



**HAL**  
open science

# “ Independencias americanas y comercio de Cádiz. Una reconsideración (fin del siglo XVIII-primer mitad del siglo

Arnaud Bartolomei

## ► To cite this version:

Arnaud Bartolomei. “ Independencias americanas y comercio de Cádiz. Una reconsideración (fin del siglo XVIII-primer mitad del siglo. Las Españas y las Américas: los españoles de ambos hemisferios ante la crisis de independencia, Universidad de Cadiz, pp.163-182, 2012, 978-84-9828-371-6. hal-03602295

**HAL Id: hal-03602295**

**<https://hal.science/hal-03602295>**

Submitted on 9 Mar 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# « Independencias americanas y comercio de Cádiz. Una reconsideración (fin del siglo XVIII- primera mitad del siglo XIX) »

Arnaud BARTOLOMEI (Université de Nice Sophia-Antipolis – CMMC)

La cuestión del impacto de las independencias americanas en la economía española del siglo XIX ha dado lugar a unos debates historiográficos muy intensos a lo largo de las últimas décadas. Frente a unos autores que sostenían que esta pérdida había sido un « colapso » mayor para el país y que había sido responsable del « fracaso » de la Revolución industrial en España, otros han defendido una visión más matizada de las cosas, apuntando que si la pérdida del Imperio había sido catastrófica para algunos actores de la economía peninsular – como la Hacienda, la burguesía mercantil de Cádiz o los productores catalanes de indianas – no había afectado la economía española en su totalidad y, entonces, no podía ser analizada como el principal factor del relativo atraso del país<sup>1</sup>. Este debate existió también, y sigue existiendo, en otros países europeos en los cuales el papel asumido por los mercados coloniales en el proceso de industrialización esta todavía discutido en la actualidad<sup>2</sup>. En España, en cambio, el debate parece haber perdido su antigua intensidad estos últimos años, probablemente porque la tesis del « atraso » del país, ha sido largamente revisada por distintos trabajos que insistan en los éxitos de la economía española contemporánea y que han conducido al historiador americano David Ringrose a reconsiderar fundamentalmente los paradigmas tradicionales sobre el tema como lo indica su libro, significativamente titulado

---

<sup>1</sup> Un punto sobre la historiografía de la cuestión en Pedro TEDDE DE LORCA, « Revolución liberal y crecimiento económico en la España del siglo XIX », en *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola*, vol. 1, *Visiones generales*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, pp. 31-49. El autor destaca principalmente al historiador Josep Fontana dentro de los que han defendido una lectura catastrófica de la pérdida del imperio (*La quiebra de la monarquía absoluta, 1814-1820*, Barcelona, Ariel, 1971) y Leandro Prados de Escosura, dentro de los que han relativizado el impacto de esta pérdida (*De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid, Alianza, 1988).

<sup>2</sup> La importancia de los imperios coloniales en el proceso de crecimiento europeo está, de manera global, denegada en la historiografía actual (Peter C. EMMER, Olivier PETRE-GRENOUILLEAU et Jessica V. ROITMAN (dir.), *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden-Boston, Brill, 2006). Por lo tanto, algunos autores siguen defendiendo otra posición, afirmando que el papel de los imperios no fue nulo en este proceso y que pudo cumplir, por ejemplo, un papel decisivo en ciertos contextos precisos (Patrick VERLEY, *L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997, Bouda ETEMAD, *De l'utilité des empires. Colonisation et prospérité de l'Europe*, Paris, Armand Colin, 2005).

« *Spanish miracle* » o, en su versión española, *El mito del fracaso*<sup>3</sup>. De hecho, si ya el atraso español no existe, puede parecer inútil buscar sus causas ! El resultado de esta inversión paradigmática es que los estudios macro-económicos dedicados al comercio exterior español han sido más escasos estos últimos años<sup>4</sup>.

Sin embargo, nuestro conocimiento del comercio exterior español en los siglos XVIII y XIX sigue siendo insuficiente, sobre todo cuando intentamos privilegiar un punto de vista provincial o local, en vez de nacional. El ejemplo de Cádiz es, de este punto de vista, muy significativo : la profunda depresión que afectó la ciudad después de la desaparición del comercio colonial constituye una evidencia historiográfica poco discutada, mientras que todavía faltan las pruebas documentarias estadísticas que permitirían la ilustración de esta depresión y un mejor conocimiento de su proceso. De hecho, si tenemos ahora unos datos fiables y, a priori, definitivos, sobre los volúmenes del comercio colonial de Cádiz en el siglo XVIII, no tenemos lo mismo para el siglo siguiente y, cual que sea el período considerado, nunca disponemos de estudios globales del tráfico marítimo de Cádiz – y no solo de su comercio colonial, el cual constituye el único ramo habitualmente conocido – aunque solo este tipo de estudios nos permitiría hacer un balance de lo que pesaba realmente el comercio colonial para la ciudad<sup>5</sup>. No obstante, las fuentes permitiendo una tal valoración existen : se puede pensar antes de todo a los diarios mercantiles locales – el *Vigía de Cádiz* o el *Diario Mercantil de Cádiz* – que son muy bien conservados en los fondos gaditanos pero que, hasta ahora, solo han dado lugar a unas explotaciones muy parciales y muy recientes (como las que

---

<sup>3</sup> David R. RINGROSE, *Spain, Europe and the "Spanish miracle" 1700-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.

<sup>4</sup> Se puede constatar, sin dificultad ninguna, que unos historiadores como Antonio García-Baquero González o John Fisher, que dedicaron, hasta los años 1990, la mayoría de sus trabajos a la cuantificación de los intercambios coloniales tienen pocos herederos en la historiografía actual. El único que mantiene claramente esta orientación en sus investigaciones es el historiador Javier Cuenca-Esteban, que publica principalmente en revistas anglófonas (« Statistics of Spain's colonial Trade, 1747-1820 : New estimates and comparisons with Great Britain », *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2008, n° 3, pp. 323-354).

<sup>5</sup> De hecho, el libro *Cádiz en el sistema atlántico* de Manuel Bustos Rodríguez (*Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Sílex, 2005), el único trabajo monográfico dedicado al comercio de Cádiz – y no solamente a su comercio colonial –, privilegia el estudio de los actores y de las instituciones de la plaza sobre las análisis cuantitativas de los tráfico del puerto. Para el siglo XIX, existen en cambio unos trabajos importantes : el artículo muy bien documentado de Claudio Sánchez Albornoz, que propone datos sobre el comercio colonial de Cádiz y sobre sus intercambios con el resto del Mundo pero que deja al lado, en cambio, el cabotaje con los otros puertos de España (« Cádiz, capital revolucionaria en la encrucijada económica », en Clara Eugenia LIDA (dir.), *La revolución de 1868 : historia, pensamiento, literatura*, New York, Las Américas Publishing Company, 1970, 80-106.); el libro de Juan Torrejón Chaves que está dedicado al período 1829-1832 del puerto franco (*El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, Cádiz, Univerisidad de Cádiz, 2002) ; y, por fin, el artículo de Emiliano Fernández de Pinedo que propone una síntesis muy útil de los datos colectados en las estadísticas nacionales publicadas en el siglo XIX por Moreau de Jonnes, Canga Arguelles y Madoz (« La recuperación del comercio español con América a mediados del siglo XIX », en *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, p. 51-66).

hicieron Feliciano Gamez Duarte y Mario Trujilio Bolio en sus tesis o las que propusimos en la nuestra<sup>6</sup>). De hecho la inmensidad del trabajo que requiere una explotación cuantitativa de estas fuentes supera de mucho la capacidad de un investigador aislado<sup>7</sup>.

Sin embargo, existen también otras fuentes más accesibles, como la correspondencia del consul de Francia que ya utilizó Claudio Sánchez Albornoz en su famoso artículo dedicado al comercio de Cádiz en los años cincuenta y sesenta del siglo XIX<sup>8</sup>. Esta correspondencia contiene numerosas estadísticas de gran valor, que informan de manera muy precisa, aunque desigualmente según las épocas, el comercio marítimo de Cádiz. Siguiendo su ejemplo, hemos consultado los registros de la primera mitad del siglo XIX, para obtener datos sobre la coyuntura comercial contemporánea de los últimos años de la Carrera de Indias y de las décadas que siguieron su colapso<sup>9</sup>. Los resultados que obtuvimos son muy parciales – faltan muchos años y la crítica posible de las fuentes es claramente insuficiente – pero ya permiten sacar algunas conclusiones inéditas que nos conducen a proponer una primera reconsideración global de la crisis que provocó en Cádiz la pérdida del imperio. Tres puntos pueden ser principalmente destacados de este panorama global : la crisis empezó más tarde que lo que se creía anteriormente, se acabó más temprano, pero fue real y muy brutal para los negociantes que actuaban en la plaza en las tres primeras décadas del siglo.

### ***La crisis del comercio colonial de Cádiz : elementos nuevos y reconsideración general***

La crisis del comercio colonial de Cádiz ha sido estudiada por Antonio García-Baquero González en su primer libro que fue publicado en 1972, *Comercio colonial y guerras*

---

<sup>6</sup> Feliciano GAMEZ DUARTE, *El desafío insurgente. Un análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular (1812-1828)*, tesis de doctorado, Universidad de Cádiz, 2004, Mario TRUJILLO BOLIO, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, México, CIESAS-Universidad de Cádiz, 2009, Arnaud BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands français de Cadix, de l'instauration du comercio libre à la disparition de l'empire espagnol (1778-1824)*, tesis de doctorado, Université de Provence, 2007.

<sup>7</sup> Gracias al apoyo del programa de investigaciones NAVIGOCORPUS que coordona Silvia Marzagalli (Université de Nice-Sophia Antipolis), hemos podido obtener la financiación de la explotación de la totalidad de los ejemplares de un año del *Vigía* – el año 1789. Los resultados, que comentaremos más adelante, han confirmado tanto el interés de tal trabajo que su dificultad (Arnaud BARTOLOMEI, « Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIIIe siècle », *Revue d'Histoire Maritime*, n°14, junio 2011, p.)

<sup>8</sup> « Cádiz, capital revolucionaria », *op. cit.*

<sup>9</sup> Hemos consultado la correspondencia entre el consul de Francia a Cádiz y el ministro de Asuntos exteriores de los años 1811-1827, 1830-1838 y 1844-1849 (Archives du Ministère des Affaires étrangères, correspondance consulaire et commerciale, Cadix – desde ahora AMAE, CCC, Cadix – registres 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 et 107).

*revolucionarias*, y que sigue siendo una referencia imprescindible sobre el tema<sup>10</sup>. En este libro, García-Baquero nos proporciona unos riquísimos datos estadísticos que permiten reconstituir la evolución del tráfico colonial del puerto entre 1797 y 1821. Demuestra, entre otras cosas, que el año pertinente para fechar el principio de la decadencia comercial de Cádiz es el de 1797, marcado por el establecimiento del bloqueo británico y la autorización del comercio de los países neutrales, y no el de 1778 y de las famosas reformas del comercio libre. De hecho se demostró bastante después de la parución del libro que las reformas del comercio libre no habían perjudicado al comercio de Cádiz sino que, al contrario, habían inaugurado un período de prosperidad totalmente inédito en la historia del puerto – aunque ya no son aceptados por los historiadores las cifras adelantadas en un primer tiempo que hacían hincapie en un crecimiento de 1000 % !<sup>11</sup>. También, García-Baquero mostró que la crisis de los años 1780 no fue una realidad sino un tópico literario que nació, primero, del traumatismo provocado por el krack comercial de 1786 – real este pero de muy corta duración – y, también, de las dificultades que experimentaron los negociantes de Cádiz para adaptarse a un contexto comercial que se volvió más competitivo durante este período<sup>12</sup>.

En cambio, la elección de la fecha de 1797 es legitimada por unos datos cuantitativos muy sólidos, que demuestran que, después de esta fecha, y a la excepción de algunos « boom » comerciales muy puntuales, el comercio colonial de Cádiz acumuló resultados catastróficos. Constatava también, pero con una documentación que era más fragmentaria para este último período, que, después de 1815, el comercio de Cádiz no fue capaz de reanudar los vínculos comerciales sobre los cuales se basaba su antigua prosperidad, constatación que le condujo finalmente a formular su famosa interpretación general del proceso de decadencia de Cádiz, que podemos resumir de la manera siguiente : la autorización del comercio de los Neutrales, causada por el bloqueo británico, fue el factor determinante de esta decadencia pues reveló la naturaleza estrictamente « comisionista » del papel que asumía Cádiz en la Carrera de Indias, así que, cuando se restableció la paz marítima en 1815, no se restablecieron los flujos tradicionales que vinculaban Andalucía y América, pues los comerciantes criollos ya no quisieron volver en el marco apremiante del exclusivo colonial español.

---

<sup>10</sup> Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios hispano-americanos, 1972.

<sup>11</sup> Para una síntesis sobre este tema, cf. Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, « Los resultados del libre comercio y "el punto de vista" : una revisión desde la estadística », *Manuscrits*, 15, 1997, pp. 303-322.

<sup>12</sup> Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1998.

Sin conducirnos a rechazar estas conclusiones de García-Baquero, los datos contenidos en la correspondencia del consul francés de Cádiz, nos llevan a reconsiderar tanto la coyuntura comercial de los últimos años de la Carrera de Indias tal que la describe el historiador andaluz que la interpretación general que nos propone.

De hecho, si todos los trabajos publicados con posterioridad – por Michel Morineau o John Fischer –, confirman en su globalidad los datos adelantados por García-Baquero para los últimos años del siglo XVIII y la primera década del siglo XIX<sup>13</sup>, en cambio, los datos compilados por el consul durante los años 1817-1825 son significativamente diferentes de los proporcionados por García-Baquero – el cual confiesa de hecho que sus fuentes eran más dudosas para este último período.

Entonces, si nos fijamos a las exportaciones, los cifras del consul francés confirman y completan los datos de García-Baquero pero no los modifican fundamentalmente :

**Cuadro 1 : Exportaciones coloniales (en millones de reales de vellón)**

<b>Año</b>	<b>Datos del consul de Francia</b>	<b>Datos de García-Baquero</b>
1817	-	55
1818	-	77
1819	-	68
1820	108	128
1821 (3 trimestres)	73	53
1822 (3 trimestres)	53	-
1823 (2 trimestres)	13	-
1824	48	-
1825	41	-

Fuente : AMAE, CCC, Cadix, registros 99-103 y Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, op. cit., p. 229 y siguientes.

De hecho, estas cifras modifican poco nuestra visión general ; sólo podemos apuntar que con unos resultados que avicinan los 100 millones de reales de vellón, los datos de 1820 y 1821 (y quizás 1822), no son tan catastróficos que lo que se creía hasta hoy : son claramente inferiores a los resultados de los años 1780 (menos de la mitad) pero fueron aquellos años los mejores de la Carrera de Indias, y son en cambio muy superiores a los resultados correspondiendo al período del bloqueo británico. La segunda conclusión es que el comercio

<sup>13</sup> No concuerdan nunca exactamente las cifras de estos dos historiadores con los de García-Baquero pero confirman la tendencia descrita mucho más que la infirman (John FISHER, *El comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, 1992., Michel MORINEAU, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984).

colonial conoció una caída brutal a partir de 1823 pero no fue totalmente aniquilado por la pérdida del Imperio pues se estabilizó después de esta fecha a un nivel vecino de los 40 millones.

Si nos fijamos ahora a los datos relativos a las importaciones, veamos en cambio que modifican de manera mucho más radical nuestra percepción de la coyuntura del comercio colonial de Cádiz. Para los metales, el consul nos proporciona cifras que son mucho más altas que los de García-Baquero y que nos llevan a fechar, sin ninguna duda posible, el colapso de la Carrera de Indias al año 1823 :

**Documento 2 : Importaciones de metales preciosos (en millones de reales de vellón)**

<b>Año</b>	<b>Datos del consul de Francia</b>	<b>Datos de García-Baquero</b>
1817	160	83
1818	50	40
1819	-	7
1820	120	-
1821 (3 trimestres)	68	-
1822 (3 trimestres)	125	-
1823 (2 trimestres)	3	-
1824	0	-
1825	0	-

Fuente : AMAE, CCC, Cadix, registros 99-103 y Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, op. cit., p. 229 y siguientes.

Del mismo modo, para las importaciones de productos coloniales (grana, añil, azúcar, cacao y cueros) – para las cuales ya la comparación con los datos de García-Baquero ya no es posible pues este último proporciona cifras en volúmenes y no en valores – la tendencia es similar.

**Documento 3 : Importaciones de productos coloniales (en millones de reales de vellón)**

<b>Año</b>	
1817	200
1818	70
1819	-
1820	144
1821 (3 trimestres)	88
1822 (3 trimestres)	74
1823 (2 trimestres)	23
1824	40
1825	54

Fuente : AMAE, CCC, Cadix, registros 99-103.

Pues estos últimos datos nos permiten constatar que los años 1817-1822, si no fueron nada de excepcional, fueron buenos años para el comercio de Cádiz, con resultados que oscilaron entre 100 y 200 millones, lo que nos sitúa, otra vez, justo abajo de la mitad de los resultados, esta vez sí excepcionales, de los años 1784-1786<sup>14</sup>. Y vemos, como para los metales y las exportaciones, que la caída interviene de manera muy brutal en 1823 y que los resultados se estancan después a un nivel muy bajo.

Si confrontamos ahora estos tres datos (exportaciones, importaciones de metales, importaciones de productos coloniales) y si los calculamos sobre una base anual, obtenemos los resultados siguientes :

**Documento 4 : Resultado global del comercio colonial de Cádiz en valor anual (en millones de reales de vellón)\***

Año	
1817	415
1818	197
1819	-
1820	372
1821	307
1822	336
1823	78
1824	88
1825	95

Fuente : AMAE, CCC, Cadix, registros 99-103.

\* Para los años para los cuales faltaban trimestres, hemos calculado la media trimestrial a partir de los datos disponibles y la hemos multiplicado por cuatro.

Llegamos entonces a unas conclusiones que cambian significativamente nuestra visión de la coyuntura del comercio colonial de Cádiz, pues aparece que los años 1817-1822, con unos resultados medios que varían alrededor de 300 millones son, sino buenos, por lo menos correctos o regulares, y que el año del colapso es, sin duda posible, el año 1823, durante el cual desaparecen las remesas de metales y caen drásticamente las exportaciones y las importaciones de productos.

Por fin, podemos utilizar, para comprobar esta visión de la coyuntura del comercio colonial de Cádiz, dos series disponibles sobre el movimiento del puerto, extractas de los

---

<sup>14</sup> Hemos utilizado como punto de comparación para estos tres años, los datos encontrados en tres ejemplares del *Vigía*, conservados en los archivos nacionales de París (Archives Nationales de Paris, série AE BIII, registre 353).



datos publicados en el *Vigía*. La primera, que constituimos nosotros mismos, indica que el número de entradas de navios coloniales en el puerto, era vecino de 100 hasta 1822 – lo que significa más o menos un 40 % del nivel de los años 1780 – y cayó a 35 en 1823. La segunda, que se refiere sólo a la navegación con Nueva España, la publicó Mario Trujillo Bolio en su libro y, lógicamente, constata exactamente la misma tendencia, pues el movimiento global – entradas y salidas – fue dividido por tres en 1823 y reducido casi a cero los dos años siguientes<sup>15</sup>.

Estos diversos datos nos parecen entonces atestiguar la existencia de un último período de « normalidad » para el comercio colonial de Cádiz, correspondiendo a los años 1817 (1815 ?)-1822, que nos conduce entonces a reconsiderar la interpretación tradicional de la crisis del comercio de Cádiz sobre dos puntos esenciales : primero, aparece que el año el más pertinente para fechar el colapso del comercio colonial de Cádiz tiene que ser 1823 – o 1822, si consideramos que muchos de los intercambios de este último año, no fueron otra cosa que repatriaciones de fondos – y no 1797, que sólo inaugura un ciclo belicoso, bastante parecido a otros similares que tuvieron lugar durante el siglo XVIII ; por otra parte, tenemos que admitir que el factor que provocó la decadencia del comercio colonial de Cádiz, no fueron tanto el bloqueo británico y la naturaleza estrictamente comisionista del puerto que reveló, sino la proclamación de las Independencias de las colonias americanas, y más precisamente, la de Nueva España que ocurrió al final del año 1821. Resulta de estas constataciones que el problema histórico que debemos resolver ya no es porque desapareció el comercio colonial de Cádiz sino porque, y cómo, se mantuvo hasta la fecha bastante tardía de 1822, de un lado, y porque se hundió tan subitamente después de las declaraciones independentistas, por el otro.

De hecho, conviene mejor hablar, al tratar el período 1797-1822, de la resistencia del comercio colonial gaditano que de su crisis o de su colapso. Por supuesto, puede parecer difícil sostener un tal postulado cuando se trata de un período que vio alternar sistemáticamente resultados malos, otros excelentes y otros correctos. Pero si vinculamos en un mismo movimiento la lectura de la coyuntura del comercio colonial y los acontecimientos políticos, vemos que, hasta 1822, cada vez, que la paz marítima permitió al comercio colonial de Cádiz de funcionar, funcionó de manera, sino normal, por lo menos, regular. Así, se interrumpió lógicamente durante el primer bloqueo británico (1799-1801) pero volvió a sus

---

<sup>15</sup> Mario TRUJILLO BOLIO, *El péndulo marítimo-mercantil*, op. cit., p. 68-72 y 87-88.

niveles anteriores durante la Paz de Amiens ; se hundió de nuevo después de Trafalgar pero hubo de nuevo un pico en 1810 con el cambio de alianza ; desapareció después en el contexto muy difícil de la invasión napoleónica, pero conoció una última fase positiva después de 1815 que duró hasta 1822, si exceptamos un baja puntual en 1818 y 1819 que se puede explicar, como se supone, por el impacto del curso insurgente.

Esta visión global está confortada por varios testimonios cualitativos que atestigian que, al principio de los años 1820, seguían saliendo de San Maló o de Hamburgo, a destinación de Cádiz, decenas de navios cargados de telas para la Nueva España, aunque, a esta fecha, pocas cosas hubieran podido impedir los negociantes alemanes o bretones de comerciar directamente con América<sup>16</sup>. Pero porque entonces estos comerciantes seguían utilizando la intermediación de Cádiz, si, como se lo ha siempre creído, era costosa y inútil, y si ya no existía el monopolio colonial legal para obligarles ? Faltan muchos datos para hacer una respuesta definitiva a esta pregunta pero ya podemos expresar lo que constituye nuestra convicción del momento : si, a pesar de las dificultades excepcionales que conoció Cádiz, la plaza siguió siendo uno de los puertos centrales en el sistema atlántico europeo hasta el principio de los años 1820, es porque, a esta época, Cádiz seguía siendo una de las vías la más ventajosa para mandar a América los productos europeos y a Europa, los productos americanos. Dos factores pueden explicar esta propuesta. La primera explicación podría ser que el exclusivo colonial español siguió vigente y eficaz hasta el final de la historia de la Carrera de Indias, o, por lo menos, fue hasta los años 1820 bastante disuasivo para que muchos negociantes europeos siguiesen preferiendo utilizar Cádiz para comerciar con América en vez de practicar un comercio directo de contrabando. Es una posibilidad poco probable pero que no debemos excluir a priori, hasta que investigaciones más profundizadas hubieran llevado la prueba contraria. La segunda explicación, que nos parece más plausible, es de considerar que Cádiz poseía, además de su marco institucional privilegiado, otras ventajas que facilitaban el comercio con América y lo hacían más rentable o interesante que desde los otros puertos europeos. Dentro de estas ventajas, dos se destacan : la experiencia de los mercados americanos que tenían sus negociantes y, sobre todo, la solidez de las redes mercantiles que eran, a esta época, la mejor garantía del comercio a distancia. De hecho, las

---

<sup>16</sup> Al principio de los años 1820, entre veinte y quaranta navios salían todavía de Hamburgo con telas de Silesía destinadas a los mercados americanos (Horst PIETSCHMAN, « La marginación de Andalucía en el comercio transatlántico de las ciudades hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico », en Bibiano TORRES RAMIREZ et José HERNANDEZ PALOMO, *Andalucía y América en el siglo XIX. Actas de las V Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1986, p. 265). También, navios cargados de « breañas » siguen saliendo de Morlaix, San Maló o Nantes hasta 1824 (AMAE, CCC, Cadix, reg. 99 à 103).

redes que unían Cádiz a las plazas negociantes de Europa por la intermediación de las colonias extranjeras de la ciudad son muy conocidas, y, aunque lo sean menos, las que vinculaban Cádiz a los puertos americanos son también una realidad cierta. Así, hasta muy tarde, el mejor medio – sino el más barato, sí el más seguro – que tenía un productor europeo de tela o de seda para vender sus productos en América, era de utilizar estas antiguas redes que transitaban por Cádiz. Nos ofrece una buena ilustración de esta realidad la mención que hace el consul francés del fracaso que registraron unos negociantes de Francia cuando intentaron mandar directamente a América sus productos en 1816<sup>17</sup>.

Así la fuerza de la ciudad residía, más que en sus privilegios, en su capital humano : son sus negociantes, tanto españoles que extranjeros, que contribuían, cada unos con sus redes específicas, a la función de intermediación que cumplía Cádiz entre los mercados europeos y americanos. Así bien, mientras se quedaron en Cádiz, la ciudad se quedó integrada en los circuitos internacionales del sistema atlántico y, es finalmente su salida de la plaza que provocó su caída al principio de los años 1820.

De hecho, es al principio de los años 1820 que estos comerciantes, tanto nacionales como extranjeros, quitaron másivamente Cádiz y no en 1797 – con el bloqueo – o en 1805 – después de Trafalgar – como se lo ha afirmado anteriormente. La correspondencia del consul francés atestiga este movimiento de salida de los negociantes que hubo lugar a este momento. Para la primera vez, constata en 1821 que « plusieurs de ces négociants [français] pensent à faire passer leur fortune en France et à s’y fixer, si d’ici quelque temps le gouvernement espagnol ne prend pas des mesures qui inspirent la confiance »<sup>18</sup>. Confirma su opinión poco después, afirmando en 1822 que « tous les capitalistes se retirent soit en France, soit en Angleterre, soit dans l’intérieur de la péninsule »<sup>19</sup> antes de subrayar de nuevo algunos tiempos después que « les négociants portent leurs capitaux les uns en Angleterre, les autres en France, d’autres se retirent dans l’intérieur de l’Espagne, le Port-Sainte-Marie, Jerez, Sanlúcar et Séville sont les points les plus rapprochés où beaucoup de maisons de Cadix vont s’établir journellement »<sup>20</sup>. El consul sí mismo solicita su transferencia a Veracruz o a Lima en 1821<sup>21</sup> ! Parece entonces que, una vez más, el acontecimiento que condujo los negociantes

---

<sup>17</sup> AMAE, CCC, Cadix, registre 99, carta del 5 de noviembre 1816.

<sup>18</sup> AMAE, CCC, Cadix, reg. 101, courrier du 28 juillet 1821.

<sup>19</sup> *Ibidem*, reg. 102, courrier du 22 juillet 1822.

<sup>20</sup> *Ibidem*, reg. 103, courrier du 19 juillet 1825.

<sup>21</sup> *Ibidem*, reg. 101, courrier du 11 décembre 1821.

a darse cuenta que nunca jamás Cádiz podrá mantener su posición ventajosa en el sistema atlántico y que provocó pues su salida de la ciudad, fue la crisis mejicana de 1821.

Así los nuevos datos encontrados en la correspondencia del consul francés nos conducen a preferir la declaración de Independencia de Méjico en 1821, más que el establecimiento del bloqueo británico en 1797, para fechar el colapso decisivo del comercio colonial de Cádiz. Ahora, pues, nos podemos interrogar sobre el impacto que tuvo esta pérdida para la economía local y, antes de todo, para el comercio marítimo del puerto.

### ***El comercio marítimo de Cádiz en el segundo cuarto del siglo XIX : de la crisis a la recuperación (1822-1850)***

La verdad es que si conocemos bastante bien el comercio colonial de Cádiz, seguimos conociendo muy mal el comercio marítimo de Cádiz, lo que no es exactamente la misma cosa. La razón viene de las fuentes que se han utilizado tradicionalmente : son las fuentes de la Carrera de Indias más que las fuentes del tráfico portuario de Cádiz. Cuando miramos estas últimas, descubrimos una imagen muy poco atendida del comercio de Cádiz. En 1789, por ejemplo, un año para el cual hemos podido consultar la totalidad de los ejemplares del *Vigia de Cádiz*, los principales puertos que mandaron navios en Cádiz son los siguientes<sup>22</sup> :

<b><i>La Havane</i></b>	<b>55</b>
Dar-el-Beyda	51
Marseille	40
Bilbao	28
<b><i>La Vera Cruz</i></b>	<b>25</b>
Hambourg	25
Barcelone	25
Lisbonne	21
Londres	20
Dublin	20
<b><i>Montevideo</i></b>	<b>20</b>

Y si hacemos una repartición regional de las orígenes de los navios, obtenemos el resultado siguiente<sup>23</sup> :

---

<sup>22</sup> Arnaud BARTOLOMEI, « Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIIIe siècle », *op. cit.*, p.

<sup>23</sup> *ibidem*.

<b>Espacio geográfico de origen</b>	<b>Numero de navios entrados en Cádiz en 1789</b>
Europa atlántica	407
Mediterraneo	172
« Indias »	162
América no hispánica	95
Marueco	77
Báltico	51
Asia	10
Indeterminado	25
Total	998

Así vemos que si La Habana es el principal puerto asociado a Cádiz, solo contamos con tres puertos americanos dentro de los más importantes y, el Imperio, en su conjunto, con solo 16 % del tráfico, llega solo a la tercera posición detrás de la costa atlántica de Europa y del Mediterraneo para las expediciones de navios a Cádiz.

Es claro que tendríamos que matizar estos datos que minoran excesivamente el peso del comercio colonial : seguramente que el valor de los cargamentos coloniales es superior al valor de los pequeños barcos que llegan desde Marrueco o Portugal y, también, hay que tener en cuenta que una parte importante del tráfico existente entre Cádiz y el resto de Europa, era un comercio de reexportación dependiente del comercio colonial. Pero estos datos nos enseñan también que existía un comercio marítimo en Cádiz totalmente desvinculado del comercio colonial – pensamos por ejemplo al comercio de trigo con Marrueco o el comercio de harina y de pescado con Estados Unidos – y que, entonces, no debemos confundir sistemáticamente comercio colonial y comercio marítimo de Cádiz.

Pues, considerado este punto, podemos ver ahora lo que significó la crisis del comercio colonial de Cádiz de 1823 para el comercio marítimo del puerto.

#### *La crisis de 1823 : crisis del comercio colonial o crisis del comercio de Cádiz ?*

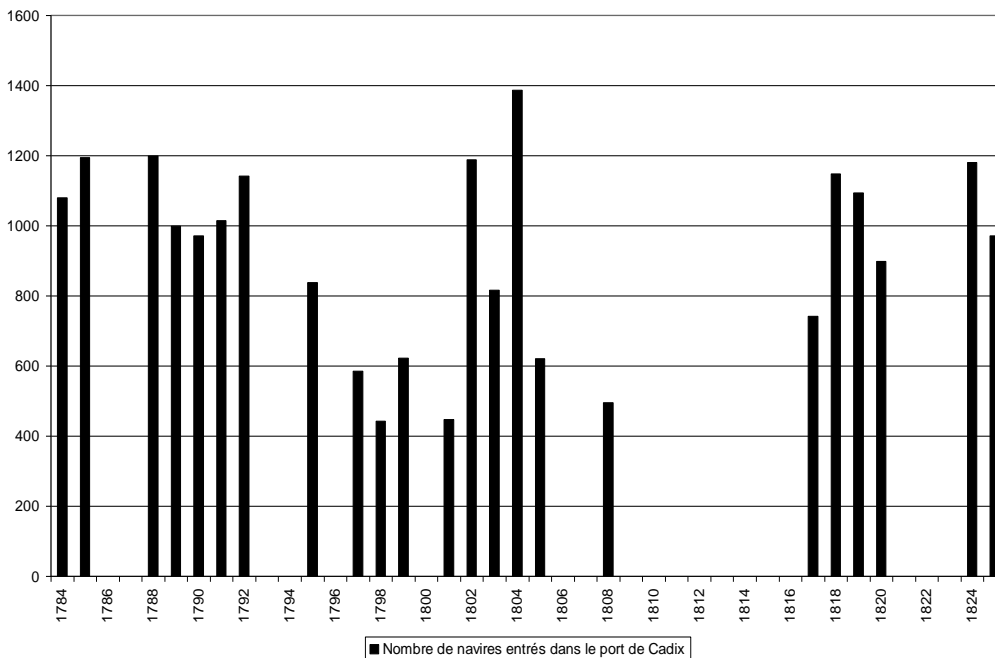
La correspondencia consular nos permite reconstruir primero el tráfico del puerto, el cual nos proporciona una imagen muy atenuada de la crisis : la crisis de 1823 pues casi no se nota<sup>24</sup>. De hecho, si comparamos los datos de los años 1820 con los de los períodos anteriores

---

<sup>24</sup> Todos los datos referentes al comercio marítimo de Cádiz – colonial y no colonial – del período 1817-1825 son extractos de los registros de la correspondencia comercial del consul francés : AMAE, CCC, Cadix, registros 99-103.

vemos que los resultados del período son mucho más altos que los de las guerras revolucionarias y muy vecinos de los de los años 1780.

### Las entradas de navios en el puerto de Cádiz (1784-1825)



Sources : 1784-1808 : *Parte oficial de la Vigía de Cádiz*, 1816-1825 : AMAE, CCC, Cadix, reg. 99-103.

Por supuesto, estas cifras presentan muchos fallos, la nomenclatura de los navios puede haber cambiado y no nos dicen nada sobre los volúmenes y los valores de los cargamentos. Nos proporcionan sin embargo un punto de vista inédito y que hace mentir todos los discursos de los negociantes que describen, en los años 1820, una « ciudad muerta » o un puerto totalmente desierto.

Los datos relativos a los valores de los intercambios marítimos de Cádiz, en cambio, reflejan perfectamente la gravedad de la crisis del principio de los años 1820 pues el valor de los tráficos del puerto de Cádiz (importaciones más exportaciones) cayó brutalmente de mitad en 1823 – pasando la media trimestrial de 34 597 000 francos a 17 991 000 francos – y no se recuperó después. En su globalidad, estas cifras confirman entonces la estrecha dependencia entre comercio colonial y comercio marítimo de Cádiz. Pero también nos permiten subrayar las límites de esta dependencia. Notamos por ejemplo, que las importaciones – que pasaron de 25 320 000 francos a 8 995 000 francos entre 1820 y 1825 – sufrieron mucho más de la crisis mejicana que las exportaciones – que sólo bajaron de un

treinta por ciento (de 12 092 000 a 7 866 000). Atestiga esta asimetría el papel eminente que siguieron jugando en el comercio de Cádiz las remesas de metales hasta su desaparición brutal en 1822, lo que nos conduce a considerar que la caída brutal de 1823 traduce, antes de todo, el fin de esas remesas y la crisis de la función de depositaria de los metales americanos de Cádiz, y no el aniquilamiento total del puerto andaluz. De hecho, si sólo consideramos el comercio no colonial de Cádiz, vemos que la crisis fue mucho menos grave: las exportaciones se mantuvieron a unos niveles similares – lo que significa que las reexportaciones de productos coloniales a Europa fueron compensadas por otros productos –; y las importaciones bajaron solo de un treinta por ciento (lo que se explica por la desaparición de las importantes importaciones de productos textiles que se reexportaban a América).

Así, 1823 no significó el aniquilamiento del comercio marítimo de Cádiz sino el final de un ciclo histórico en el cual Cádiz había sido la principal puerta de salida para los tejidos europeos destinados a América y la principal puerta de entrada de la plata mejicana. La mejor prueba de eso, la vemos cuando analizamos más precisamente los distintos ramos del comercio marítimo de Cádiz: los intercambios con Francia, por ejemplo, que era el país que más había disfrutado del ciclo comercial anterior, se hundieron entre 1820 y 1825 (bajando de 50 %), pero otros ramos no sufrieron un similar colapso y algunos conocieron mismo un crecimiento significativo – es el caso por ejemplo del comercio con Gran Bretaña, en dirección de la cual la media trimestrial de las exportaciones se multiplica por cuatro entre 1822 y 1825 o también, del comercio de esclavos que prosperó en los años 20 y 30<sup>25</sup>.

Así, si la crisis del comercio de Cádiz es evidente en los años 1820, no tiene que ocultar el proceso de reconfiguración que se manifiesta durante estos años, proceso que se confirmó en los años 1830 y que condujo el puerto a una nueva fase de prosperidad en las tres décadas siguientes.

### *De la recuperación al crecimiento*

Podemos pasar rápidamente sobre el final de los años 20 y el principio de los años 30 porque la coyuntura es difícil de conocer – por lo menos con la documentación del consul francés – y es muy cambiante y de interpretación difícil por razón, antes de todo, de los impactos contradictorios de la declaración en 1829, y después de la supresión, de la franquicia

---

<sup>25</sup> De las 72 expediciones negreras armadas en Cádiz que son documentadas, para los siglos XVI a XIX, en la base de datos slavetrade.org, 47 lo fueron durante el período que corresponde a lo que solemos llamar la crisis del comercio de Cádiz, los años 1814-1843 (consulta efectuada el 29 julio 2010).

del puerto, medidas que provocaron intensos movimientos especulativos. Entonces hay que esperar 1833 para poder seguir de manera más clara la coyuntura del puerto<sup>26</sup>. Por lo tanto, lo que nos enseñan los datos de esta década son un crecimiento sostenido del comercio marítimo de Cádiz, basado principalmente sobre un alza de las exportaciones – que casi duplicaron entre 1820 y 1836 para llegar al cifra de 85,6 millones de francos –, de vino antes de todo. Al final de los años 30, el nivel del comercio marítimo de Cádiz era entonces similar a lo que era en 1820 – antes de la crisis mejicana – pero la estructura de los intercambios es muy distinta : predominan ahora las exportaciones y no las importaciones y el principal socio de este comercio, ya no es América sino Gran Bretaña. Este cambio fundamental de la balanza de comercio se traduce – ironía de la historia – por unas importaciones másivas de numerario procedente de Francia y de Gran Bretaña en la ciudad : el consul habla de millones de francos que aflujan en Cádiz ! Así, seguramente, fueron acumulados los capitales que sirvieron al boom capitalista de los años 1840 que estudió el profesor Alberto Ramos Santana<sup>27</sup>.

La documentación consular nos demuestra entonces que la crisis empezó más tarde y se acabó más temprano que lo que habíamos creído hasta ahora. Por tanto, no tenemos que minorar esta crisis : fue real y brutal en la segunda parte de los años 1820, y si la plaza y el puerto de Cádiz pudieron recuperarse bastante rápidamente, no fue el caso de toda una generación de negociantes que quebraron con la caída del imperio.

### ***Crisis o transición : el punto de vista de los actores***

Existen dos discursos historiográficos, a priori contradictorios, relativos al impacto de la crisis del comercio colonial de Cádiz sobre el tejido mercantil de la plaza. El primer, bien conocido, es el discurso desarrollado por Antonio García-Baquero González en *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, en el cual enumera año por año, la lista de las quiebras mercantiles sobrevenidas en la ciudad antes de concluir constatando la desaparición durante los años 1820 de la mayor parte de los armadores y de los comerciantes extranjeros de la plaza<sup>28</sup>. El segundo se funde sobre los datos extractos de las fuentes demográficas y de los guías mercantiles que nos proporcionan Gonzalo Butron Prida y Julio Pérez Serano, los cuales

---

<sup>26</sup> AMAE, CCC, Cadix, reg. 104 AMAE, CCC, Cadix, reg. 104 y 105 (1833-1838).

<sup>27</sup> A. RAMOS SANTANA, *La burguesía gaditana en la época isabelina*, Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, Cádiz, 1987, pp. 49-111.

<sup>28</sup> *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, op. cit., p. 242.



datos sugieren que el tejido mercantil de la ciudad resistió bastante bien a la crisis<sup>29</sup>. A pesar de su aparente oposición, estos dos discursos pueden ser asociados en una misma interpretación, como lo podemos ver ahora.

### *La resistencia del tejido mercantil de la ciudad*

Los testimonios describiendo Cádiz como una ciudad desertada y totalmente abandonada por los negociantes, como por ejemplo el de Federico Rubio que cita Alberto Ramos Santana o el desarrollado en los memorias dedicados al rey que menciona Gónzalo Butron Prida<sup>30</sup>, son probablemente exagerados, como tienen que serlo también las famosas cifras que cita Antonio García-Baquero Gónzalez relativamente a la desaparición de los armadores o de las colonias extranjeras. La demostración la podemos llevar a cabo en este ultimo caso pues la documentación censitaria sobre la colonia francesa no confirma la estimación propuesta – evocan las fuentes citadas por García-Baquero Gónzalez una disminución de 80 % del numero de comerciantes extranjeros presentes en la plaza – sino que nos indica una caída más modesta, de « solamente » 60 % entre 1808 y 1819<sup>31</sup>. Como no hay duda posible sobre el hecho que la colonia francesa fue la comunidad extranjera la más afectada por la coyuntura política y comercial de la época – se expulsaron o se detuvieron en los famosos pontones la totalidad de los franceses presentes en la ciudad<sup>32</sup> –, podemos suponer que las otras colonias sufrieron disminuciones todavía menos significativas, hipótesis que confirman las recientes tesis de Catia Brillì y Klaus Weber tratando de las colonias genovesa y germanica de la ciudad<sup>33</sup>. Del mismo modo, los cifras de las quiebras propuestas deberían ser ponderadas por unas estadísticas sobre las creaciones de nuevas sociedades para obtener una imagen aproximativa de la evolución real de la infraestructura mercantil de la

---

<sup>29</sup> Gonzalo BUTRON PRIDA, *La intervención francesa y la crisis del absolutismo en Cádiz, 1813-1828*, Huelva, Universidad de Huelva, 1998, p. 69. Julio PEREZ SERRANO, *Cádiz, la ciudad desnuda, Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1992, p. 177.

<sup>30</sup> El escribano Federico Rubio, que vivió en el Cádiz de los años 1840, describe así el barrio de San Carlos, antiguamente prospero : « estaba inhabitado ; cerradas sus sólidas, grandes y elegantes casas ; rotos sus cristales ; desiertas y con hierbas las calles. Todo respiraba allí soledad, tristeza, decadencia, ruina » (citado por A. RAMOS SANTANA, *La burguesía mercantil gaditana*, p. 41). Cf. también el memoria del *Consulado*, destinado al Rey, de 1824, citado por G. BUTRON PRIDA, *La intervención francesa*, p. 57.

<sup>31</sup> Archivo municipal de Cádiz, sección Padrones, libros 6973-75, « Juramentos de fidelidad de los nacionales franceses y otras naciones agregadas » (1808) y caja 6630, « Padrón de Extranjeros » (1819).

<sup>32</sup> A. BARTOLOMEI, « Des biens aux personnes. Les représailles exercées contre les marchands français de Cadix dans les conflits franco-espagnols des périodes révolutionnaire et impériale (1793-1815) », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, número 39-1, juin 2009, p. 171-189.

<sup>33</sup> Catia BRILLI, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico. Da Cadice a Buenos Aires (1750-1830)*, tesis de doctorado, Università di Pisa, 2008. Klaus WEBER, *Deutsche Kaufleute in Atlantikhandel 1680-1830 : Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München, C.H. Beck, 2004.

plaza. Es precisamente porque las cifras citadas por García-Baquero González sólo tratan de lo que desapareció en Cádiz y no de lo que se creó en las décadas 1810 y 1820, que no son finalmente contradictorias con las publicadas por Gonzalo Butron Prida y Julio Pérez Serano que describen al contrario un desarrollo del sector comercial – pasando este de 1567 individuos a 1700 entre 1824 y 1829 según el primero<sup>34</sup> y de 1788 a 2588 entre 1801 y 1830 según el segundo<sup>35</sup>.

Sin embargo, no tenemos tampoco que surinterpretar, en el sentido contrario, estos últimos datos – lo que, de hecho, no hacen los dos autores citados : dados los cambios que han podido afectar las taxinomías profesionales empleadas, por una parte, y la ausencia total de precisión sobre el nivel económico de las nuevas sociedades que se crearon, el aumento que describen podría muy bien ser estrictamente facticio.

Entonces para tener una visión más exacta del impacto de la crisis, hay que bajar al nivel inferior, al nivel micro-económico de la compañía o del individuo, lo que sólo pudimos hacer para algunos casos de negociantes franceses bien documentados. A este nivel, aparecen nitidamente las dos caras oscuras de la crisis, que esconden las cifras globales y que son el debilitamiento progresivo y la desclasificación social de los negociantes.

*Las dos caras oscuras de la crisis : el debilitamiento progresivo y la desclasificación social de los negociantes*

El caso de la colonia francesa confirma globalmente la idea que el tejido mercantil local resistió a la crisis de la Carrera de Indias pues, mismo si el número de negociantes franceses cayó muy brutalmente, lo fue por causas políticas mucho más que comerciales : los franceses se marcharon en 1793 y 1808, a la ocasión de los conflictos franco-españoles, pero el resto del tiempo se quedaron a Cádiz a pesar de la crisis comercial<sup>36</sup>. Sin embargo, tampoco podemos defender la idea que esta resistencia traduce una buena adaptación de los comerciantes franceses a la crisis comercial local : se quedaron a Cádiz pero fueron muy afectados por la caída del imperio y hace poco duda que muchos de ellos fueron arruinados y totalmente desclasificados por la coyuntura difícil de la plaza.

---

<sup>34</sup> *La intervención francesa*, p. 69.

<sup>35</sup> *Cádiz, la ciudad desnuda*, p. 177.

<sup>36</sup> Arnaud BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*, *op. cit.*, p. 303 y siguientes.

De los distintos ejemplos extractos de las fuentes para sostener tal hipótesis, podemos desarrollar aquí los tres más significativos. Primero, tenemos que hacer hincapié en la ausencia total de representantes de la antigua colonia francesa en la nueva élite mercantil francesa del Cádiz del siglo XIX : las familias Sicre, Conte, Badel, Pemartin, Lacave, Beigbeder o Domecq, que todas ocuparon plazas eminentes en el capitalismo provincial del siglo XIX, son familias nuevas que no tienen raíces en el siglo anterior. El segundo ejemplo reside en las trayectorias sociales similares de dos de las más famosas familias del siglo XVIII – los Magon y los Delaville – cuyos jefes se habían quedado en Cádiz al final del siglo y se habían integrado a la sociedad local : las dos familias siguieron el mismo camino bajando poco a poco en la jerarquía social local<sup>37</sup>. Ya el capital de Prudent Delaville, que se reputaba el « hombre el más rico del país » cuando se naturalizó español en 1792, había bajado considerablemente antes de su muerte que sobrevino en la primera década del siglo siguiente. Pero, la desclasificación social se acentuó con su hijo que declara en su testamento en 1829 que sus activos se limitan a los intereses que posee en la sucesión de su madre. La hermana de este que se cazó con un aristócrata declara por su parte haber traído ni dote ni capital ninguno a su marido, y su hijo, Felix Beyens y Delaville declara la misma cosa en 1849. Constatamos la misma trayectoria para los descendientes de los famosos Magon pues el negociante francés Bernard Magon acabó su carrera, en la primera década del siglo XIX, siendo corredor después de haber quebrado y sus dos hijos Josef María et Bernardo María, empezaron los dos su vida profesional abajo de la escala social : el primero siendo empleado a la contabilidad del duque de Hijos a Madrid y el segundo « dependiente » de una compañía de comercio del Puerto de Santa María.

Finalmente, el último testimonio de esta descalificación general de la colonia francesa del siglo XVIII, nos lo ofrece el caso del negociante Jean-Pierre Lapadu, un antiguo comerciante importante de la ciudad, cuyo compañía sigue apareciendo en los guías mercantiles hasta 1830. El historiador podría ver en tal longevidad una prueba de la capacidad de adaptación de este individuo a las dificultades de los tiempos pero la realidad es mucho menos elogiosa pues el inventario de sus bienes realizado después de su muerte en 1820 es elocuente : los despachos son llenos de papel despreciado (sobre todo vales reales y haberes pendientes incobrables) cuando sus almacenes son vacillos. Así los describe el consul francés : « Nous sommes descendus dans un magasin au rez-de-chaussée qui contenait les objets suivants : une table ordinaire évaluée à quarante réaux de vellón, une baignoire abîmée

---

<sup>37</sup> Ibidem, p. 571 y siguientes.

par le temps sans valeur, sept caissons contenant divers vieux papiers comme reçus, factures, comptes courants et notes de prix courants et deux vieilles malles sans serrure vides. Nous avons trouvé dans le magasin, jetés pêle et mêle [sic] comme plusieurs portes d'armoire, des morceaux de bois de lit et chaises rompues, lesquels nous ont paru de nulle valeur, un ballot de mouchoirs de Cholet contenant vingt-deux pièces, ensemble sept cent soixante-huit mouchoirs. Plus cinquante-six pièces toiles à robes dites caladares »<sup>38</sup>.

## Conclusión

La historiografía política la más reciente insiste sobre la solidez de los vínculos que seguían vigentes entre España y sus colonias cuando estas empezaron su proceso de emancipación. La realidad comercial tal que aparece en la documentación del consul francés confirma sin duda esta visión de las cosas : hasta el principio de los años 1820 y a pesar de las muchísimas trabas que lo afectaron, el puerto de Cádiz sigo siendo la principal puerta de salida de los productos europeos destinados a América y todavía más la principal puerta de entrada de los productos americanos destinados a Europa – de la plata mejicana en primer lugar. Por lo tanto, fue la proclama de independencia de Mejioco en 1821 que provocó el verdadero colapso del comercio colonial gaditano y la decadencia de la plaza.

Pero esta decadencia no fue total, pues algunos sectores como las exportaciones de vino o el comercio de esclavos ni siquiera fueron afectados por esta coyuntura depresiva y, sobre todo, la crisis se interumpió bastante rapidamente, sino con la franquicia del puerto, que fue un fracaso, sí con el boom de las exportaciones vineteras que se acentuó en los años 1830 y que provocó muy pronto un nuevo aflujo de metales preciosos en la ciudad, proveniente de Francia y Inglaterra esta vez. Conocemos la continuación de la historia pues Cádiz experimentó a partir de los años 1840 una segunda fase de prosperidad que duró por lo menos dos decadas.

Pero esta triple constatación de una crisis que empezó más tarde, que se acabó más temprano y que fue menos brutal que lo que se había siempre creído no tiene que llevarnos a minimizar o a negar la gravedad y las consecuencias dramáticas que supuso la depresión de los años 1820 para los negociantes de la ciudad : muchos fueron aruinados y soló se quedaron porque ya no tenían medios suficientes para marcharse o reconvertirse. Asi creemos, pero soló investigaciones prosopograficas más sistematicas lo podrán confirmar, que la elite mercantil

---

<sup>38</sup> Ibidem, p. 558.

que benefició de la recuperación de los años 1830 fue una élite nueva, poco vinculada a los negociantes del siglo anterior. Concluiremos entonces contestando al problema general expuesto en nuestra introducción y constatando que si la crisis colonial no destruyó ni el comercio marítimo ni la plaza mercantil de Cádiz, sí destruyó una generación entera de negociantes que habían sido formado en el contexto específico de la Carrera de Indias y que no supieron adaptarse a su desaparición.