron consigo las Leyes de Libre Comercio para Cádiz, pero existen otros aspectos que también llegaron a afectar de alguna manera al sistema comercial, y fueron las formas de comerciar.

#### LOS CAMBIOS EN EL COMERCIO

Es interesante definir qué se entiende por patrón de comercio. El patrón de comercio, y cito al Dr. Xavier Lamikiz,<sup>18</sup> es “un cúmulo de factores como el sistema vigente en cada momento, (regulaciones, imposiciones, etc.), la frecuencia y calidad del los correos (o sea el flujo de emigración), la conducta de los comerciantes, el nivel de concurrencia, las características del mercado, el influjo de la moda, el grado de regularidad del comercio, etc.”. En resumidas cuentas sería la forma más representativa de comerciar en cada momento.

Según esta definición podemos analizar si se observan cambios en los patrones de comercio de los comerciantes gaditanos durante el período estudiado, y cómo el grado de regularidad de intercambios es el que tuvo mayores consecuencias. Para ello tenemos que retroceder a 1739, año en el que la guerra con Inglaterra obliga al Gobierno a suspender el sistema de flota y a imponer durante la contienda el sistema de registros sueltos para asegurar el intercambio comercial. Como consecuencia, se observó que este sistema dotó de mayor frecuencia y flexibilidad al comercio. ¿Cómo se tradujo esta situación en los cambios de patrones?, pues el comercio trasatlántico de carácter fundamentalmente mayorista pasó a tener un carácter marcadamente minorista. La mayor frecuencia de intercambio se traduciría en las compras de los comerciantes que cada vez serían de menor volumen, aumentando a su vez el nivel de concurrencia, por lo cual entran en escena comerciantes con menos caudales. Esta idea podemos enlazarla con otra expuesta anteriormente sobre la queja de los grandes comerciantes gaditanos que como consecuencia de las medidas liberalizadoras declaran que “se han producido importantes quiebras comerciales”. Probablemente aquí esté la explicación, pues decíamos que el modo de comerciar gaditano se acercaba más a la especulación que a la verdadera gestión mercantil, donde la posición social de los grandes comerciantes incitaba a prestar atención solo a las operaciones de pingües ganancias, propia del sistema de estanco al que estaban acostumbrados.

Con todo, conviene advertir que aunque estos cambios no son exclusivos del período de Libre Comercio, sino que comienza a detectarse tras la utilización de registros sueltos,<sup>19</sup> su percepción más llamativa la observamos en este período.

Este comercio minorista que se va apreciando en esta fechas va a conllevar otra modificación en los patrones de comportamiento: el incremento de la competencia entre comerciantes, lo que implicaba a su vez que los comerciantes de este lado del Atlántico intentaran conocer al detalle el estado del comercio, recabar información fidedigna y puntual sobre las actividades comerciales en los mercados americanos. En este sentido es cierto que también el sistema de comunicaciones fue notablemente mejor en esta segunda mitad del siglo XVIII (para agosto de 1764 se crea la institución de correos marítimos, aunque anteriormente con la adopción de los registros sueltos a partir de 1739 se contribuyó a que el correo se despachara con mayor frecuencia), por lo que los comerciantes se acostumbraron a recibir y contestar las cartas que llegaban del otro lado del Atlántico y a conocer la demanda del consumidor colonial.

Al comenzar el siglo XIX, el Puerto de Cádiz constaba de un pequeño muelle de ribera adosado a las murallas y otro muelle pequeño perpendicular al anterior —muelle de Capitanía—, y como resguardo sólo tenía el que le proporcionaba el baluarte de San Felipe,<sup>20</sup> cuyo fin era proteger las naves de las inclemencias del tiempo. Las instalaciones portuarias se resumían en unas cuantas casas de madera para almacenes, el edificio de Aduana, el de Capitanía y el de Sanidad. Quizás nos extrañe que estas escasas infraestructuras formasen todo el conjunto de construcciones del puerto, que era considerado no solo como uno de los más importantes de España, sino también de Europa. Así se describe en el diccionario de Madoz:

Saliendo de las puertas del mar para la Bahía, se encuentra el muelle principal provisto de 8 escala y dos surtidadas en toda su extensión. Hacia su fin por el lado de la derecha esta la Capitanía del puerto, la casilla de sanidad, la machina para levantar grandes pesos, uno o dos almacenes de comestibles y algunas otras casillas de madera. Se da la mano por la izquierda aunque con alguna interrupción con el muelle

de la puerta de Sevilla, que es espacioso y esta contrapuesto en la herradura a la punta en que se halla la capitanía del puerto, corriendo el de Sevilla a unirse con el de San Carlos y éste con la Punta de San Felipe en que esta levantada una buena batería de cañones y morteros con hornillo de bala roja y formando ambos extremos la herradura que constituye el muelle de Cádiz...<sup>21</sup>

#### EL PUERTO GADITANO EN EL SIGLO XIX

La implicación de España en los conflictos napoleónicos y la invasión francesa dieron al traste con la cierta reactivación económica generada por el comercio marítimo durante la segunda mitad del siglo XVIII, sobre todo tras la aplicación de las leyes de Libre Comercio. La centuria decimonónica se inicia con una recesión económica que se hace notar ya en su primer tercio. Las Cortes de Cádiz, y en el caso que nos incumbe su Comisión de Comercio, se reúnen para buscar soluciones al lamentable estado en el que se encuentra toda la actividad económica. La guerra contra Francia había herido de gravedad el comercio con América. Una de las medidas que se consideraban podría tener mejores resultados y a corto plazo: era la declaración de Cádiz como puerto franco, un logro con el que se podría revitalizar el puerto y con él toda la economía de la ciudad. Según analiza García-Baquero,<sup>22</sup> el Puerto de Cádiz era el más perjudicado por los altos impuestos que se pagaban, a veces hasta el 56% del valor del producto desembarcado, y frente a esto encontramos puertos como el de Gibraltar que se beneficiaba de esta situación, pues debido a su franquicia absorbía parte de la desviación de ese tráfico.

Seguidamente a toda esta situación de crisis europea comienzan los procesos revolucionarios americanos, que no harán más que acentuarla.<sup>23</sup> En este sentido se inicia a la par un incremento del sentimiento antiespañol que como consecuencia, a nivel comercial, se traducirá en el intento de buscar otros mercados extranjeros; a todo ello también se le unen las guerras marítimas en las que Carlos IV participa obteniendo como resultado la destrucción de un gran número de naves mercantes que son utilizadas como naves de combate.

A medida que nos vamos adentrando en el siglo XIX, la decadencia de la ciudad es cada vez más visible. Cádiz y su bahía no saben vivir de otra cosa que no sea del comercio, y en estos años no hay materia prima, ni manufacturas, ni siquiera navíos para comerciar.

Se necesitaban medidas urgentes para reactivar la actividad mercantil y para ello reiteramos que eran muchas las voces que clamaban por la franquicia del puerto. El conde de Maule, en uno de sus escritos, expone la necesidad de erigir un puerto franco e, incluso, va más allá, pues indica el lugar y su disposición. Don Nicolás de la Cruz y Bahamonde lo sitúa en El Puntal:

Escogiendo como muy aparente el fondeadero inmediato, estableciendo en su playa un muelle principal para descargar las mercancías que se depositasen en tierra en los grandes almacenes que debería de construirse a este intento. Para comunicarse con este muelle se construiría también una puerta de mar, y para evitar el contrabando sería útil, como lo ha hecho Génova, cercar de muro todos el recinto de los almacenes, dexando en él sus calles para el tránsito de los carruajes y de los comerciantes que fuesen a comprar y vender los efectos. Todo género o fruto que se despachase en él pagaría un tanto moderado: él que se internase en el Reino por el hecho de pagar la guía pagaría el derecho común, y las mercaderías que se trasladasen a otros puertos solamente pagarían el almacenaje. ¿qué impulso no se le



daría a este puerto de Cádiz si se hiciese depósito general del comercio de todas las naciones?...<sup>24</sup>

Finalmente, la petición es aceptada por la Real Cédula del 21 de febrero de 1829 (aunque fue derogada a los dos años). Esta medida, tal como se presumía, reactivó durante cierto tiempo el comercio portuario; sin embargo, los avatares políticos jugarán de nuevo en contra de nuestra ciudad. La franquicia es abolida, la situación de crisis se va acentuando, y a Cádiz no le quedan alternativas válidas.

Por supuesto, las peticiones de puerto franco no dejarán de escucharse por las fuerzas vivas de la ciudad, peticiones que no se harán realidad en parte hasta mucho tiempo después en que solo una parte del muelle se convertirá en puerto franco.

En la segunda mitad de siglo encontraremos otra polémica que dará que hablar durante mucho tiempo. La cuestión giraba en torno al lugar que se elegiría en la bahía para la construcción de un puerto sólido. Tres eran los candidatos: Puntales, Cádiz o Caño del Trocadero. Finalmente se llega a la conclusión de que Cádiz sería el lugar idóneo; la razón principal era la cercanía del puerto a la población, además de otra como el calado, fondo, mayor seguridad para el acceso de las naves, defensa y economía del transporte. Tampoco se puede olvidar que a mediados del siglo XIX la navegación a vapor comienza a tomar carta de naturaleza en todo el mundo, y en la isla de Cuba se hacía a la mar el vapor *General Armero*, con el que la Casa López y Compañía (luego Compañía Trasatlántica) iniciaba su singladura por todos los mares. En los años sucesivos, el movimiento marítimo de Cádiz girará en torno a la Casa Antonio López. Sus buques harían escalas regulares en nuestro puerto, las tripulaciones sería reclutadas en la ciudad, y parte de los que quedaban en tierra se emplearían en el dique de Matagorda (perteneciente a la misma entidad). En realidad se podría decir que gran parte de Cádiz trabajaba para la Compañía Trasatlántica.

#### EL PUERTO GADITANO EN EL SIGLO XX

La historia más reciente del Puerto de Cádiz comienza a principios del siglo XX, cuando en 1903 se crea la Junta de Obras, cuyo director D. Joaquín Rodríguez Guerra y el ingeniero director D. Federico Molini se hacen cargo de la ejecución de las obras del puerto. Entre 1911 y 1923, el aspecto del puerto se parece al que hoy día tiene. Será estructurado en tres dársenas: la comercial, llamada dársena de Moret; la pesquera; y la del dique seco de carena autorizado en 1926. La segunda fase de construcción se sitúa entre los años 1930 y 1960, en ella las obras que se acometen son para su modernización y es ahora cuando se terminan malecones, muelles, diques, se introducen grúas eléctricas, etc.

Después de la Guerra Civil y finalizada la Segunda Guerra Mundial parece que de nuevo el Puerto de Cádiz se reanima, sobre todo en relación al movimiento de pasajeros (puerta de salida para muchos emigrantes con dirección a Latinoamérica). Asimismo, para 1950 como consecuencia del protocolo Franco-Perón, se inicia la construcción del puerto de la Zona Franca en el segundo seno de la bahía. En 1940 se redactó un Plan General de Obras por el ingeniero D. Francisco Martínez Tourné, que comprendía una serie de muelles adosados al malecón de San Felipe, plan que más tarde fue reformado. Nueve años más tarde, D. Marciano Martínez Catena, director del puerto, redacta el "Plan de Ordenación Integral del Puerto", que es el que con algunas adiciones ha configurado la estructura actual de las instalaciones portuarias.

## CONCLUSIONES

Cuando hablamos de la bahía de Cádiz, de su historia, de su monopolio comercial con América, de su rica burguesía, etc., da la impresión de que ya nada nuevo se puede decir del tema, pero por supuesto quedan todavía muchos puntos que deben ser analizados con mayor profundidad e incluso otros revisados.

En esta exposición no hemos pretendido otra cosa más que dar una visión general del Puerto de Cádiz, de su evolución histórica. Dos funciones básicas, la comercial y la militar, han acompañado al proceso histórico a través del cual el Puerto de Cádiz encuentra la explicación a su fundación y posterior desarrollo. Aunque la función comercial destaca sobre la militar, y de hecho en ella nos hemos centrado, no por eso ha tenido menos trascendencia, ya que desde los cartagineses hasta los Reyes Católicos, al igual que en toda la dinastía borbónica, la bahía ha sido considerada punto clave de la geoestrategia peninsular de cara al mundo mediterráneo y al norte de África. A nivel comercial, su ubicación geográfica la ha convertido en punto intermedio entre las rutas atlánticas y las civilizaciones orientales, además de centro distribuidor de las mercancías arribadas del Nuevo Mundo, sin olvidarnos de señalar que el puerto durante un buen período de tiempo fue el lugar donde se desarrolló parte de los hechos históricos más importantes de la nación e incluso de la humanidad.

Los resultados de la aplicación del Reglamento del Libre Comercio en el Puerto de Cádiz fueron de forma general positivos; quizás en ese afán por calcular los beneficios de las importaciones y exportaciones pudieron desmesurarse las cifras. Lo que sí es cierto es que los resultados fueron buenos para Cádiz y todas las ciudades de su entorno: La Isla, Puerto Real, el Puerto de Santa María y Rota, que ya desde que Cádiz se convierte en sede del monopolio se habían transformado en villas y ciudades muy significativas.

Asimismo habría que señalar cómo tras la aplicación de las Leyes de Libre Comercio se detectó cierto cambio en los patrones de comercio (aunque estos cambios ya venían mostrándose con anterioridad). Su percepción más llamativa la observamos en la mayor frecuencia y flexibilidad de intercambios; el paso de ser un comercio mayorista a tener un marcado carácter minorista; la entrada en escena de comerciantes de menores caudales y el incremento de la competencia comercial que implicaba un mayor y mejor conocimiento de la demanda del consumidor.

Finalmente quisiera concluir este trabajo aludiendo a una cuestión que me viene al pensamiento, una reflexión sobre cómo los cambios que se han producido en la bahía de Cádiz han ido imponiéndose fuera de plazo; la evolución histórica y las circunstancias económicas no se han reflejado de inmediato en los cambios realizados, sino siempre a rastra de los sucesos, y como consecuencia sin sacar el mejor partido posible; de ahí la hasta cierto punto errónea evolución histórica, y de ahí que nos planteemos cuál es la trayectoria que hoy debe seguir nuestra bahía, hacia dónde dirigirse, y esta pregunta nos la hacemos en un momento bastante difícil, no sin antes recordar que la prosperidad de Cádiz siempre vino por el mar y, de espaldas a él, Cádiz nunca fue nada.

## **BIBLIOGRAFÍA**

MUÑOZ PÉREZ, José: “La publicación del Reglamento del Comercio Libre de Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, 4, Sevilla, 147, pp. 615-664. En este trabajo se muestra un detallado examen del trasfondo legislativo del reglamento de 1778.

## NOTAS

- <sup>1</sup> DE LA CRUZ BAHAMONDE, Nicolás: *De Cádiz y su comercio (Tomo XIII del viaje de España, Francia e Italia)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997, p. 243.
- <sup>2</sup> PONCE CORDONES, Francisco: *Gades, Gadium, Gadibus*, Cádiz: Servicio de publicaciones Universidad de Cádiz, 2007, p. 111.
- <sup>3</sup> RAMÍREZ, Juan Ramón: *Los primitivos núcleos de asentamientos de la ciudad de Cádiz*, Cádiz: Ayuntamiento de Cádiz, 1982.
- <sup>4</sup> GUILLÉN, J. F.: “El castillo de la villa y el barrio de guardias marinas de Cádiz”, *Rev. General de Marina*, enero, 1967.
- <sup>5</sup> HOROZCO, Antonio: *Historia de la ciudad de Cádiz*, Cádiz: Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 1845, p. 311.
- <sup>6</sup> RUMEU DE ARMAS: *Cádiz metrópolis del comercio con África en los siglos XV y XVI*, Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz, 1976, p. 56.
- <sup>7</sup> CASTRO, Adolfo: *El Puerto de Cádiz*, Memoria justificativa, Publicación oficial, Cádiz, 1862.
- <sup>8</sup> GARCÍA MERCADAL, J.: “Un embajador marroquí”, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, t. II, Siglo XVII, Madrid: Aguilar, 1959.
- <sup>9</sup> BENGOCHEA, I.: “Cádiz en el itinerario a Indias (1673-1679) del carmelita Isidoro de la Asunción”, *Gades*, núm. 7, p. 80.
- <sup>10</sup> DELGADO BARRADO, José Miguel y GUIMERÁ RAVINA, Agustín: “Los puertos españoles: Historia y futuro (Siglos XVI-XX)”, *Actas del Curso de verano de El Escorial*, Madrid, 1999, p. 143.
- <sup>11</sup> PONCE CORDONES, F.: pp. 74-75.
- <sup>12</sup> BERNAL, Antonio M.: “Libre comercio (1778): un primer ensayo del modelo general”, *Actas El comercio Libre entre España y América (1765-1724)*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987, pp. 20, 21. El profesor Bernal cita como algunos de los resultados favorables: la mayor extensión de la navegación manifestada en un mayor número de navieros y de gente de mar y por lo tanto mayor incremento de tráfico marítimo, y un descenso en el precio de los fletes y seguros, resultados interesantes pero que nada tenían que ver con las ventajas y beneficios que se pronosticaban.
- <sup>13</sup> FISHER, John: “El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII”, *Actas El comercio Libre entre España y América (1765-1724)*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987, pp. 29, 30. *Relaciones comerciales entre España y la América española durante el Libre comercio, 1778-1796*, Manchester, 1985.  
Las propuestas de Fisher se concretaban en el reconocimiento de que la política de Libre Comercio desencadenó una expansión espectacular de los intercambios, avalada por unos crecimientos en el conjunto del período 1782-96 y con relación al año 1778 del orden del 403% en las exportaciones y del 1.011% en las importaciones.
- <sup>14</sup> A partir de nuevas fuentes documentales, realiza un trabajo de revisión de esa imagen excesivamente triunfalista que ofrece el profesor Fisher sobre las ganancias obtenidas durante los años de libre comercio, en los que se desencadenó una expansión realmente espectacular de intercambios que avala con unas cifras alcistas impresionantes. Las dos nuevas fuentes documentales utilizadas por Antonio García-Baquero son una relación de los valores de las importaciones llegadas desde América y los derechos contribuidos a la Real Hacienda en 1778 y las “notas de carga” que vienen a ser resúmenes con los valores monetarios de los géneros conducidos hasta el Puerto de Cádiz por los navíos.  
El profesor García-Baquero nos remite a que ya el historiador José María Delgado había puesto en duda no tanto el crecimiento desmesurado del que habla Fisher durante la etapa de Libre Comercio, sino la utilización del año 1778 como año-base para su cálculo. El autor cuestiona los resultados pues considera

que el año base que utiliza Fisher para su estudio, concretamente 1778, era un año anormal, de ahí que proponga tomar otro año, como 1776, como año base por la situación de normalidad.

GARCÍA-BAQUERO, Antonio: “Los Resultados del Libre Comercio y el punto de vista: una revisión desde la estadística”, Revista *Manuscripts*, núm. 15, 1997, pp. 303-322 y *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, Sevilla, 1972, p. 274; y DELGADO, José María: “Comercio colonial y crecimiento económico en la España del S. XVIII. La crisis de un modelo interpretativo”, *Manuscripts*, núm. 3, 1986, pp. 23-40.

<sup>15</sup> DE LA CRUZ BAHAMONDE, N.: p. 281.

<sup>16</sup> Ante la falta de una infraestructura portuaria, sería interesante anotar cómo las tareas de embarque y desembarque (tanto de pasajeros como de mercancías) se realizaron mediante una cuantiosa flotilla de lanchas y barquillas que trasladaban los bultos desde los buques fondeados en la bahía hasta los muelles y viceversa. El importante movimiento de buques, tanto de entrada como de salida de la bahía, provocó la necesidad de mantener a un elevado número de gaditanos trabajando en esos pequeños portes, Adolfo de Castro en su *Manual del viajero en Cádiz* publicado en 1859 señala la existencia de 711 buques matriculados en Cádiz, de los cuales 448 eran para el tráfico de la bahía. Sobre este tema ver comentarios de la época sobre los precios de los portes, etc. Ver CONTE DOMEQ, Diego: *Carteles de barcos*, Cádiz, Diario de Cádiz, 1992, p. 17.

<sup>17</sup> Problema que fue tratado como asunto de Estado por el papel que este enclave ejercía en relación al comercio americano que finalmente repercutía en las arcas reales. BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel: *La Bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el Siglo XX*, Cátedra Municipal Adolfo de Castro, Cádiz, 1988.

<sup>18</sup> LAMIKIZ, Xavier: “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el Siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna*, núm. 2, 2007, pp. 231-258. Son varias las fuentes documentales utilizadas por este historiador, aunque señalamos como las más interesantes las cartas de comerciantes españoles interceptadas por los británicos durante las guerras del siglo XVIII. También es interesante ver el artículo del mismo autor “Un cuento ruidoso: confidencialidad, reputación y confianza en el comercio del Siglo XVIII”, *Obradoiro*, núm. 16, Santiago, 2007, pp. 113-142. Aborda el estudio de estos tres conceptos que se citan en el título, analizando cómo inciden en el comportamiento económico y social de los comerciantes del S. XVIII.

<sup>19</sup> Aunque en el año 1757 el sistema de flotas fue retomado para el comercio con Nueva España, en el período de 1739 a 1778 el 79,58% del total del comercio colonial se efectuó mediante registros sueltos. En GARCÍA-BAQUERO, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 1988, p. 173.

<sup>20</sup> PONCE CORDONES, F.: p. 117.

<sup>21</sup> MADOZ, P.: *Diccionario geográfico, Histórico Estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*, t. V, S. XIX, Madrid, 1846.

<sup>22</sup> GARCÍA-BAQUERO, A.: *Comercio colonial...*, p. 275.

<sup>23</sup> Tras la decadencia comercial al finalizar las guerras de independencia hispanoamericanas, la bahía de Cádiz siguió siendo la puerta de salida de los productos agrarios de la Baja Andalucía. En DELGADO BARRADO, J. y GUIMERÁ RAVINA, A.: p. 56.

<sup>24</sup> DE LA CRUZ BAHAMONDE, N.: p. 255.