

CREACION DEL PUERTO FRANCO DE CADIZ, Y SU REPERCUSION EN EL COMERCIO AMERICANO

por

ANGELES FLORES MOSCOSO

El primer tercio del siglo XIX fue muy pródigo en acontecimientos de grandes repercusiones históricas y económicas.

España se vio envuelta en una guerra desoladora que paralizó prácticamente la producción agrícola e industrial reduciendo enormemente la exportación; y tuvo también que soportar la turbulencia separatista de las provincias americanas, y la gran competencia mercantil extranjera.

Los países vecinos se aprovecharon de que a causa de la destrucción del poderío naval en la guerra con Inglaterra (1796-1802) quedaron desabastecidos los dominios coloniales, y de que el gobierno español se vio obligado, para paliar la situación, de permitir el comercio con neutrales (1797). Fue de esta forma cómo los comerciantes españoles quedaron desplazados del mercado indiano.

La ruina alcanzó a todos los puntos geográficos de la Península, pero Cádiz, al ser el aglutinante de las transacciones ultramarinas, fue la provincia más afectada.

La ciudad gaditana siempre desempeñó una función clave en las relaciones con las tierras del otro lado del Océano, pues su ubicación era fundamental en la Carrera de las Indias, y su aportación fue decisiva en la infraestructura marítima. Así fue como pasó de ser un puerto de pescadores a conseguir el monopolio comercial.

Pero basada su economía en los vínculos coloniales casi exclusivamente, carente ahora de ocupación por los disturbios de aquellas ciudades, y en gran parte por el comercio directo que los extranjeros

hacían en sus puertos, como por la enorme competencia desarrollada por Gibraltar, la precipitó en su bancarrota.

El puerto gibraltareño había acrecentado su prosperidad operativa al amparo del tráfico ilegal, y supo servirse de la decadencia gaditana para inundar fraudulentamente todos sus contornos, incluso el mismo Cádiz, de mercancías de todas clases, incluidos los frutos coloniales. Fue un duro golpe para los comerciantes de buena fe que, sin defraudar a la Real Hacienda, trataban de proveer el mercado pagando religiosamente sus derechos¹.

PROYECTO

La situación era preocupante, hasta tal punto que en 1812 el Ayuntamiento de la ciudad encomendaba a una comisión especial el análisis de los motivos de la decadencia del comercio y sus posibles soluciones.

Tras profundizar en el tema, y comprobar que Cádiz se encontraba oprimida por escasez, enemigos y causas imperiosas de gastos superiores, se consideró que era el momento de reformar las normas comerciales vigentes. Urgía, como medio de resurgimiento, implantar un método de mercado diferente, dando mayores facilidades; suprimiendo las prohibiciones de las Leyes de Indias, consecuentes al sistema de una época pero anacrónicas para la actual; eliminando cualquier impedimento que tiranizara la industria; y moderando los impuestos. Para ello la comisión seleccionó, como único recurso, el que le fuese concedido a esta capital un sistema especial que suprimiera cualquier obstáculo para compras, ventas, entradas y salidas de mercancías, es decir la franquicia de su puerto.

Para el régimen interno de éste se elaboró en 1814 un plan de funcionamiento muy simple².

El solo requisito a cumplimentar para introducir las mercaderías de procedencias extranjeras en el Puerto Franco era el tener que presentar, sus respectivos consignatarios al administrador de la aduana, las facturas con el número de pieza, especie, clase, medidas y peso respectivamente para poder llevar un control en la Real Hacienda.

1. Minuta del recurso hecho por el comercio solicitando el Puerto Franco (1812) A.G.I. Consulados 1651.

2. Apuntes de Damaso Joaquín de San Pelayo para el secretario del Consulado. Chiclana, 31 de octubre 1814. A.G.I. Consulados 1651.

Los artículos que entraran para exportar a las provincias ultramarinas, una vez desembarcados pasarían al almacén de la real aduana o de Indias donde pagarían los derechos y aranceles respectivos, y de la misma aduana irían, con el competente resguardo, a los buques que fueran a transportarlos.

Los destinados a la Península (no siendo de los prohibidos para el consumo) se depositarían en el almacén de la aduana, llamado de internación, donde abonarían las tasas correspondientes, y serían retirados de inmediato por sus destinatarios.

Los géneros que los respectivos interesados quisieran volver a llevárselos a países extranjeros, o fuera de los dominios españoles, sólo cubrirían el escaso canon que el reglamento estableciera para costear el mantenimiento de la organización.

Este proyecto no despertó el menor interés en el gobierno, quizás porque no fue presentado a la Corona en un momento propicio, quizás porque se creyera que la inestabilidad de las colonias pasaría y volvería a la normalidad, y con la normalidad la recuperación de sus comercios.

Pero los gaditanos vivían la realidad que la administración no veía, o no quería ver, e intentaban buscar una salida. Así que, frente a los partidarios del Puerto Franco, se manifestaron los que querían experimentar el sistema de Depósito.

PUERTO DE DEPÓSITO

Este plan consistía en admitir en depósito, durante un año, libras de gravamen de entrada, las mercancías procedentes de puertos extranjeros, ya fueran sus dueños comerciantes españoles o de otras nacionalidades.

La nueva tentativa tuvo mejor acogida que la anterior, y por Real Decreto del 30 de marzo de 1818 se transforma Cádiz en puerto de Depósito³, y se abre el tráfico el 15 de julio del mismo año⁴. De este modo se facilitaba a los comerciantes nacionales y extraños el poder almacenar en dicho puerto las reservas de sus géneros, satis-

3. Carta del ministro de Hacienda al Consulado de Cádiz. Madrid, 25 junio 1818. A.G.I. Consulados 1647.

4. Carta del Consulado de Cádiz al ministro de Hacienda. Cádiz (s.d.) julio 1818. A.G.I. Consulados Libro 17 fols. 147-148.

faciendo las tasas correspondientes si la venta se efectuaba para el consumo de la Península, o un reducido arbitrio cuando eran exportados al exterior⁵.

Todos los productos, a la entrada en el Depósito, pagaban, de inmediato, el 1% de su valor, y otro tanto a su salida⁶ para sufragar los gastos de mantenimiento de los almacenes y salarios de sus empleados. Si al segundo día de su almacenamiento no se había saldado el pago establecido, se tenía que abonar el 4% a la retirada de las mercancías. Era la fórmula, a criterio de los entendidos, de evitar el fraude, así como también el exigirles a los que dejaban los artículos almacenados más tiempo de lo reglamentado, un 1% más por cada seis meses, limitándose esta prórroga a un sólo año⁷.

Las mercancías de propiedad española con destino a América sólo cotizaban lo señalado en los aranceles de Indias, reconociéndose en las aduanas. Si se destinaban a la Península, regían unas tarifas del 15% para hacienda y el 1/2% para el Consulado, si eran extranjeros; y entre el 2 y el 8%, y en algunos casos hasta el 12%, para hacienda y 1/2 para el consulado, si eran ultramarinos⁸.

Lo que en realidad se pretendía para aumentar el movimiento bursátil, era reducir los costos sin que por ello la Real Hacienda dejara de percibir importantes derechos.

De esta forma se podía multiplicar las empresas, alcanzar nuevo auge el intercambio y lograr preparar prontamente las expediciones para América y otros lugares sin la pérdida de tiempo y dinero que los negociantes españoles sufrían antes buscando los efectos en los mercados de Europa⁹.

Ahora, en cambio, tenían un año de desahogo para desembolsar sus impuestos, un almacén general donde poder guardar con toda seguridad sus propiedades y un lugar donde llevar a cabo transacciones sin devengar tributos, ya que los traspasos en nada alteraban la esen-

5. Sánchez Mantero, Rafael: «La decadencia del comercio de Cádiz y el síndrome de Gibraltar». Pág. 80. Actas de las I Jornadas de Andalucía y América. Tomo I. La Rábida, 1981.

6. Régimen de Puerto de Depósito. Diario Mercantil de Cádiz, 3 marzo 1818. A.G.I. Consulados 1647.

7. Carta del Intendente de Cádiz al prior y cónsules. Cádiz, 7 de febrero 1820. A.G.I. Consulados 1647.

8. Sánchez Mantero, Rafael: op. cit. pág. 80.

9. Real Decreto estableciendo Puerto Depósito. Diario Mercantil de Cádiz, 21 abril 1818. A.G.I. Consulados 1647.

cia del depósito, puesto que el año permitido se contaba desde la entrada de la carga, y el último dueño era el obligado a costar el 1% de salida.

SEGUNDA TENTATIVA

El Puerto de Depósito, a pesar de estas ventajas, no tuvo suficiente consistencia y el comercio americano cada vez se iba distanciando más.

España había perdido en 1810 el mercado del Río de la Plata, y con él el punto de vigía para controlar el contrabando de América Austral; entre 1818-1820 el de Venezuela y Colombia con su cacao, en 1823 las minas de México y en 1825 con Ayacucho, las de Perú.

Los gobiernos instaurados en estas provincias, al romper con los lazos de la metrópoli, establecían relaciones comerciales con el resto de las potencias. De esta suerte el país que les cubría sus necesidades en mayor abundancia, baratura y gusto, era el que obtenía el trato.

Por tanto, apremiaba reactivar la vida portuaria de Cádiz. De ahí el que las autoridades y hombres de negocios gaditanos se esforzaran por salir de esta crisis, por remontarla y por conseguir devolverle al puerto su antiguo esplendor al que estaban acostumbrados y no se resignaban a perder.

Así en 1824 se volvió a insistir en la franquicia de su fondeadero.

DETRACTORES

Los interesados en este proyecto tuvieron que vencer, no sólo a la indolencia gubernamental, sino también los detractores de dicho plan, que expusieron sus razones, algunas de bastante peso.

Estos consideraban que el Puerto Franco aumentaría el contrabando, arruinaría la industria y a los artesanos, se destacaría sobre los otros puertos que no gozaran de protección estatal y sería una carga para el tesoro público al no pagar derechos, contribuciones y demás tributos al estado.

Como consecuencia, alegaban que sólo acudirían al Puerto Franco los contrabandistas como compradores y los extranjeros como vendedores, que no quedaría más comercio que el de cabotaje, por lo que terminaría de perderse la marina mercante y de guerra.

Todas estas motivaciones les hacían intuir que el Puerto Franco se declararía independiente de la tutela central¹⁰.

Los promotores sin embargo, rebatían estos argumentos razonando que sería mucho más fácil controlar el puerto por ser menos los puntos que habían de custodiar, y más difícil de sobornar y corromper a los pocos hombres que se necesitaban para su vigilancia; que la industria y artesanía tendrían nuevo impulso al tener la ciudad más actividad y movimiento en general, y que los beneficios portuarios se difundirían a toda la nación y al erario público, compensando así la desigualdad que pudiera haber con otros lugares costeros.

En cuanto a ser una carga para la administración se podía evitar fijándole a Cádiz una cantidad determinada a favor del fisco, promedio de las contribuciones ya impuestas y del importe de sus consumos en tiempos normales, dejando a las autoridades municipales el modo de repartir dicha suma entre todos los vecinos.

Impugnaban la idea de que los negocios fueran a estar en manos de los matuteros siempre que la moderación de los derechos compitiese con las ganancias y riesgo del infractor; y era evidente que Cádiz no disponía de recursos propios como para temer su separación del régimen vigente.

Por su parte, el gobierno estaba reacio a acceder a las peticiones de los comerciantes a pesar de que se le acreditaba el éxito, si se lograba mantener la comunicación con América, y poder concurrir a aquellas plazas aventajando a los competidores al tener más conocimiento de sus necesidades, gustos y surtido apetecido¹¹.

Tampoco reaccionaba ante la necesidad imperiosa de adelantarse a la declaración de Puerto Franco de Lisboa, si se quería que el mal no fuera irreversible¹².

Mientras tanto el movimiento mercantil gaditano arrojaba una curva peligrosamente descendente.

En 1792 se exportaba 272 millones de reales, que era más de la mitad de la exportación de todo el Reino; en 1816 sólo 4.130.793 reales 20 y medio maravedís; y en 1827 se reducían a 206.631 reales

10. Observaciones sobre el Puerto Franco, escritas por P.H.S.C. 1821. Cádiz, 1822. A.G.I. Impresos Antiguos 3/14.

11. Recurso hecho por Victoriano de Encina a S.M. Madrid, 27 mayo 1824. A.G.I. Consulados 1651.

12. Carta de Victoriano de Encina a S.M. Madrid, 4 junio 1824. A.G.I. Consulados 1651.

17 maravedís. La importación seguía la misma tónica. En 1816 ascendía 15.365.428 reales 15 y medio maravedís, mientras que en 1827 tan sólo a 1.953.972 reales¹³.

Una baja tan rápida y considerable originó el cierre casi masivo de casas comerciales¹⁴, al igual que la emigración de muchos comerciantes acaudalados que, movidos por la ociosidad, la merma de su expansión operativa, y los quebrantos que sufrían, bien por los peligros que conllevaba la navegación, bien por los saqueos de los piratas, o por la devastación de los insurgentes, se trasladaron con sus capitales al extranjero.

A esta caótica situación se sumaba la perspectiva de que Cádiz, población fortificada y el primer arsenal del país, si caía en la pobreza reduciéndose sus poblaciones a simples pescadores, no podría soportar el financiar la conservación de sus fortificaciones y este gasto recaería sobre el real erario, so pena de abandonar tan interesante plaza.

PUERTO FRANCO

Todo esto fue lo que inclinó la balanza regia, y el 21 de febrero de 1829¹⁵ Fernando VII por un Real Decreto proclama a Cádiz Puerto Franco, y estipula el 30 de mayo para su apertura¹⁶.

Dicho decreto hacía libre la entrada y salida en el puerto a todos los buques de naciones amigas con cualquier cargamento, lícito o ilícito, sin tener que adeudar más derecho que los de sanidad, anclajes, u otros puramente locales fijados por el reglamento del Puerto Franco.

Encargaba al Consulado y al Ayuntamiento se entendieran con el Intendente de la provincia a fin de asegurar un tanto alzado equivalente a las tasas de consumo y a los productos de rentas estancadas, tomando como base los rendimientos de unos y otros durante los tres

13. Representación sobre el Puerto Franco del Consulado de Cádiz, 1829. A.G.I. Consulados 61 A.

14. García Baquero González, Antonio. «Comercio colonial y guerras revolucionarias». Sevilla, 1972, págs. 239-242.

15. Real Decreto declarando Puerto Franco. El Pardo, 21 de febrero 1829. A.G.I. Consulados 61 A.

16. Real Cédula notificando la apertura. Madrid, 22 abril 1829. A.G.I. Consulados 1651.

últimos años, e ingresando su importe trimestralmente en la tesorería provincial.

Obligaba a ambas corporaciones a poner en dicha tesorería el monto de las contribuciones directas de frutos civiles, utensilio y paja, subsidio de comercio, fortificación y demás que se cobraba por la real hacienda, y que seguían subsistiendo.

También les autorizaba a recaudar los aranceles necesarios para cubrir las cargas de la ciudad, consulado, establecimientos de beneficencia, u otros, repartiendo la suma de la forma más equitativa entre el vecindario.

Así mismo ordenaba que inmediatamente que se publicará el Real Decreto se haría el traslado de la aduana al punto más ventajoso para el beneficio de la real hacienda, para la mejor administración de la provincia, y para impedir el tráfico fraudulento, escogiéndose para ello el lugar más idóneo por el número de sus habitantes y por la centralidad de su posición geográfica.

Una vez cumplidas estas disposiciones previas, el puerto comenzaría a funcionar, teniendo los mercaderes como único plazo para pasar al interior del Reino los géneros y efectos que hubieran pagado los arbitrios, el tiempo que se invirtiera en llevar a cabo estos mandatos.

Por este Real Decreto el Rey se comprometía, por medio de su Secretario de Estado, a comunicárselo a todas las naciones amigas, a invitarlas a utilizar el Puerto; y a garantizarles que gozarían la misma seguridad y protección que los naturales, e incluso en caso de guerra con sus respectivos países se les dejaría un tiempo prudencial para retirarse, durante el cual disfrutarían de total inmunidad.

Igualmente se aseguraba que si por cualquier causa se tuviera que suprimir el privilegio de exención, la declaración de la derogatoria no se haría efectiva hasta un año después de su publicación, para no perjudicar las transacciones comerciales en curso.

Con estas prerrogativas se ensanchaba el horizonte de la esperanza de reanudar las interrumpidas relaciones con las provincias disidentes americanas y renovar los vínculos, olvidándose del exceso de impuestos sobre todos los objetos de negocio entre ambas partes, y del comercio mezquino y tortuoso sostenido¹⁷.

17. Carta del Consulado de Cádiz al secretario de estado y de hacienda. Cádiz, 30 marzo 1819. A.G.I. Consulados 81.

Con la real luz verde, se comenzó a trabajar para dar cuerpo al mencionado proyecto. Se nombró una comisión para elaborar el reglamento sobre la forma en que debería funcionar, reglamento que aprobado por la corona, salió a la calle por un Real Decreto del 14 de abril de 1829¹⁸.

Se delimitó la zona franca, extendiéndose por tierra hasta San Fernando y por la bahía, tirando una línea imaginaria, desde el castillo de Santa Catalina hasta el de Matagorda, y otra desde el castillo de Fort Luis a la cortadura de San Fernando¹⁹. Meses más tarde, por Real Orden del 22 de diciembre 1829 se amplió el radio de franquicia, incluyendo el Trocadero y ensanchando sus confines hasta la cortadura de la Reina Isabel donde se situaba el resguardo a fin de no entorpecer los trabajos de los dueños de fincas y almacenes de efectos navales allí establecidos para carenar los buques. Dicha orden fue derogada por otra del 6 de abril de 1830, volviendo a sus lindes primitivos, a causa de los abusos y contrabandos²⁰.

El Puerto propiamente dicho, se comunicaba con el resto de la ciudad a través de unas puertas, las cuales servían de criba a las mercancías que se introducían tierra adentro, pues por cada acceso sólo podía pasar la clase de género que se le tenía asignado.

Así, por la puerta del Mar entraba el vino, vinagre, licores, cereales, verduras, frutas, pescados y equipajes; por la Puerta de San Carlos, carbón, leña, ladrillos, maderas, cueros, lozas y jarcias; por la de Sevilla, todo lo no especificado. En cambio para salir del interior sólo estaba Puerta Tierra²¹.

Por tanto, el servicio de puertas implicaba un control, el cual lo ejercía el cuerpo de vigilantes, y el de recaudadores. La obligación de estos últimos consistía en recaudar los arbitrios de consumo a que estaban sujetos los artículos que atravesaban sus dinteles, entregando diariamente lo reunido en la tesorería de la comisión administradora; y en facilitarle a dicho cuerpo semanalmente un estado de los cobros

18. Real Decreto en el reglamento del Puerto Franco. Madrid, 14 abril 1829. A.G.I. Consulados 1651.

19. *Ibidem*.

20. El Intendente a la Junta Directiva. Jerez, 19 abril 1830. A.G.I. Consulados 1670.

21. Reglamento de D. Clemente Fernández de Elías sobre las puertas. Cádiz, 16 junio 1829. A.G.I. Consulados 1651.

y entregas, y mensualmente otra relación de la carga entrada, sus rendimientos y líquido resultante²².

El impedir que por cada entrada se introdujeran mercaderías que devengaban el impuesto en otro punto, era misión de todos los vigilantes, a excepción de los de la Puerta de Sevilla que además tenían el cometido de recoger las papeletas entregadas por los dueños o patronos de los navíos, detallando los bultos o piezas que traían, barcos de donde procedían y personas para quienes se introducían, y de confrontarlas con los efectos para notificárselo a la delegación encargada de cobrar la tasa de muellaje²³. Tasa que se evaluaba de acuerdo con el volumen, si eran fardos o cajas, o con el peso, si eran barriles.

Dentro de este sector ya no tenía razón de ser la aduana y sus dependencias por lo que por Real Orden del 27 de abril de 1829, ratificada por la del 26 de mayo, se trasladaron a San Fernando, así como la Intendencia y demás secciones complementarias que pasaron a Jerez²⁴.

Estos despachos se reemplazaron por una oficina de guías y certificaciones más acorde con la política del momento.

Su función era la de recibir el extracto del diario de navegación que los capitanes, patronos o consignatarios de buques estaban obligados a presentar a su arribo a puerto, así como los manifiestos con los certificados de los cónsules españoles en los países extranjeros donde procedían, so pena de 200 reales²⁵, de los manifiestos y registros cuando venían de dominios hispanos, para cuya presentación se les concedía tres días de término. Una vez cumplimentado dicho requisito, a cambio de los mencionados documentos, se les entregaba una papeleta con la cual se podía descargar sin dificultad alguna, juntamente con un título de origen y procedencia garantizado con la firma y rúbrica del jefe de la oficina, y con un sello con la inscripción de Puerto Franco de Cádiz, que debía acompañar a todas las mercancías con destino a otros lugares del Reino como salvaconducto. Aval que servía, entre otras cosas, para acreditar que los frutos, gé-

22. Instrucción para los recaudadores y empleados de puertas. Cádiz, 31 mayo 1829. A.G.I. Consulados 1653.

23. *Ibidem*.

24. Carta del Intendente al Consulado de Cádiz. Jerez, 6 junio 1829. A.G.I. Consulados 1651.

25. El Intendente a la Junta Directiva. Puerto de Santa María, 18 abril 1831. A.G.I. Consulados 1670.

neros y efectos coloniales, nacionales o extranjeros conducidos en navíos españoles, bajo pabellón nacional, podían disfrutar del beneficio de bandera otorgado a ellos²⁶.

Para el todo el complicado mecanismo de la nueva contextura el ayuntamiento gaditano y el consulado acordaron el 14 de agosto de 1829²⁷ concentrar sus facultades, y delegar en una parte de los mismos cuerpos con la denominación de Junta Directiva²⁸.

Constituida ésta por un regidor perpetuo y otro electivo, en representación de los ediles, y por un conciliario y un diputado del comercio, como delegado de los comerciantes y presidida por el gobernador político y militar de Cádiz, comenzó a ejercer su ministerio a partir del 22 de septiembre en que se aprobó sus atribuciones²⁹.

Tenía facultades para fiscalizar los acuerdos de las distintas instituciones, para ser juez en las dudas, reclamos y quejas y para acordar las providencias que estimara oportunas para la mejor dirección y administración del Puerto Franco³⁰.

Estaba obligada a publicar semestralmente los estados de ingresos y pagos hechos por cuenta de las contribuciones por puerto franco. También era de su incumbencia el elaborar anualmente una memoria exponiendo el movimiento portuario de este período, así como el aumento de población y riqueza y todo aquello que estimara conducente a dar una idea de las ventajas del Puerto Franco.

Para evitar que el privilegio concedido a Cádiz perjudicara a las arcas reales, se concertó un convenio entre la Real Hacienda y las corporaciones: Ayuntamiento y Consulado, por lo que los vecinos de este municipio, incluyendo a los extranjeros afincados en él, cotizarían anualmente, durante la franquicia del puerto, 6.886.902 reales 4 maravedís vellón en equivalencia de los derechos de consumo, de las rentas estancadas y de las tarifas directas³¹.

26. El Intendente a la Junta Directiva. Jerez, 18 de julio 1830. A.G.I. Consulados 1670.

27. Creación de la Junta Directiva. Cádiz, 17 octubre 1829. A.G.I. Consulados 1655.

28. Acuse de recibo de la Junta protectora de Expositos. Cádiz, 25 de agosto 1829. A.G.I. Consulados 1673.

29. Aprobación de la Real Orden del reglamento de la Junta Directiva, 22 septiembre 1829. A.G.I. Consulados 1652.

30. Proyecto del reglamento para la Junta Directiva presentado por el Ayuntamiento y el Consulado. Cádiz, 7 agosto 1829. A.G.I. Consulados 1651.

31. El ministro de Hacienda al Consulado de Cádiz. Madrid, 26 mayo 1829. A.G.I. Consulados 1654.

Se consideraba como contribuciones directas las gravadas a las propiedades territoriales, las domiciliarias y las comerciales, e indirectas las de muellaje, papel sellado, martillos, hospedaje, policía de bahía, derechos de sanidad, propios y antiguos arbitrios de la ciudad y consumos³².

Para el cobro de la primera había seis recaudadores que se repartían los cuarteles o barrios de la urbe, incluyendo el barrio extramuro; y que tenían como incentivo para llevar a buen fin sus tareas, el recibir el 2% de lo recaudado, menos el de extramuros que percibía el 4%³³.

Para mayor control de la población contribuyente se hicieron padrones, destacando barrio, dirección, clase de establecimiento, nombre del dueño, de la finca, precio del arrendamiento, si existía escritura o contrato, por cuanto tiempo y nombre del inquilino.

Se trataba de no defraudar al fisco.

SEGURIDAD

Una vez implantado el criterio a seguir para gobernar el puerto de Cádiz, e instituidos los organismos que velarían por su cumplimiento, fue necesario, dado las circunstancias particulares de esta plaza, adoptar medidas extraordinarias y severas para establecer y consolidar el orden público y la obediencia a las leyes.

Se creó el 31 de mayo de 1829 una policía de bahía³⁴ cuyo reglamento fue aprobado por Real Orden del 24 de agosto, y para conocimiento general fijado éste en los parajes acostumbrados y reparados ejemplares del mismo entre los capitanes y patrones³⁵.

Dicha policía, atendiendo a un estricto código, vigilaba, examinaba y ayudaba a los navíos fondeados en la misma, y como brazo de la justicia descargaba su correctivo sobre aquellos que infringían las normas portuarias de convivencia, o que querían burlar los estatutos³⁶.

32. Informe sobre contribuciones. Cádiz, 27 febrero 1830. A.G.I. Consulados 1653.

33. Recaudación de las contribuciones del Puerto Franco (1829). A.G.I. Consulados 1653.

34. Reglamento de policía de bahía. Cádiz, 31 mayo 1829. A.G.I. Consulados 1653.

35. El secretario de Estado a la Junta Directiva. San Fernando, 31 agosto 1829. A.G.I. Consulados 1670.

36. Reglamento de policía de Bahía. 31 mayo 1829. A.G.I. Consulados 1653.

Con esta finalidad se destinaron dos botes de ocho remos de punta, que con tropa armada rondaran la Bahía, según las órdenes del capitán del puerto, teniendo el respaldo y auxilio de cualquier embarcación española que requirieran, so pena de ser multadas y castigadas éstas, de acuerdo con la categoría de la falta.

El beneficio que de dicho cuerpo policial se derivaba, podía disfrutarlo gratis cualquier barco de menos de 30 toneladas, no así los de más arqueos que tenían que ayudar a sufragarlo previo pago de un real de vellón por tonelada, fuera corta o larga su estancia en el muelle³⁷.

Para mayor seguridad de la ensenada se estacionó en la boca del puerto un bergantín de guerra que en cualquier momento auxiliara a los naos, en caso de apuro, atajara los apresaminetos que los enemigos intentaran, pudiera darse a la vela, por mandato del comandante general del departamento, a la vista de naves sospechosas, u otro motivo urgente, y que contribuyera con sus fuerzas y protección al cumplimiento de la ley y el orden³⁸.

Era función también de este navío detener todo buque entrante sospechoso de contagio y, según las instrucciones de Sanidad, remitirlo al Lazareto que, por Real Orden del 4 de junio de 1829, se había acordado establecer en el Trocadero, en el lugar conocido por la Cabezuela, donde cumpliría cuarentena³⁹; y a los contagiados declarados desviarlos hacía un «lazareto sucio» alejado de la capital.

Otro aspecto de la seguridad que preocupaba a los dirigentes del puerto gaditano, estribaba en evitar el fraude y contrabando. Así pues, para salvaguardar la economía se dictaron normas efectivas con fuertes penalizaciones para los infractores y normas preventivas.

Con objeto de evitar la introducción de matute de artículos que devengaban arbitrios en las puertas, se reguló y fiscalizó minuciosamente a cada individuo que trabajaba en los muelles acarreando mercancías.

Se obligó a los mandaderos, dueños de acemilas, carros y carretillas, y a los cargadores a sacar una papeleta de la comisaría de sus

37. Edicto de la Comisión administradora al público. Cádiz, 30 julio 1829. A.G.I. Consulados 1673.

38. Reglamento de policía de Bahía. Cádiz, 31 mayo 1829. A.G.I. Consulados 1653.

39. Joaquín de la Escalera a la comisión administradora. Cádiz, 22 junio 1829. A.G.I. Consulados 1670.

respectivos cuarteles que avalara su conducta, y a formar parte de unos pequeños grupos perfectamente controlados, ya que al frente de los mismos habían unos capataces responsables del equipo, y que tenían que responder a la menor infracción con multas de 20 ducados, o con la privación de sus puestos en caso de reincidencia⁴⁰.

Los miembros de dichas cuadrillas no podían hacer su cometido sin tener una licencia con los datos de identificación: nombre, apellido, residencia y unidad a que pertenecían, firmada por el capataz de la misma, de las cuales se daba relación a los comisionados administrativos y sin llevar dicha filiación en una chapa de latón pendiente del ojal de la chaqueta, o en un lugar bien visible⁴¹. Al igual que los hombres, se matriculaban los carros y carretillas, que para poder circular, tenían que llevar una tablilla con el número de la compañía a que correspondían a fin de en cualquier momento conocer la cuadrilla responsable.

Por todo ello, era más garantía para los que necesitaban transportar efectos de un punto a otro, el valerse de estos obreros matriculados, y no de otros que pudieran ocasionar extravíos y pérdidas.

A estas medidas se sumaba el que los recaudadores de las puertas estaban autorizados a detener y hacer registrar, cuidando la exigencia de la moral cristiana y la decencia pública, a cualquier persona en caso de sospecha de ocuparse en la introducción fraudulenta de artículos. Si se le cogía in fraganti perdía el género que llevaba, abonaba una multa equivalente al valor del mismo y se confiscaba la caballería o vehículo en que lo transportaba⁴².

Para resguardar los derechos de los comerciantes gaditanos que pagaban sus contribuciones se prohibió los puestos ambulantes y los vendedores callejeros. Todo el que se dedicaba al comercio debía tener un local fijo, estar inscrito en la matrícula que le correspondía con su permiso correspondiente y sujeto a cotizar los impuestos que afectaban a su profesión o ramo⁴³. Sólo había una excepción, los aguadores con cántaras al hombro que deambulaban libremente por

40. Disposición dada por D. Felipe de Fleyres contra el fraude. Cádiz, 19 junio 1829. A.G.I. Consulados 1651.

41. Reglamento de las cuadrillas de los muelles. Cádiz, 29 agosto 1829. A.G.I. Consulados 1652.

42. Reglamento formado por los comisionados para evitar el fraude. Cádiz, 13 junio 1829. A.G.I. Consulados 1651.

43. Reglamento de las cuadrillas de los muelles. Cádiz, 29 agosto 1829. A.G.I. Consulados 1651.

las calles, siempre que cumplieran con el requisito de estar inscritos poseer papeleta y capataz que se responsabilizase de ellos.

El defender la observancia de la legislación vigente en una ciudad conflictiva como podía ser la portuaria de Cádiz, fue un propósito constante de la Junta Directiva. Esta consideraba que el medio pertinente para ello, era conceder amplias facultades al gobernador militar y político para poder tomar libremente las decisiones oportunas en los momentos precisos, así como conseguir un buen reglamento criminal que agilizara las causas de una forma sencilla y clara, de tal manera que el proceso fuera breve y el delito castigado de inmediato, aunque siempre con la certeza de que el culpable sería oído y se podría defender.

Se le brindó a los extranjeros, durante su permanencia en Cádiz, estar sujetos a la protección de las autoridades españolas, interviniendo éstas en las causas que ocurrieran con ellos, las cuales se notificarían a los respectivos cónsules que no tenían potestad para advocarlas hacia sí, aun reclamando su pabellón los encartados⁴⁴.

REPERCUSION

Con todas estas reglas para la protección de la tranquilidad ciudadana, de la economía y de la política, se pretendía atraer al comercio, ofreciéndole comodidad y ventajas sobre lo que ofertaban los puertos rivales.

Se hicieron concesiones: así los efectos elaborados en Cádiz con materias primas americanas, como chocolate, quinina, etc., pagaban la cuarta parte de los aranceles de entrada, según la bandera en que se transportaba⁴⁵.

Se dispuso el 10 de febrero 1830, que en caso de presentarse algún barco extranjero con procedencia de Guayaquil y otro puerto de los disidentes, se admitiese siempre que presentara la documentación exigida a los navíos de otros países: patente de navegación, de sanidad y la póliza del cargamento, sin que el Intendente ni la administración se preocupara más que de que el manifiesto cumpliera las for-

44. Real Decreto con el reglamento del Puerto Franco. Madrid, 14 abril 1829. A.G.I. Consulados 1651.

45. El secretario del despacho de Hacienda a la Junta Directiva. Madrid, 24 diciembre 1829. A.G.I. Consulados 1670.

malidades requeridas y fuera exhibido por el capitán a la Junta de Sanidad⁴⁶.

Sin embargo, el Puerto Franco no produjo grandes portentos en el intercambio de Ultramar. Este siguió siendo mediocre a pesar de que en 1829 tuvieron un incremento de un 152% con respecto al año anterior, aunque relacionado con los períodos bajos de los de esplendor se reducía a un 23%⁴⁷.

La repercusión favorable que se esperaba en los mercados americanos fue bastante exigua. Los criollos, acostumbrados durante las guerras a tratar con varios proveedores, no estaban dispuestos a regresar al sistema de monopolio mercantil de la Península⁴⁸, y además los nuevos gobiernos constituidos tenían que cultivar la amistad de Gran Bretaña, cuyo apoyo para afianzar la existencia política de los flamantes estados, les era, en algunos momentos, imprescindible⁴⁹.

Ante este desenlace el gobierno central debió apoyarse en las colonias que le habían quedado de todo su imperio: las Antillas con su azúcar y tabaco, núcleo vital para negociar con las antiguas posesiones; y Filipinas, trampolín para el tráfico oriental.

Sin embargo, España siguió un sistema económico erróneo, ya que no supo sacarle máximo beneficio a lo que aun tenía.

Todo esto unido a las distintas presiones que sufría la administración, en especial de la Junta de Comercio de Cataluña, y el gran desarrollo de focos contrabandistas en el puerto gaditano, hizo que la vida de éste fuera muy efímera, y que el 18 de noviembre de 1831 se derogara el privilegio de franquicia, que se haría efectivo al término de un año a partir de esta fecha⁵⁰.

La idea de que Cádiz con su puerto franco adquiriría de nuevo sus relaciones mercantiles con sus antiguos dominios transoceánico y que renacería su imperio comercial fue tan sólo una utopía.

46. Carta del Intendente a la Junta Directiva. Jerez, 25 febrero 1830. A.G.I. Consulados 1670.

47. Moreau de Jonnes: *La estadística de España*, traducida y adicionada por Madoz. Barcelona 1853, pág. 243 en García Baquero González, Antonio: «Comercio Colonial y guerras revolucionarias». Sevilla 1972. pág. 252.

48. Izard, Miguel: «Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano». *Actas del 1.º coloquio de Historia económica de España*. Barcelona, mayo 1972.

49. Tau Anzoategui, Víctor: «Las escalas marítimas en la zona meridional de la América del Sur en el siglo XIX» en «Les grandes escales». *Recueils de la société Jean Bodin* 1974, tomo 34, pág. 121.

50. El secretario de hacienda de la Junta Directiva. Madrid, 19 septiembre 1831. A.G.I. Consulados 1670.