

FRANQUICIA CONTRA FISCALIDAD. CÁDIZ Y SU PUERTO FRANCO, ANTECEDENTE DIRECTO DE LOS PUERTOS FRANCOS CANARIOS

Juan Torrejón Chaves

EL HUNDIMIENTO DEL COMERCIO COLONIAL ESPAÑOL Y SUS EFECTOS ECONÓMICOS

La larga tradición del monopolio español sobre sus posesiones americanas se rompió en 1797, cuando un Decreto de 18 de noviembre permitió el tráfico con América de géneros no prohibidos, transportados desde puertos neutrales en buques de pabellón nacional o extranjero. La medida no obedeció a ningún cambio en la concepción del comercio, y fue consecuencia de la necesidad de abastecer los mercados ultramarinos, que se hallaban desatendidos desde el comienzo de la guerra con Gran Bretaña en octubre de 1796. Cádiz –que controlaba entonces de forma abrumadora el comercio colonial español– fue bloqueada de inmediato por mar, y así permaneció hasta casi mediados de 1799, con la consiguiente ruina de su actividad mercantil, cuyas exportaciones llegaron prácticamente a desaparecer en 1797, al quedar reducidas al 2% de un año “normal”; es decir, cuando no estaba el tráfico distorsionado por las amenazas bélicas. Este mismo año, las fuerzas navales y de desembarco británicas ocupaban la isla de Trinidad de Barlovento y el almirante Jervis derrotaba a la escuadra española de José de Córdoba en aguas del Cabo San Vicente. El comercio neutral se mantuvo hasta su derogación por un Decreto de 20 de abril de 1799, en el que se ordenó la reposición del tráfico en consonancia con las Leyes de Indias y el Reglamento del Libre Comercio de 12 de octubre de 1778.

Las consecuencias de esta guerra –que finalizó en 1801– sobre el tráfico marítimo español fueron demoledoras, y la recuperación no comenzó hasta 1802, año de la firma del tratado de Amiens. Durante 1802, 1803 y 1804 los gaditanos reactivaron sus relaciones coloniales, superando cada uno de estos años el volumen de negocios del último año de paz. La bonanza duró poco, pues en octubre de 1804 se inició un nuevo conflicto con los británicos, cuyos buques corsarios ya operaban en el Atlántico desde principios de agosto. El nuevo y eficaz bloqueo de Cádiz por los cruceros enemigos llevó a la total paralización de su puerto. En la época se computaron las pérdidas sufridas por el comercio gaditano desde 1793 –cuando comenzó la guerra de la Convención contra la Francia revolucionaria– hasta 1804, en algo más de 2.780 millones de reales de vellón.

1805 fue un año particularmente aciago con la derrota de la flota combinada franco-española en aguas del cabo Trafalgar. España se vio obligada de nuevo a permitir el comercio de neutrales con las colonias y la situación no hizo sino empeorar a partir de entonces. En 1806 no entró en La Habana ningún buque procedente de la Península, y en 1807 casi todo el comercio novohispano con España se efectuó en buques bajo pabellón neutral. Este año no llegó ni un navío con caudales americanos. España había perdido el control económico de sus colonias, cuyo comercio de larga distancia cayó en otras manos, a la vez que se desarrolló en América una enorme actividad contrabandista desde los puertos francos establecidos en las posesiones británicas del Caribe, en especial desde Jamaica.

Las cosas empezaron a cambiar con el inicio de la Guerra de la Independencia. Los británicos levantaron el bloqueo de Cádiz e iniciaron un decidido apoyo militar y financiero a los españoles en su lucha contra los franceses, aun antes de la firma del Tratado defensivo y ofensivo entre España y Gran Bretaña que se rubricó en Londres el 14 de enero de 1809.

Este acuerdo permitió cierta recuperación del comercio gaditano, si bien la situación era muy diferente en la América española, pues sus mercados habían estado surtidos a precios más bajos por los neutrales y por los contrabandistas, cuya actividad era calificada de “escandalosa” (en algunos casos, los defraudadores llegaban a vender hasta al 50% más barato de lo que salían los artículos proporcionados por los españoles en su giro legal). En septiembre de 1810, el Consejo de Regencia solicitó del Consulado de Cádiz que le informase sobre la conveniencia de franquear los géneros que se introducían clandestinamente en las Indias españolas y, por unanimidad, los Diputados del Comercio de Cádiz se pronunciaron a su favor, pero impidiéndose el comercio directo de los extranjeros. Propusieron la creación en España de varios puertos francos, a los que los comerciantes nacionales o extranjeros acudirían libremente con sus géneros, desde donde se exportarían a América; se introducirían en la Península; o se reexpedirían libremente para cualquier otro puerto extranjero, al no haber tenido salida en los mercados españoles de uno y otro lado del mar.

Los efectos extranjeros con destino a las Indias, o a la internación de la Península, abonarían sus respectivos derechos; mientras que los aplicados a la exportación fuera de los dominios españoles se hallarían libres de impuestos, salvo uno de escasa cuantía cuyo destino sería contribuir a los costes de mantenimiento del puerto franco.

Pero nada se hizo al respecto y la situación en América no hizo sino empeorar a partir del regreso a España de Fernando VII y de la reinstauración del régimen absolutista en mayo de 1814. Entonces los movimientos secesionistas se intensificaron, y los mercados coloniales fueron desapareciendo conforme avanzaron los procesos de independencia. Después de la batalla de Ayacucho, en diciembre de 1824, los territorios españoles americanos quedaron reducidos a los isleños de Cuba y Puerto Rico.

El comercio de Cádiz se encontró entonces en su peor momento. A la prohibición de traficar con la América independizada –que no se levantó hasta 1828, cuando la actividad se hallaba controlada por otros, en particular por los británicos–, se unió la aparición de una activa e importante actuación corsaria bajo bandera de Buenos Aires o de la República de Colombia, que trastornó grandemente el comercio marítimo con las islas que permanecían fieles en América. Para dar una idea del alcance de la recesión económica gaditana en aquel momento, bastará señalar que los ingresos de su Aduana con ultramar se desplomaron de 1819 a 1827 en más de un 87% –en cuanto a las importaciones– y en casi el 94% –en lo relativo a las exportaciones–. El descenso de la población es otro buen indicador para confirmar la decadencia de la ciudad de Cádiz: mientras que en el padrón de 1786 figuraron 71.499 habitantes, en el de 1827 se descendió a 47.845; y en un cómputo del año siguiente no se alcanzaron los 46.000 vecinos.

LA FRANQUICIA COMO SOLUCIÓN A LA DECADENCIA PORTUARIA

La idea de que los puertos francos representaban la solución óptima para superar la aguda recesión que padecía el comercio español, fue defendida cada vez con más ahínco por la burguesía gaditana. Muy frecuentes fueron las peticiones para que se otorgara a su ciudad, que contaron con el decidido apoyo del Ayuntamiento, el Consulado de Comercio, la Real

Sociedad Económica y el Cabildo Eclesiástico. Se argumentaba que no podía prescindirse de su adopción en la Península, ante la pérdida de los mercados americanos que la disidencia había producido, y la fuerte rivalidad que representaban los extranjeros en los mismos y en los mercados que aún permanecían fieles a España.

Pero, durante muchos años, la gran aspiración gaditana topó con la muralla insalvable que representaron en España los hacendistas conservadores y los sectores proteccionistas. Los detractores de la franquicia portuaria plantearon dos grandes objeciones al mismo: la de que su excepcionalidad fiscal significaría una carga mayor para el resto de los españoles, y la de que el puerto franco sería un nido de contrabandistas, desde el que se introducirían clandestinamente en la Península los productos extranjeros que concurrirían libremente al mismo.

Ante tales impedimentos, los gaditanos argumentaban que la concesión de la franquicia portuaria no se efectuaría ni en perjuicio de la Hacienda, ni de los demás españoles; puesto que la ciudad se comprometía a indemnizar al Erario por las rentas que dejara de percibir como consecuencia del otorgamiento. Con relación al contrabando que desde el puerto franco pudiera realizarse, aducían que la responsabilidad del comercio decretado como ilícito no debería buscarse en la libertad económica, sino precisamente en su ausencia, ya que eran las restrictivas leyes mercantiles las que no conseguían fomentar las manufacturas nacionales. No obstante, para dar tranquilidad, hablaban sobre la adopción de mecanismos de control para que esta actividad no aumentase.

Sobre el asunto de las prohibiciones de introducción de mercancías y los elevados derechos aduaneros –así como del contrabando, que era su inmediata consecuencia–, los gaditanos tenían asumidos los principios establecidos por los representantes de la Escuela Clásica sobre la libertad de comercio. En Cádiz fue donde Álvaro Flórez Estrada publicó, en 1812, la segunda edición –corregida y aumentada– de su *Examen Imparcial sobre las disensiones de la América con la España*, y Martínez de Montaos dio a la imprenta, un año después, la *Incompatibilidad de la Constitución española con el sistema de contribuciones indirectas*, donde conceptuó la existencia de las aduanas como “el origen del despotismo de los gobiernos y de la servilidad de los españoles”. Era común entre los gaditanos la idea de que las trabas a la importación por medio de prohibiciones absolutas o del establecimiento de elevados derechos de entrada, establecían un monopolio favorable a los productores nacionales y perjudicial a los consumidores del mismo país –lo que situaba el interés personal en oposición al interés general–; y de que el contrabando no era sino la declaración como criminal de una actividad inocente, por la que se imponían castigos precisamente a quienes actuaban por la prosperidad general, tal como Jean Baptiste Say había expresado en su *Tratado de Economía Política* (Libro I. Cap. XVII, “De los efectos que producen los reglamentos del gobierno que tienen por objeto influir en la producción”).

Muchas fueron las Memorias y Representaciones redactadas por los comerciantes de Cádiz, en las que señalaron los males que padecía el comercio español y propusieron los medios de subsanarlos. Las ideas fundamentales fueron:

1.^a Los impuestos sobre el comercio, que el Estado establecía para subvenir a sus necesidades, lo predisponía a su ruina.

2.^a Las imposiciones indirectas (las denominadas “Rentas provinciales”, que con los nombres de alcabalas, cientos y millones, eran contribuciones sobre los consumos; así como

las “Rentas estancadas”) deberían desaparecer, implantándose en su lugar una imposición directa en todas las provincias, con arreglo a la correspondiente riqueza territorial e industrial. La imposición directa ofrecía a su favor una mayor justicia distributiva; su más sencilla y menos costosa recaudación; y el estar expuesta en menor grado al fraude. Por su lado, la imposición indirecta obligaba al contribuyente a satisfacer mucho más de lo que debiera en consideración a su fortuna, dándose la paradoja de que eran precisamente los poseedores de rentas más bajas los que la sufrían con mayor rigor.

3.^a Los tributos tendrían que fijarse cuidándose de no perjudicar a las actividades económicas, no debiendo preocupar el que las aduanas no produjesen ni para los gastos que comportasen.

4.^a Era preciso cesar en las prohibiciones y reducir los elevados impuestos que sufría el comercio, cuidándose de aplicarlos de manera tal que no hicieran rentable la actividad decretada como ilícita; dado que aquéllas se esquivaban con el contrabando.

5.^a El retraso de la agricultura y la industria españolas provenía de la carestía de las materias primas y de la mano de obra, así como de los costes tan elevados que se derivaban del sistema prohibicionista y proteccionista; hallándose en el fundamento de todo el erróneo sistema impositivo vigente.

6.^a Para poder vender en los mercados internacionales, era preciso dismantelar el entramado de obstáculos que impedían el desarrollo de la agricultura y de las manufacturas españolas, entre ellos las trabas impuestas al comercio interior. De ahí que toda la producción agraria e industrial debería dejarse en una libertad absoluta, sin ningún tipo de impuesto ni en el mercado interior, ni en su exportación; salvo en lo relativo a aquellos productos exclusivos de España.

7.^a Si adoptadas estas medidas, se observase que alguna rama de la actividad no prosperara sin el auxilio de medidas artificiosas, debería abandonarse. Los recursos propios debían utilizarse en producir sólo aquellos productos en que se aventajaba al extranjero, adquiriendo a cambio aquellos en los que la ventaja estaba de su parte.

8.^a Asimismo, deberían desaparecer los estancos, no sólo porque eran absolutamente impopulares, sino también porque las rentas que generaban eran en su resultado último improductivas, al compararse con los perjuicios que causaban a la economía nacional, en los ámbitos de la producción, del comercio y de la navegación.

En síntesis: lo que los gaditanos pretendían era eliminar todos los estorbos artificiales que impedían en España que el mercado garantizase una óptima asignación de los recursos a través del funcionamiento de la libre competencia. La recuperación de la economía española no se fundamentaría, como en el pasado, en la obtención de riquezas mineras americanas, sino en la apertura al exterior. El primer paso en esta línea sería el establecimiento del puerto franco en su ciudad.

LA CONCESIÓN DEL PUERTO FRANCO

El 21 de febrero de 1829, desde el Real Sitio de El Pardo, Fernando VII rubricó el Decreto que hizo a Cádiz puerto franco, después de muchos años de permanente solicitud, cuando la Secretaría del Despacho de Hacienda se hallaba en manos de Luis López Ballesteros, un

epígono del Despotismo Ilustrado. El monarca “se conmovió” ante la decadencia de la ciudad otrora esplendorosa, y los impulsos de su “paternal corazón” cedieron ante las representaciones que, con tintes tan dramáticos, se le enviaban desde Cádiz dibujando el sombrío panorama de su puerto. Los gaditanos, para garantizar mejor la gracia otorgada, entregaron al Rey un millón de reales –reducido a oro, por indicación expresa suya– que, en concepto de obsequio personal, puso en sus propias manos uno de los comisionados en Madrid del Consulado de Cádiz. Esta cantidad, incorporada al primer presupuesto general en el capítulo de “gastos” y en el concepto de “eventuales”, se obtuvo por medio de un empréstito público, bajo el compromiso de que el capital y los intereses serían desembolsados con los fondos propios del puerto franco en el plazo de un año.

El Decreto aludido desarrolló en ocho artículos la naturaleza del puerto franco, las instituciones gestoras del mismo, y los medios para su implantación que debería efectuarse de la manera más ventajosa para la Real Hacienda.

La franquicia se estableció por tiempo indefinido, pero con la posibilidad de poder ser anulada por la voluntad real en un futuro; si bien, desde la declaración derogatoria habría una moratoria de un año. Al puerto franco de Cádiz podrían acceder los buques de banderas amigas de España, y comerciar en el mismo libremente sin la existencia de derecho alguno sobre sus mercancías, tanto en las operaciones de carga como de descarga.

A los extranjeros se les otorgaba la misma protección y seguridad en las transacciones que a los nacionales, asegurándoseles que –en caso de divergencia de cualquier tipo con sus naciones, o de guerra– se les daría el tiempo necesario para retirarse sin ningún tipo de represalias. En estas seguridades empeñaba el monarca su propia palabra.

Los partícipes del puerto franco, el Consulado de Comercio y el Ayuntamiento, quedaron obligados a convenir con el Intendente de la Provincia el importe de la cuota anual con que se tenía que compensar a la Hacienda por lo que ésta dejaría de percibir, atendiéndose al rendimiento de los años 1826, 1827 y 1828, correspondiente a los derechos de consumos, rentas estancadas y contribuciones directas; quedando obligadas ambas corporaciones a situar cada trimestre la cuarta parte de lo pactado en la Tesorería provincial. Del mismo modo, Ayuntamiento y Consulado correrían con la cobranza de las contribuciones directas de Frutos civiles, Paja y utensilios, Subsidio de comercio, Fortificación y las demás que en el momento eran percibidas por la Hacienda, cuyo montante también sería colocado en dicha Tesorería en los mismos términos. Ambas corporaciones quedaron facultadas para imponer discrecionalmente sobre el vecindario de Cádiz las contribuciones necesarias con el fin de atender a tales compromisos, así como las cargas propias de la ciudad, del Consulado, de los establecimientos de Beneficencia, y de partícipes diversos. El ajuste con la Hacienda fue protocolizado en escritura pública, quedando afianzada la obligación para su pago con las rentas y bienes presentes y futuros del Ayuntamiento y del Consulado, y –subsidiariamente– con el patrimonio de los individuos que componían en el momento estas corporaciones, así como los de aquellos que ingresasen en las mismas con posterioridad.

También se contempló que la Aduana saldría de la ciudad de Cádiz trasladando sus dependencias a otro lugar fuera del ámbito de la franquicia –se ubicaría en la vecina ciudad de San Fernando–, y que de igual manera la Intendencia de la provincia con sus oficinas pasaría a otra población de la misma –lo haría a la ciudad de Jerez de la Frontera–.

Igualmente, se determinó que la actividad franca se iniciaría cuando todas las condiciones referidas estuviesen cumplidas, pudiendo en el ínterin los comerciantes gaditanos trasladar libremente al interior del reino los géneros y efectos por los que habían pagado derechos.

El Decreto de 21 de febrero de 1829, por el que se declaró a Cádiz puerto franco, fue complementado con el Reglamento (33 artículos), emitido en el Palacio Real de Madrid el 14 de abril del mismo año, según la propuesta realizada por una Comisión especial que se ordenó constituir el 11 de marzo antecedente.

CÁDIZ, PUERTO FRANCO

Los gaditanos quisieron que el primer día de actividad del puerto franco se hiciera coincidir con la onomástica del Rey; de ahí que la apertura ocurriese el sábado 30 de mayo, festividad de San Fernando. Previamente, se había redactado el primer presupuesto general, comprendido entre el 1º de junio de 1829 y el 31 de mayo de 1830, en el que se contemplaron unos ingresos totales de 14.517.648 reales de vellón (los ingresos reales fueron en este periodo 15.007.072 rs. vn.) y unos gastos totales de 14.149.808 rs. vn. (los gastos efectivos se elevaron a 14.524.509 rs. vn., incluyéndose en los mismos el referido millón regalado al monarca).

Los gaditanos prepararon actuaciones diversas para conmemorar el comienzo de la franquicia. Se grabó una estampa alegórica, en la que se veía a la ciudad a los pies de Fernando VII, quien atendía benignamente sus súplicas y determinaba sacarla del estado de decadencia. Estaban delineados el Tribunal del Consulado, la Gratitude, la Lealtad y la Abundancia; divisándose en el horizonte la Esperanza y el Genio del Mal huyendo entre tinieblas. También se anunció la representación en el Teatro Principal de un drama alegórico en un acto, titulado “Cádiz Restaurada”, que había compuesto Manuel Hernando Pizarro.

Tan fausto acontecimiento quedó eclipsado porque desde el día 18 del mismo mes había comenzado a correr el luto oficial (tres meses riguroso y otros tres de alivio), que se había decretado por el fallecimiento de la reina María Josefa Amalia, ocurrido el día inmediato anterior. Cádiz no pudo, pues, efectuar manifestaciones públicas de júbilo, limitándose a recordar una fecha tan esperada con la erección en la plaza de San Antonio de una obra de arquitectura efímera: un obelisco de planta cuadrangular, en el que figuraban motivos alegóricos muy variados, como las cornucopias vertiendo frutos diversos –en representación de la abundancia–, o los caduceos de Mercurio ornados de laureles; no faltando escudos, festones, guirnaldas, la clava de Hércules, etc. Sobre un pedestal se levantó una columna, en cuya parte superior se leía la inscripción CADIZ A SU REI, terminándose la composición con la estatua del monarca, que había ejecutado el académico de mérito por la Real de San Fernando, Cosme Velásquez, director de escultura de la Academia de Nobles Artes de la ciudad. La obra –que se pintó toda imitando al mármol blanco, y los adornos al bronce dorado– fue diseñada y dirigida por Diego María del Valle, discípulo del profesor Juan de Lizasoain, alumno de la misma Academia.

También se imprimieron para la ocasión algunas composiciones poéticas. El *Diario Mercantil de Cádiz* publicó el mismo día del inicio de las actividades francas, el siguiente soneto:

Misera, silenciosa, abandonada
 Moderna Tiro fallecer se veía
 Gades, que de la ibera Monarquía
 Un tiempo fue la joya más preciada.

Mas viérala FERNANDO conristada
 Su alma tierna gimió, y en fausto día
 “Sé Puerto franco” dice, y su alegría
 Cobra y su ser de Alcides la morada.

Y lágrimas de gozo derramado
 Su voz agradecida suelta al viento,
 Con vivas mil su aclamación mezclando:

“Tu loor suene al par de mi contento,
 Y de tu regio amor sea, ó FERNANDO,
 Cádiz el más glorioso monumento”.

L. G.

Durante la franquicia se dinamizó de manera importante la actividad económica gaditana. El aumento del tráfico de buques del comercio –de portes mayores– que arribaron a su puerto es buena prueba de ello. Sin considerar las embarcaciones de pabellón francés, ya que utilizaron durante los años 1828 y 1829 la Bahía de Cádiz como punto de reunión de sus mercantes para escoltarlos –lo que distorsiona las cifras totales de manera importante–, e incluyendo en la serie el año inmediato anterior completo sin puerto franco (1828) y el inmediato posterior igualmente completo a la franquicia (1833), la evolución del total de arribadas fue como sigue:

Años	1828	1829	1830	1831	1832	1833
Número de buques	1.005	1.381	1.685	1.583	1.653	1.350

A esto ha de unirse el aumento de la navegación de cabotaje entre los puertos de la Península y Cádiz, ya que durante los dos años completos de franquicia (1830 y 1831) se incrementaron al menos en unas 750 expediciones.

Otro aspecto importante que debe considerarse en cuanto a la franquicia como elemento dinamizador, es en lo concerniente a los buques que zarparon de Cádiz durante la misma, que lo hicieron cargados, cuando anteriormente lo hacían por lo común en lastre; lo que volvería a ocurrir después de finalizado el periodo de libertad.

La excusa que se presentó para quitarle a Cádiz la franquicia fue el magnicidio ocurrido en la ciudad el 3 de marzo de 1831, al ser asesinado el Gobernador político y militar de la plaza Antonio del Hierro y Oliver, con motivo del fracasado pronunciamiento liberal que dirigió Salvador Manzanares en el Campo de Gibraltar, auspiciado por Torrijos, quien se encontraba refugiado en la Roca desde 1830. Pero las razones verdaderas estaban en los enfrentamientos permanentes que existieron entre la Hacienda y el puerto franco, al que se acusaba de ser un enorme foco de contrabando, en particular de tabaco.

Si bien existió durante la franquicia en la ciudad una “Fábrica de Cigarros” del Estado, que inició su actividad unos meses antes del comienzo del puerto franco, a los seis meses de su instalación existían en Cádiz numerosos talleres de elaboración y nada menos que 244 establecimientos de venta en manos de los particulares. Fue el contrabando de tabaco originado por el puerto franco la causa principal del enfrentamiento continuado con la Hacienda, desde la que se acusó a Cádiz de la responsabilidad de la gran disminución de esta renta en las provincias meridionales de España, que se hallaban inundadas de labores ilícitas. El 13 de abril de 1830 el Gobierno restableció el estanco en la ciudad, pero esta disposición fue contestada con rapidez y contundencia desde Cádiz, presentándose incluso un recurso jurídico, con lo que se consiguió que el 5 de mayo siguiente la medida fuera anulada. Los gaditanos argumentaban que la libertad proporcionada por la franquicia entraba en oposición radical con cualquier tipo de estanco; pero en junio de 1831 la medida gubernamental fue adoptada de nuevo, y esta vez de manera definitiva ya que la suerte contra el puerto franco estaba echada.

El 18 de septiembre de 1831 se emitió en La Granja de San Ildefonso el Decreto de la derogación del puerto franco de Cádiz, conformándose Fernando VII con el dictamen que le presentó el Consejo de Ministros a la vista del expediente que se había instruido en la Secretaría de Estado de Hacienda. En atención a lo contemplado en el art.º 8 del Decreto de 21 de febrero de 1829, la supresión total ocurriría en el plazo de un año; como así ocurrió. Seguidamente se formó una Comisión liquidadora, que desarrolló sus actividades hasta el 22 de marzo de 1837.

Aún después de desaparecido, el puerto franco continuó siendo una reivindicación constante de la ciudad de Cádiz. Después de que España reconociese la independencia de México, y de que ocurriesen los sucesos del verano de 1836, el Ayuntamiento y la Junta de Comercio efectuaron –en junio del año siguiente– una exposición a la Reina Regente para que, dictaminada y apoyada por el Consejo de Ministros, se pasase a las Cortes constituyentes. La proposición estaba en la línea de lo decretado el 21 de febrero de 1829, con la importante excepción de que se garantizaría la existencia de la franquicia al menos durante diez años.

Cuando Richard Cobden visitó Cádiz en los primeros días de noviembre de 1846, en el banquete que efectuó en su honor lo más granado de la burguesía mercantil gaditana, al pronunciar su discurso el líder de la *Anti-Corn-Law League*, que fue interrumpido con muestras de aprobación por los asistentes, los mayores aplausos se produjeron cuando el homenajeado se refirió al tiempo en que la ciudad y su puerto fueron francos. El efecto inmediato más importante de la visita a Cádiz del líder de la *Liga Inglesa* fue la constitución en la ciudad, el 20 del mismo mes, de la *Asociación Mercantil Española*, cuyo objeto –recogido en el apartado 1.º de su Reglamento– era el de “procurar el triunfo de las doctrinas de libre comercio en España, y su aplicación a la legislación del Estado”.

Quiero destacar que esta permanente opción por la franquicia portuaria fue defendida por los gaditanos no sólo como una medida particular que proporcionara la solución a sus propios problemas, sino también y fundamentalmente como el elemento distintivo de una nueva política económica, radicalmente diferente a la imperante, que España debería adoptar con resolución para la modernización de su economía; que sería consecuencia de su integración en los mercados internacionales.

CÁDIZ Y LA CONCESIÓN DE LOS PUERTOS FRANCOS A LAS ISLAS CANARIAS

El jueves 15 de julio de 1852, el diario gaditano de carácter progresista *El Nacional* (nº 184) adelantaba la información de que, por despacho telegráfico recibido a las seis de la tarde del día 13 –que había quedado cortado en la tarde anterior por falta de luz–, el Presidente del Consejo de Ministros avisaba al Gobernador Civil de la provincia de Cádiz, Martín de Foronda y Viedma, lo siguiente:

Por Real Decreto de ayer, han sido declarados puertos francos varios de las Islas Canarias. Sírvasse V. S. comunicarlo á las autoridades de Canarias á la primera oportunidad.¹

Poco antes del amanecer del miércoles de la misma semana, había fondeado en la Bahía de Cádiz el vapor *Duque de Riansares* que, procedente de Santa Cruz de Tenerife, transportaba carga y pasaje.² Se supo entonces que en las Islas se aguardaba con impaciencia la resolución del Gobierno sobre la concesión de franquicias a algunos de sus puertos.

El sábado 17, en el apartado de “Noticias del correo”, el mismo diario (nº 186) incorporaba en su totalidad el Real Decreto emitido el 11 en San Ildefonso, y publicado en la *Gaceta* del 13, que concedía la franquicia a los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad-Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastián; únicos que podían comerciar con los de la Península.

Otro periódico diario de la ciudad de Cádiz, *El Comercio* (nº. 3.595), políticamente de tendencia conservadora pero claro partidario del librecambio, publicaba la noticia de la declaración el sábado 17 bajo el epígrafe “Puertos francos en Canarias”, e insertaba –manifestando una especial complacencia– también en su integridad la Disposición. Al día siguiente (nº 3.596), incluyó en sus páginas las noticias aparecidas, al respecto, en Madrid:

La prensa toda, dando una prueba laudable de independencia, está unánime para aplaudir el real decreto declarando puertos francos en las islas Canarias los de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad-Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastián.

El Diario Español declara que esta medida merece su completa aprobación, y que la consideraba tanto más urgente, cuanto la medida dividiendo las islas Canarias ha producido males trascendentales que el decreto puede en parte subsanar. Ahora lo que nuestro colega desearía es que el gobierno hiciese de los principios que le han guiado en este acto, una aplicación más general y en más amplia escala. *El Herald*, coincidiendo en estas consideraciones, “desearía que Cádiz y Ceuta disfrutasen las franquicias que se conceden á los puertos de nuestras Canarias”.

El Constitucional, guiado por consideraciones de todo género, aplaude también una medida que debe ser el principio de una buena legislación para nuestras posesiones de Ultramar. “Hace tiempo, dice con este motivo nuestro colega, que nosotros creemos que las islas Canarias no pueden ser gobernadas ni dirigidas como las provincias de la Península, y que á ellas debía llegar el gobierno con una legislación benéfica y popular, que no sólo aumentará dentro de poco los rendimientos del fisco, sino que afianzará con lazos indisolubles la proverbial lealtad de sus hijos a la corona de Castilla. Los antiguos colocaron en estas islas los campos Elíseos, y si en todos tiempos tuvieron estos dominios una gran importancia

comercial, militar y política, hoy la tienen doblada atendiendo el rumbo del comercio y de la política al África, á el Asia y á la Oceanía”.

Por su parte *La Época* dice:

Ya que el ministerio ha entrado en el buen camino respecto á las islas Canarias, aplaudiríamos extendiese su solicitud á las Baleares y á la plaza de Ceuta. No tenemos en estos momentos formada nuestra opinión con entera seguridad, acerca de lo que puede hacerse en las islas Baleares y Ceuta, islas las primeras de una inmensa importancia en el Mediterráneo, y plaza la segunda que no debe descuidarse, atendida su posición respecto al imperio de Marruecos.

Nosotros (añade *La Época*) creemos que algo se puede hacer y con no escaso provecho a favor de las Baleares y de la plaza de Ceuta, hoy reducida a la población oficial, y esperamos que el gobierno se convenza de que lo más ventajoso para los pueblos, ha sido, es y será, lo más ventajoso para la hacienda: este antagonismo entre el fisco y la nación es un sofisma viejo, que combatiremos siempre con empeño y perseverancia.³

El martes 20, *El Nacional* (nº 189) se detenía asimismo en el asunto de los puertos francos canarios, en un artículo en el que comenzaba remitiéndose a lo publicado en Madrid por *El Heraldo*, del que trasladaba los párrafos siguientes:

La situación topográfica del archipiélago de Canarias, tanto porque en las islas que lo componen pueden aclimatarse las producciones intertropicales, cuanto porque son un punto avanzado que parece hecho por la naturaleza para servir de primero y último descanso á las expediciones que desde Europa se dirigen al Nuevo Mundo, á las costas de África y á los mares del Asia y de la Oceanía, indicaba la conveniencia de la franquicia que, por otra parte, ni a los más apegados al sistema fiscal, puede infundir recelo alguno.

Gracias á la incuria y a los errores de los gobiernos, las ventajas naturales se han inutilizado hasta ahora. Cual si se hubiera querido ahuyentar el comercio, se imponían a las naves que abordaban á las costas de Canarias gravámenes y formalidades vejatorias: desapareciendo estos obstáculos meramente artificiales, las cosas tomarán su curso corriente, y con el movimiento mercantil se aumentarán la producción y el bienestar de una comarca hoy pobre y abandonada de sus propios habitantes.

Conveniente y lógico sería que el beneficio se extendiese a Ceuta y Cádiz. Si la franquicia de los puertos, lejos de perjudicar, contribuye eficaz y poderosamente al fomento de todos los ramos de la industria y de la agricultura; si con aumentar el número de puertos francos se conseguiría extender más y más la escala de los bienes y de las utilidades, ¿por qué se vacila una vez emprendida esta senda? Nosotros hemos visto un expediente relativo á la declaración de puerto franco de la plaza de Ceuta, y podemos afirmar que al que lo lea de buena fe, y sin prevenciones de esas que ofuscan el ánimo y pervierten el juicio, no se le ofrecerá objeción que hacer á un proyecto á todas luces tan provechoso.

En cuanto a Cádiz no hace mucho que expusimos las razones que se ofrecen para declarar franco su puerto: el tráfico mercantil que de este modo había de promoverse, ejercería un influjo inmediato en la agricultura de las Andalucías, y si á esta mejora se uniera el establecimiento de un ferro carril, los progresos de toda especie irían más allá del punto á que la más viva imaginación llega en estos momentos. A pesar de que en el preámbulo se dice: que la declaración de la franquicia de los puertos de Canarias se halla enlazada con miras más lejanas que progresivamente se irán desenvolviendo”, recelamos falte la convicción profunda en las doctrinas, que es la que presta á la voluntad la energía que se requiere para aplicarlas en toda su latitud. Mas de una vez hemos visto al ministerio obrar hoy en sentido librecambista, y mañana en el opuesto, imprimiendo con estas vacilaciones un carácter de heterogeneidad á la legislación que trae luego incalculables perjuicios.

Antes de terminar, creemos necesario hacer una salvedad para que de nuestro asentimiento á la medida no se infiera que, olvidados de los dogmas que inculcamos todos los días, asentimos también en lo que concierne á la forma y á la manera que ha tenido el gobierno de proceder en este particular.

Este diario madrileño –de tendencia política moderada y favorecedor de la apertura al exterior de la economía español, que debía comenzar por una urgente reforma de los aranceles en sentido liberal– se había pronunciado en anteriores ocasiones en la defensa de los intereses de Cádiz, mostrándose partidario de la reposición del puerto franco. Así, en marzo antecedente, al reflexionar en sus páginas sobre las causas que habían convertido en decadencia la antigua prosperidad gaditana, recordaba en sus páginas que durante el breve espacio de tiempo en que había existido la franquicia, la ciudad había comenzado a recuperarse de su larga decadencia; y señalaba cómo su derogación había ahogado las esperanzas de prosperidad.

El periódico barcelonés *El Sol*, en su número del día 7 de abril, trató sobre lo publicado por *El Heraldo* con relación a la concesión del puerto franco para Cádiz, y le inculcó de que demandase privilegios y monopolios para una ciudad que se convertiría así “en una especie de república independiente, nacionalizada para chupar la sustancia de toda la monarquía”; presentando como ejemplo alternativo a seguir a la industriosa Barcelona, sobre cuya prosperidad aducía que se había alcanzado sin reclamar al Gobierno auxilios y protecciones. *El Comercio* (nº 3.505), del sábado 17 de abril de 1852, recogió la respuesta de *El Heraldo*, que le había llegado en el correo del día anterior, en la que advirtió que la demanda solicitada para Cádiz no representaba en modo alguno un privilegio, y que la libertad era la mayor de todas las protecciones en materia económica. Calificaba al fisco como “verdadera inquisición de la Hacienda”, responsabilizándolo de la degeneración de España, y advertía al periódico catalán –al que tildaba de ser “partidario acérrimo del monopolio industrial de aquellos fabricantes”– que los productores nacionales no debían nunca suplantar sus deficiencias para competir con los productos del exterior con prohibiciones que perjudicaban al resto del país, y que esto sí que era “chupar la sustancia ajena para suplir la debilidad propia”, privilegio y monopolio.

En el mes de agosto, el martes 17, *El Comercio* (nº 3.626) informaba a sus lectores que el día inmediato anterior había recibido su correspondencia de las Canarias hasta el 11 del corriente, que le había llegado en el *Duque de Riansares*. Reseñaba que el Decreto sobre puertos francos había causado gran alegría en toda la población isleña, y avisaba que no sería de extrañar que despertase cierta desconfianza en algunos, ante los intereses creados a la

sombra del sistema proteccionista vigente, y el temor esparcido de que las ventajas no compensasen el gravamen establecido sobre las contribuciones; cuestión ésta que el periódico consideraba del todo infundada. También se recogía la noticia de que el *Eco del Comercio* había publicado la Real Orden que declaró “puertos de interés general” a los de Tenerife y Las Palmas.⁴

Tres días más tarde, *El Nacional* (nº 220) participaba a sus lectores que tenía cartas de Santa Cruz de Tenerife del 28 del mes anterior, en las que se transmitía el gran entusiasmo con que se había recibido en las Islas la noticia de los puertos francos, y que se hallaban a la espera de los Reglamentos para conocer de qué manera tendrían que despacharse en el extranjero los buques, así como los documentos que deberían conducir. Ese mismo día, a las dos de la tarde, se habían reunido en la casa del Capitán General, los Diputados provinciales, el Administrador de Provincia y de Aduana, el Vice-presidente de la Junta de Comercio, y otros individuos, para fijar el día en que la franquicia comenzaría a regir, acordándose que fuese el 19 de octubre, cumpleaños de la Reina.

En el mismo número, el diario progresista gaditano notificaba además a sus lectores que, por cartas del día 23 del mes antecedente, informaban desde Las Palmas que se había recibido la orden por el Ministerio de Fomento para la creación de una Escuela de Comercio, donde se cursase Inglés, Francés y Teneduría de libros. Igualmente, el Boletín Oficial de ambos distritos participaba la resolución de declarar los puertos de la Ciudad Real de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife de “interés general”, a fin de disfrutar de los beneficios y exenciones que concedía el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, sobre “Administración y servicio de construcción, limpia y conservación de puertos”, que colocó en manos del recién nacido Ministerio de Fomento las funciones descritas en el título, que se ejercieron a través de la Dirección General de Obras Públicas, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de 30 de enero de 1852.

Se completaba así el conjunto de medidas tomadas durante la administración de Bravo Murillo, con el afán de potenciar las Canarias, que tuvo una muy discutida actuación con la medida adoptada en marzo antecedente para el arreglo de su gobierno político. La provincia de estas islas se subdividió en dos distritos administrativos, mandado cada uno por un Subgobernador –con todas las atribuciones de los Gobernadores de provincia– y un Administrador de todas las rentas; ambos con dependencia directa del Gobierno, excepto en los momentos extraordinarios, cuando el Capitán General –residente en Santa Cruz de Tenerife– haría las veces de Gobernador General.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMENAR PALAU, Salvador: “Edición y estudio preliminar” a FLÓREZ ESTRADA, Alvaro: *Curso de Economía Política*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1980. Colección: Clásicos del Pensamiento Económico Español.
- BASTIAT, Frédéric: *Cobden y la liga ó La agitación inglesa a favor de la libertad de comercio*. Madrid, Imprenta y establecimiento de grabado de Baltasar González, 1847. (Obra traducida del francés al castellano, y aumentada, por Elías Bautista Muñoz).
- BERNAL, Antonio Miguel (coord.): *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*. Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987.
- *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, Tabapress, 1992.
- BOURGON TINAO, Luis Pablo: *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1982.
- CASTELLS, Irene: *La utopía insurreccional del liberalismo. Torrijos y las conspiraciones liberales de la década ominosa*. Barcelona, Editorial Crítica, 1989.
- COMÍN COMÍN, Francisco: *Hacienda y Economía en la España contemporánea (1800-1936)*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda / Instituto de Estudios Fiscales, 1988.
- *Las cuentas de la Hacienda preliberal en España (1800-1855)*. Madrid, Banco de España, 1990.
- *Historia de la Hacienda pública II. España (1808-1995)*. Barcelona, Crítica, 1996.
- DELGADO BARRADO, José Miguel: “Puerto y privilegio en España y los estados italianos durante el siglo XVIII”, en GUIMERÁ, Agustín & ROMERO, Dolores (edits.): *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.
- *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*. Madrid, Banco de España, 1993.
- FLOREZ 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.
- FONTANA LÁZARO, Josep: “Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827”, *Moneda y Crédito*, núm. 115, 1970.
- FONTANA LÁZARO, Josep *et ali*. *El Comercio Libre entre España y América, 1765-1824*, Madrid, 1987.
- 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.
- *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla / Cádiz, CSIC- Escuela de Estudios Hispanoamericanos / Diputación Provincial de Cádiz, 1976.

- *El Libre Comercio a examen gaditano*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998.
- GUIMERÁ, Agustín & ROMERO, Dolores (edits.): *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.
- *El Comercio libre ó funesta “teoría de la libertad económica absoluta*. Madrid, Imp. de D. Marcelino Calero Portocarrero, 1834.
- JUNTA DE FÁBRICAS DE CATALUÑA: *El comercio y el libre cambio*. Barcelona. Imp. Hispana, 1847.
- 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.
- MARTÍNEZ DE MONTAÑOS, 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 comprehende 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).
- 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 MADDOZ IBAÑEZ. Barcelona, M. Rivadeneyra y comp.^a, 1835.
- 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.
- “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, 1700-900: el mito del fracaso*. Madrid, Alianza Editorial, 1996.

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.

— *El comercio internacional en la historia del pensamiento económico*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid - Instituto Universitario de Economía de Mercado, 2001. DT 2001-3.

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 puerto franco de Cádiz (1829-1832)*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2002.

— “Cádiz y la articulación de un grupo de presión a favor del libre comercio”, en *Actas del Congreso Internacional “Orígenes del Liberalismo. Universidad, Política, Economía”*. Salamanca, Universidad de Salamanca, Servicio de Cursos Extraordinarios, 2002. Edición en CD ROM.

VELASCO PÉREZ, Rogelio: *Pensamiento económico en Andalucía (1800-1850)*. Málaga, Editorial Librería Ágora (Colecc. 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).

NOTAS

- ¹ A la sazón los periódicos diarios que se editaban en Cádiz eran *El Comercio*, *El Contribuyente*, *El Nacional*, *La Vigía*, y el *Boletín Oficial*.
- ² El *Duque de Riansares* era una corbeta paquete de vapor española de 800 toneladas y fuerza de 260 caballos, que efectuaba la línea entre Santa Cruz de Tenerife y Marsella, con escalas en Cádiz –puerto del que efectuó su primera salida el 5 de abril del mismo año–, Málaga, Valencia y Barcelona. Se trataba del buque de más porte de los destinados a esta carrera. Al mando de su capitán Francisco Eizaguirre, tardó 85 horas en efectuar esta travesía desde Santa Cruz de Tenerife a Cádiz, de donde salió rumbo al Estrecho el día 16. Fondeó de nuevo en la Bahía gaditana el martes 3 de agosto y zarpó para Tenerife el viernes 6. Los consignatarios del paquebote eran “Retortillo hermanos”, en Cádiz, y “Virgilio Girlanda y hermano”, en Santa Cruz de Tenerife.
- ³ *El Diario Español*, *El Heraldo* y *La Época* eran periódicos moderados; mientras que *El Constitucional* era progresista.
- ⁴ Este periódico canario, entonces de publicación bisemanal, pretendía convertirse en diario por el incentivo que representaba el aumento del tráfico portuario que se derivaría de la franquicia.