

El paso del Apocalipsis: influencia del curso insurgente hispanoamericano en la ruina del puerto de Cádiz, 1816-1828

Feliciano Gámez Duarte*

En una monografía publicada en 1992, Mariano de Rétegui¹ describe los primeros años del siglo XIX en Cádiz como “el paso del Apocalipsis”, los sucesos encadenados durante esas décadas invitaban a ello: procesos de mortandad catastróficos, guerras sucesivas y alternativas contra franceses e ingleses y, sobre todo, la crisis económica de los gobiernos de Fernando VII y sus predecesores; nosotros hemos tomado prestada esta denominación para referirnos a un único elemento de los participantes en esa cadena de vicisitudes. Los corsarios insurgentes, una sombra lejana al comienzo de las guerras de emancipación que se convirtió, desde 1816, en un poderoso espectro que rondaba las aguas del Golfo de Cádiz y de todos los puertos adyacentes.

En mi tesis doctoral me ocupé por extenso de los diferentes aspectos de esta manera de hacer la guerra, sin embargo, en este trabajo quiero centrarme en el impacto económico que pudieron causar en el puerto de Cádiz, es decir bajaré varios escalones con respecto a los planteamientos que hacía en tal investigación. En dicho trabajo partía, entre otras, de la siguiente cuestión: ¿cuál fue la verdadera medida del impacto en la economía tanto peninsular como americana? A la que añadiríamos ahora una más específica, como refiere y defiende buena parte de la historiografía americana, ¿fueron los corsarios insurgentes los únicos causantes del hundimiento del comercio, o sólo fueron un eslabón más en una cadena que arrancaba veinte años antes, desde los bloqueos ingleses de 1797?

En líneas generales, se puede afirmar que el impacto económico de sus acciones se centró en determinados puertos españoles; puntualizando aún más podríamos centrar el mayor daño de su impacto en el de Cádiz. Ello permitió que otros puertos españoles comenzaran su despegue en esos mismos años (Málaga, Barcelona, etc.). Por otra parte, los corsarios insurgentes actuaron como un elemento coadyuvante en el descalabro económico provocado por la pérdida de mercados a raíz del desmantelamiento del imperio americano. Esto no es más que un mero análisis superficial, la realidad la veremos desglosada en las tablas que van al final de este trabajo.

El curso insurgente y sus distintas percepciones

Este factor de desequilibrio en la lucha sostenida por España contra sus colonias era percibido de maneras muy diversas por los diferentes elementos involucrados y afectados por sus actividades. En mi tesis he categorizado estas diferentes percepciones: la del gobierno fernandino, la de la Real Armada, la que tenía el personal diplomático español, en especial D. Luis de Onís, embajador en los Estados Unidos, y por último, aunque no menos importante, la visión que del curso tenían los armadores y comerciantes españoles.

En estas líneas quiero centrarme en los hombres de negocios, aquellos que sostenían la riqueza del puerto de Cádiz. Los comerciantes veían el problema con una perspectiva muy diferente a todas las demás, quizás más egoísta, pues con el camuflaje del interés general velaban, sobre todo, por sus intereses personales; no obstante sus análisis eran muy acertados. Faltaba dinero, cuando se suministraba éste no se lo destinaba a los fines adecuados (por ejemplo, reforzar la Armada) y, al final, se gastaba en asuntos que no conducían a asegurar la viabilidad de las relaciones comerciales de España con sus colonias.

No obstante, no creo que podamos juzgar la actitud de los comerciantes como la única acertada en todo este conflicto. Sus análisis incidían, como los de muchos altos funcionarios fernandinos, en la debilidad e incapacidad de la marina y en la necesidad de fomento de la misma; sin embargo a la hora de colaborar en la solución del problema no concluyo que los comerciantes se desenvolviesen con el acierto que se esperaba de ellos vistas sus opiniones. Las reclamaciones de los gobernadores o los consulados para el aporte de fondos destinados al

armamento de corsarios que contrarrestasen las acciones de los insurgentes, encontraban poca acogida por parte de los comerciantes; buen ejemplo de ello lo tenemos en el silencio administrativo obtenido por la iniciativa planteada por el capitán general de las Canarias de armar un bergantín para cruzar contra los insurgentes²; todos en el ramo de los comerciantes y el Consulado alababan la idea, sin embargo se negaban a aportar fondos para tal finalidad, aduciendo que no podían disponer de ellos sin una orden expresa del rey. ¿Hasta qué punto esta era una excusa fundada en causas reales? La respuesta dada por otros consulados como el de La Habana a iniciativas similares³, nos lleva a pensar que la actitud de los comerciantes canarios respondía más bien a un cierto temor a efectuar una inversión cuyos resultados no aparecían nada claros.

Los comerciantes reclamaban mejores equipamientos para la Armada, exigían que ésta cumpliera con su cometido (protegerles a ellos), pero preferían destinar su dinero a participar en la Comisión de Reemplazos, el ente que se encargaba de la organización de las grandes expediciones de tropas encargadas de la reconquista de América; e incluso, en el caso de los comerciantes gaditanos, se ejercían fuertes presiones para conseguir destinar un gran contingente de tropas contra los insurgentes del Río de la Plata.

Sin embargo, cada consulado reaccionaba de un modo diferente a la situación creada por los corsarios insurgentes; es posible que el de Cádiz se distinguiese por ser la corporación que mostró un carácter más político en sus reclamaciones; su participación en el empeño fernandino de reconquista del continente puede servir en cierta medida para explicar esta actitud. Al ser quienes sostenían con sus fondos el empeño de Fernando VII de reconquistar América, los empresarios se sentían merecedores de obtener una respuesta acorde a sus esfuerzos por parte de la monarquía y, sobre todo, de su marina de guerra⁴. Por ello, las exigencias y las acusaciones dirigidas al jefe del Departamento de Cádiz son continuas; un puerto que era la puerta de entrada y salida de la mayor parte del comercio ultramarino no podía permitirse que los corsarios permaneciesen con total tranquilidad en las aguas más cercanas a la ciudad. No era permisible que las unidades de la armada no actuasen o que, de manera simple, no fuesen todo lo eficaces que debía exigírseles en el combate contra el enemigo⁵.

Los corsarios llegan al Golfo de Cádiz

Las noticias reflejadas por los periódicos gaditanos de entre 1816 y 1828 aparecían llenas de datos referentes a ataques, avistamientos o persecuciones de corsarios insurgentes, no ya en aguas de Cádiz, sino en todo el litoral peninsular, las Canarias y Baleares, así como en las costas de América. Sin embargo, la zona de mayor presencia de corsarios insurgentes y la única que tuvo continuidad en el tiempo en lo relativo a sus incursiones fue el Golfo de Cádiz y las aguas más cercanas a la bahía de Cádiz.

Sin necesidad de ir más lejos, observando la cotidianeidad de los puertos más cercanos al de Cádiz, encontramos referencias bastante esclarecedoras sobre la presión ejercida por los corsarios sobre nuestras costas; el oficial primero del Consulado, Feliciano Antonio Puyade, mandó publicar en el *Diario Marítimo* de Cádiz de 21 de mayo de 1821 el oficio que le había remitido el comandante general del Departamento de Marina. Este cargo de la Real Armada interrogaba en un escrito anterior al cónsul de España en el Reino de Algarve sobre si habían sido avistados navíos insurgentes realizando su crucero por las aguas del Golfo de Cádiz y perturbando, sin duda alguna, todo el tráfico marítimo de esta zona; para proteger al comercio había sido enviado un bergantín de la Real Armada, el *Voluntario*. En respuesta, el cónsul le informaba que durante bastantes días no había recalado en aquellos puertos buque insurgente alguno, no obstante, pocos días después una embarcación portuguesa de cabotaje fue capturada por una fragata

... de tres masts y 18 piezas de artillería..., con 150 hombres de tripulación, pintado su casco de negro y una banda blanca o amarilla, cuya circunstancia no se acuerda el patrón... Las artillerías son del calibre de 18 y 12 y toda de bronce. Llegados a su bordo los insurgentes le robaron toda su carga y dinero y ahorcaron a toda la tripulación, sobrecargo y pasajeros para que declarasen si había mas dinero, dejándolos todos ahorcados de modo que les quedase poca distancia de las tablas a sus pies.

La narración continúa con otras persecuciones y asaltos, para concluir advirtiendo al comandante general que quizás el bergantín enviado a aquellas aguas sea insuficiente para enfrentarse a unos insurgentes que parecen ser superiores en fuerza⁶. En el caso de Cádiz y sus aguas próximas, las fuerzas destinadas al combate a los insurgentes eran del todo insuficientes. Esa carencia de medios provocaba que se apoderase de comerciantes y todos los implicados en el tráfico ultramarino una gran sensación de inseguridad.

Este desamparo se hacía extensivo incluso hasta el propio acceso del puerto de Cádiz; claro ejemplo de ello es el anuncio inserto por el propio vigía del puerto Antonio García, el 10 de abril de 1822 en las páginas del *Diario Marítimo*⁷:

Por disposición del Excelentísimo Sr. Comandante general del Departamento de acuerdo con el Sr. Capitán del puerto, se establecen en esta Vigía las señales siguientes para conocimiento de los navegantes españoles y del comercio. Una bandera holandesa en el tope del asta, significa estar a la vista embarcación sospechosa. Una bandera roja con aspas blancas, significa estar a la vista embarcación enemiga... Se mantendrá la señal constantemente puesta mientras el buque a que se refiere esté a la vista.

Sin embargo de esta prevención los capitanes y patronos deben tener presente que no siempre se pueden reconocer los buques sospechosos o enemigos a larga distancia, pues que estos dan indicios de serlos observándolos si dan caza a otros buques para reconocerlos, o si pudiendo hacer navegación determinada pierden el tiempo en la mar manteniéndose ya de una u otra vuelta⁸.

En el caso de ambos ejemplos hemos de tener muy presente que el curso bonaerense y el artiguista cesaron en 1821, sin embargo, el peligro que significaba para el tráfico mercantil español la presencia e incursiones de corsarios insurgentes fue notorio hasta pasado 1828. No obstante, la situación estaba lejos de ser tan grave como la que se vivió entre 1816 y 1819, cuando algunos de los puertos más importantes llegaron a encontrarse completamente vetados a los mercantes de bandera española.

Los comandantes de los diferentes departamentos marítimos remitían quejas exponiendo la impotencia en que se veían para poder atajar las acciones de los corsarios insurgentes. Quizá sólo una zona de las costas españolas estaba siendo sometida a un azote peor que el padecido por Cádiz: las islas Canarias. En su caso, el factor geográfico hacía acrecentar la sensación de aislamiento y abandono por parte del gobierno. En febrero de 1817, el comandante general de las Canarias, tras exponer sus quejas por semejante abandono e impotencia de la marina para acabar con los corsarios, recibió como respuesta una serie de evasivas; los diferentes departamentos de la administración se iban pasando unos a otros la responsabilidad por el abandono del archipiélago.

Las quejas eran remitidas al Consejo de Estado, éstas se exponían en presencia del Rey y éste encomendaba al Consejo del Almirantazgo la habilitación de medidas para resolver tal situación y "...atajar tales perjuicios en aquellas islas, en la actual impotencia de nuestra Marina por la falta de medios..."; por último, el Almirantazgo acababa reclamando de la Secretaría de Hacienda fondos para la habilitación, construcción o reparación de buques de guerra para desplazarlos allá donde eran necesarios para la protección del comercio, como casi siempre ocurría, era en ese trámite donde morían todas las esperanzas de ver solventados los problemas, pues la falta de capitales junto con el desinterés por la Armada eran los peores de todos los males de la monarquía absoluta. El poco numerario de que se disponía se destinaba a las expediciones de tropas destinadas a América para la reconquista del territorio, descuidando por completo las fuerzas de mar.

La singularidad del puerto de Cádiz

La gran abundancia de datos y documentación, así como el hecho de seguir siendo el puerto principal en el tráfico comercial con América me lleva a centrarme en Cádiz como paradigma de la presión ejercida por los corsarios insurgentes. Hay otras cuestiones que coadyuvan a esta decisión, entre ellas cabe destacar la particularidad de ser el Consulado gaditano la corporación comercial que, en determinados momentos, cargó sobre sus espaldas con el coste económico del empeño fernandino de reconquistar América por la fuerza de las armas.

La singularidad de Cádiz subyacía tanto en lo especial de su configuración geográfica como en las circunstancias sobre las que se edificaba la prosperidad de la urbe. Este tómbolo levemente sujeto al continente, batiente de piedra y arena que cerraba una amplia y segura bahía, durante milenios había asentado las bases de su riqueza en el intercambio comercial;

fundada por marinos y comerciantes, su destino había sido forjado sobre las olas. Cádiz es fruto de su situación geográfica: resulta muy difícil distinguir el comienzo de la ciudad y el final del puerto; por ello, al referirme a la ciudad trasciendo los márgenes de ésta y trato de abarcar lo que ha sido una única realidad desde los fundadores fenicios. No en vano, se considera que el primer poblamiento fenicio en la bahía de Cádiz habría sido fundado en el Poblado de Doña Blanca, en el Puerto de Santa María¹⁰.

La ciudad de Cádiz, el entorno de la Bahía, cabecera del comercio con América hasta 1778, albergaba el que aún era el principal puerto de España a fines del XVIII, un magnífico fondeadero natural pero de infraestructuras demasiado simples, anhelante de obtener la franquicia¹¹ de su puerto, lo que conseguirá, aunque por breve tiempo, en 1829, y distante más de un siglo de sus principales reformas.

La urbe continuaba viviendo de la herencia de más de dos mil años de historia como uno de los principales puertos en la ruta marítima con más tráfico de todo el planeta: el Estrecho de Gibraltar. Punto intermedio entre el Viejo y el Nuevo Mundo, Cádiz albergaba en su interior las esencias de ambos, imbuida de las aportaciones de fenicios, cartagineses, romanos, musulmanes, y de los “advenedizos” genoveses, venecianos, flamencos, ingleses, franceses, comenzaba a llenarse, con el transcurso de los años, del espíritu de los que llegaban de la otra orilla: cubanos, mejicanos, colombianos, norteamericanos: se convertía sin remedio en la más americana de las ciudades europeas. Era el punto de encuentro de los dos continentes, transmisora de la herencia del más antiguo y receptora de las novedades que atravesaban de Oeste a Este el Atlántico. Como afirma David Ringrose: “Cádiz era una agencia distribuidora del capital comercial, del crédito y de la información del mercado y proporcionaba un amplio abanico de servicios, suministros y cargas de reexportación”¹².

La exigüidad espacial era la mejor de todas sus bazas a la hora de la defensa: apartada del continente, enclaustrada entre poderosas murallas era inasequible al asedio por tierra, lo cual la erigía en sede de la Capitanía General de Andalucía y, en el momento más deslumbrante de su historia, la facultaría para albergar las Cortes Constituyentes que darían lugar a la Constitución de 1812. Su ventaja defensiva se convierte por igual en su mayor problema: dificultades para el abastecimiento diario -en su mayor parte procedente de los pueblos más cercanos, incluidos los del norte de África- de suministros que quedaron muy dificultados si no imposibilitados en cada bloqueo marítimo acometido por la Royal Navy hasta 1808 y por los insurgentes desde 1816.

Por otra parte, el aislamiento favoreció en ocasiones la propagación interior de epidemias, convirtiéndose éste en uno de los principales problemas con que tuvo que enfrentarse la ciudad-puerto. Ser la receptora del comercio de América implicaba no sólo admitir ricos cargamentos, sino también todo tipo de enfermedades viajeras provenientes de los puertos de América y Asia; de suerte que la ciudad acababa por convertirse en una especie de lazareto de sí misma.

No obstante, durante la primera década del siglo XIX, Cádiz seguía siendo el puerto de mayor movimiento comercial de España, muy por delante de todos los demás¹³. Como decía antes, las infraestructuras portuarias no eran muy buenas, sin embargo, las herramientas comerciales más importantes sí destacaban como las mejores de la Península: había gran cantidad de navieros, consignatarios, abundante personal para equipar buques (marinos, oficiales, pilotos...), comerciantes interesados en la exportación e importación, así como casas aseguradoras, o personas dispuestas a poner dinero a riesgo. Aun cuando la decadencia era evidente la preponderancia del puerto no decaía. A este respecto remito al estudio realizado por Francisco Piniella para el decenio 1798-1808¹⁴; las estadísticas que presenta muestran la triste evolución del puerto en esos años. Fruto inequívoco de la extenuante concatenación de guerras, bloqueos y de la errática y pusilánime política del gobierno de Carlos IV. Para Cádiz y sus comerciantes, fue como estar en el lugar menos propicio en el momento más inoportuno.

La visión negativa que presenta la obra de Piniella resulta aún más definida si recurrimos a la información que nos suministra García-Baquero en su obra *Comercio colonial y guerras revolucionarias*¹⁵. Para Fisher el puerto de Cádiz mantenía un cuasi monopolio del comercio de exportación durante el período 1797-1820, el porcentaje del comercio gaditano dentro del total nacional correspondía a un 76,98 %, poco más que en el período 1778-1796 (un 76,4 %)¹⁶. Es decir, si bien la tendencia pronto comenzaría a marcar una línea decadente, Cádiz mantenía la preeminencia dentro del total nacional; la herencia era demasiado importante como para que

fuese dilapidada en poco tiempo, el puerto no podía perder su lugar de privilegio de la noche al día; la posición geográfica es, además, inmejorable, a caballo entre los dos mares con más tráfico marítimo del planeta, el Mediterráneo y el Atlántico. Tras la retirada de los franceses y a pesar de haber comenzado los movimientos emancipadores en América, la ciudad continuaba siendo un importante polo de atracción para aquellos interesados en hacer negocios en el giro mercantil. Nos hallábamos ante una ciudad clave en la economía mundial de su época.

Sitúo en 1805 el año de inicio del proceso que habría de sacudir y alterar hasta los cimientos la vida de la ciudad, cambiar su fisonomía social y transformar de raíz la economía. En octubre de 1805 se enfrentaron a pocas millas de la ciudad las tres armadas más potentes del mundo en aquellos años: las flotas aliadas de España y Francia contra la omnipotente Royal Navy británica. La Real Armada española acudía a la cita después de haber sido derrotada la escuadra comandada por Córdova por la flota inglesa del almirante Jarvis en la batalla del cabo de San Vicente (1797) y tras los inexcusables sucesos del Estrecho de Gibraltar de julio de 1801¹⁷.

Los años de comercio con los neutrales, desde 1796 y hasta 1802, favorecieron el progresivo acercamiento de las colonias al ideal de independencia política, por medio del contacto con otras naciones, sobre todo con los nacientes Estados Unidos, cada vez más presentes en la América Hispana desde su independencia. Esta nación fue la que más se benefició de los sucesivos bloqueos, así como de las dificultades de los navíos españoles para alcanzar las costas americanas. A medida que se desarrollaban las guerras napoleónicas la mayor parte de las naciones europeas dejaron de ser neutrales para verse envueltas en conflictos con Napoleón, de esta situación resultó que la, ya entonces, pujante flota norteamericana se vio poseedora del monopolio del comercio mundial. Se desplazaban libremente por todos los mares, accediendo con total libertad a cualquier puerto, pudiendo así comprar mercancías de cualquier procedencia, que redistribuían desde sus propios puertos a cualquier lugar del mundo, incluidas las colonias de las metrópolis europeas, ahora complicadas en largas guerras¹⁸. Esta pujanza se reflejó, asimismo, en el desarrollo de algunos puertos y en la creación en los mismos de grandes compañías y potentes flotas, las cuales tomaron patentes de corso para combatir a los ingleses en 1812 y, desde el final de tal conflicto en 1815, sus miras se pusieron en el servicio como corsarios bajo pabellones insurgentes. Desde 1797 en el Atlántico y desde 1805 en el Pacífico, los buques norteamericanos se apoderaron de casi todo el comercio exterior de las Indias españolas, drenándolas de plata mucho más de lo que antes lo hiciese el denostado monopolio Sevilla-Cádiz. Ya en 1807, por primera vez en su historia, los marinos y comerciantes norteamericanos se sintieron dueños del Caribe y beneficiarios de la economía del Nuevo Mundo.

Pero aun cuando la ruptura total, que habría de traer la emancipación, quedaba lejos, fue el proceso que condujo hasta su consecución el que más dañó a los comerciantes gaditanos. No obstante, el puerto de Cádiz estuvo sometido a un bloqueo muy eficaz entre 1796 y 1808, sólo interrumpido entre 1802 y 1804, lo que es lo mismo, diez años de casi imposibles comunicaciones con las colonias y aun con el resto del mundo, aislamiento casi total para una ciudad-puerto que necesitaba de mares abiertos para su suministro diario.

Ramón Solís estableció una taxonomía entre las diferentes puertas de la ciudad: la del Mar, como arco de triunfo, abierta a una plaza, puerta de paz, acogedora, por ella sólo accede a la ciudad lo bueno; la puerta de Tierra, amurallada, conducente a recintos militares, zona de defensa y de aspecto hostil para el enemigo, es decir, para lo único que se esperaba que llegase por ella¹⁹. Los sucesivos bloqueos ingleses del puerto, o mejor dicho, de la ciudad, suponían cerrar esa puerta acogedora a todo lo positivo y tener que vivir de espaldas al principal sustento de la ciudad: la mar.

La batalla de 1805 sólo es la antesala de los acontecimientos que marcarán el pulso vital de la ciudad durante estos años que inician el fin de un imperio. Tras el enfrentamiento de Trafalgar y casi sin marina de guerra que pueda actuar como factor de disuasión, el puerto de Cádiz seguía asfixiado por el tenaz bloqueo al que la sometían los vencedores de Trafalgar, amos y señores casi absolutos de los mares del planeta. Durante 1806 sólo entraron en el puerto 23 buques españoles procedentes de América, entre los que se encontraban dos buques correos reales, uno de ellos procedente de Canarias²⁰; 20 fue el número de buques provenientes de América para el año de 1807²¹ y en 1808 fueron sólo 27²². Carecemos de los datos para 1809,

1810 y 1811. Las cifras antes citadas estaban lejos de los 187 buques entrados en 1802, año de paz con Inglaterra²³, o de los 218 de 1804, año en que de nuevo se rompieron las hostilidades con Inglaterra²⁴. Como afirma Piniella “...en 1805 no sólo habíamos perdido el medio físico de transporte, sino que sobre todo, se había perdido la comunicación con América”²⁵.

Las cifras que he mostrado antes reducen a una abstracción numérica lo que comenzaba a ser una realidad para la ciudad: la guerra, el determinante de la vida de esta urbe durante más de veinte años a caballo entre el XVIII y el XIX, la ahogaba y comenzaba a ver como buena parte de su tejido social, aquel que se dedicaba a los negocios con América, el transporte marítimo, los seguros, etc. comenzaba a abandonar estas tareas, en un goteo que no cesaría y que cobró más fuerza cuando el proceso emancipador americano inició su senda victoriosa.

Los que serían algunos de los peores años de la historia de España, los correspondientes a la Guerra de Independencia, fueron en cambio, y a pesar del asedio por tierra, buenos años para el comercio colonial de Cádiz. Al menos vivió una cierta recuperación; eso sí, con el abandono por parte de las casas comerciales francesas. En cambio, cada vez eran más omnipresentes los buques americanos²⁶. Sin embargo, la felicidad para el comercio gaditano en esta época no fue más que un “fugaz espejismo”; las guerras de independencia americanas traerían a Cádiz un nuevo motivo de pesadilla y desasosiego para su comercio y, en definitiva, para el propio sustento vital de la ciudad. Como afirma García-Baquero, no podía pensarse en la posibilidad de una reconstrucción económica de la nación sin restablecer la normalidad en las provincias americanas²⁷.

Con anterioridad he mostrado como, con frecuencia, se podían encontrar en las páginas del *Diario Marítimo* o del *Diario Mercantil de Cádiz* noticias acerca de asaltos de los insurgentes, avistamientos o persecuciones de los mismos. Por otra parte, he contabilizado hasta un total de ciento ocho avistamientos de corsarios insurgentes en las proximidades del puerto de Cádiz, entre octubre de 1817 y septiembre de 1828. Sin embargo, no se trataba tan sólo de la amenaza que constituían las nuevas armadas y los corsarios de los países emancipados; se trataba, sobre todo, del daño causado por la pérdida de los principales mercados y puertos latinoamericanos: Buenos Aires, Montevideo, Omoa, Guayaquil, El Callao o Puertocabello a partir de entonces no serán sino nombres de puertos situados en países ahora extranjeros, a éstos se negaba todo reconocimiento y toda posibilidad de restablecer relaciones, situación que se prolongaría casi hasta las postrimerías del siglo XIX.

La realidad más cercana, la alejada de los frentes de guerra en América o de los arriesgados viajes a tan distantes puertos, también aparecía plagada de dificultades, consecuencia en buena medida de los terribles enfrentamientos en los que se vio involucrada España desde finales del siglo XVIII. Tras la derrota y expulsión de las tropas francesas la ciudad, como todo el país, asistió a la restauración en el trono de Fernando VII; todos los proyectos, todos los afanes de los constitucionalistas gaditanos quedaron en meras ilusiones. El rey y todo su entorno se involucraron en la ilusoria reconquista de las colonias americanas, que poco a poco iban perdiéndose para siempre.

Sin flota, sin capital y con un ejército agotado y esquilado tras una terrible guerra, todos, desde el gobierno a los comerciantes, colaboraron y costearon la ejecución de un proyecto de colosales dimensiones. La monarquía, como en ocasiones anteriores, recurrió a los comerciantes gaditanos para el suministro de fondos; la diferencia con respecto a épocas anteriores estribaba en la posibilidad de poder recuperar los fondos prestados al gobierno; se contaba para ello con las remesas provenientes de América, sin ellas la recuperación del dinero prestado era nula en la práctica.

Pese a estas difusas posibilidades de recuperar lo prestado, los comerciantes que sobrevivían al antedicho “paso del Apocalipsis” se involucraron, a través de la Comisión de Reemplazos, en el utópico proyecto de reconquista de los territorios americanos. Aquellos que poco a poco iban perdiéndolo todo se vieron obligados a aportar lo poco que les quedaba para retrasar lo más posible la ruina total. Pero no había en ello sólo un afán patriótico, para nada había que descartar la posibilidad de obtener jugosas ganancias con los préstamos que se le hacían a la Comisión.

Este organismo, aunque nacido bajo los auspicios de la Regencia, era fruto del empeño puesto por el monarca absoluto en la recuperación, a cualquier coste, de las provincias

americanas, a las cuales, en lugar de haberlas atraído al bando realista mediante una política de concesiones (abolición del sistema de monopolio o aplicación de ciertos grados de autonomía) decidió recuperar mediante el uso de la fuerza, lo cual devino en mayores ansias de independencia. El recurso a la fuerza y la violencia liquidó lo que había sido una situación favorable para el bando realista en el continente americano, ya que, al concluir la guerra de independencia en la Península, éste había triunfado, excepción hecha del Río de la Plata, en todas las provincias americanas. Un tremendo error²⁸ que daría lugar a muy graves consecuencias.

La ciudad en la década de los veinte estaba aún imbuida del espíritu liberal propio del momento en que parió la Constitución en 1812. La actividad de los clubes liberales era intensa durante los años de la restauración del absolutismo. El 1º de enero de 1820 Riego se sublevó en Las Cabezas de San Juan, le respaldaban las tropas que habían de ser embarcadas con destino a América para reforzar las de Morillo. En este motín tomaron parte activa los comerciantes gaditanos, sugestionados, en momentos de gran dificultad para su supervivencia, por las ideas del liberalismo económico. Este sistema aparecía para muchos como la panacea que habría de solucionar sus males. Sin embargo, la política seguida por los gobiernos liberales durante los tres años que siguieron al motín de Riego, lejos de solucionar los problemas de los comerciantes gaditanos los agravaron. La política liberal sólo sirvió para reforzar la independencia de aquellos territorios.

Las circunstancias en las que se desenvolvía el comercio gaditano eran desesperadas durante el Trienio Constitucional. La caída no tocaba fondo y la situación política en ambas orillas del océano no hacía pensar en una posible recuperación. El agravamiento de los problemas llegó a tal extremo que, en marzo de 1821, durante dos meses, la ciudad se negó a reconocer la autoridad del recién nombrado ministro Bardají, proponiéndose incluso la creación de una República Hanseática de Cádiz. Un gesto que refuerza la imagen de una ciudad identificada por completo con el comercio como su casi exclusivo medio de vida.

La llegada de los Cien Mil Hijos de San Luis a España se reflejó en Cádiz de manera especial, ya que en ella se refugiaron rey, gobierno y cortes; fue asediada por los franceses desde el 23 de junio al 30 de septiembre de 1823, sitio que concluyó en la batalla del Trocadero. Esta presencia del ejército de ocupación francés se señaló sobremanera en el puerto: desde mediados de octubre de 1824 acogió una gran cantidad de buques de guerra franceses que ejercieron un férreo cordón sanitario en torno a los puertos del golfo²⁹. De la situación tanto del comercio como de la ciudad dan buena cuenta estas palabras del Consulado gaditano:

Cádiz ahora perseguida por mar de sus más implacables enemigos; invadida por tierra de su usurpador, agitada en su mismo seno con disensiones domésticas nacidas de opiniones; bloqueada por hijos de sus colonias; de todos robada, obstruida en su giro y abandonada de sus más poderosos capitalistas³⁰.

A finales de 1824, de las más de seiscientas casas comerciales existentes en la ciudad en los momentos de mayor prosperidad habían quebrado doscientos veintisiete, de los trescientos armadores sólo quedaban veinte y apenas si quedaban casas comerciales extranjeras. Los comerciantes huyeron hacia el interior de la provincia, buena parte de estos emigrantes habrían de ser los principales impulsores de la industria vitivinícola jerezana, zona de la provincia en la que se invirtieron los capitales ocupados anteriormente en el comercio ultramarino.

Desde la Constitución de 1812 se trató de conseguir un sistema liberal para el comercio. Los comerciantes gaditanos veían en la franquicia portuaria de Cádiz una gran posibilidad para revitalizar su comercio y, sobre todo, para competir en igualdad de condiciones con Gibraltar, verdadero captador de todo el tráfico portuario de la zona. Fue en 1829 cuando se concedió a la ciudad el Puerto Franco, pero sin América no tenía posibilidades de sobrevivir, ya que todo el comercio de la ciudad estaba orientado hacia aquella zona. Esta concesión además, no acabó, como pretendía, con el contrabando³¹. Quedaba patente que Cádiz era el fruto de su situación geográfica y que, cuando ésta era valorada, la ciudad cobraba gran auge; por el contrario, las crisis relacionadas con ella la hundían sin remisión.

El sistema propuesto por el Consulado de La Habana para combatir a los corsarios insurgentes, consistente en armar dos buques en corso y crear una dirección secreta que marcara los objetivos de dichos buques, parecía inspirar a quien, con el seudónimo de Piringo Iguano,

remitió un artículo al *Diario Mercantil de Cádiz* en marzo de 1822. En dicho artículo se hacía una crítica feroz tanto a la incapacidad económica de la Armada Real, como a la falta de imaginación de las autoridades para habilitar soluciones a los problemas causados por la presencia de corsarios insurgentes en las aguas próximas a Cádiz. El autor afirmaba que la Armada se mostraba incapaz de habilitar un barco que saliese a defender el convoy procedente de América que estaba próximo a entrar en Cádiz, ya que no disponía de los 20.000 pesos fuertes necesarios para su habilitación; en su opinión esa suma era "...bastante corta, considerados los males que puede evitar su exhibición, y jamás se ha presentado una ocasión más oportuna que la presente de aprontar dicha cantidad en beneficio de toda España y de este comercio"³².

Vistas las penurias económicas que sufría el cuerpo encargado de la defensa del comercio ultramarino, Iguano proponía que el Consulado gaditano convocase una junta general de comerciantes y de personas que pudiesen contribuir a solucionar el problema suscitado por la incapacidad de la Armada; "...el patriotismo de los gaditanos", según Iguano, habría de mover a que trescientos o cuatrocientos comerciantes suscribiesen un fondo para habilitar:

... un buque de fuerza militar, o de la mercante, que salga en toda esta semana a cruzar sobre el cabo de San Vicente, situando además dos barcas de aviso más allá de dicho cabo, en la altura competente, para prevenir al convoy de los corsarios que lo esperan; y juzgo que las barcas deben salir antes de 24 horas³³.

El modo en que formulaba sus propuestas y la manera de referirse a los comerciantes como movidos sólo por el espíritu patriótico, me lleva a plantearme que este Piringo Iguano no pertenecía a tal ramo. A los consulados ya les había restado capacidades de autodefensa el gobierno absolutista al suprimir las armadas consulares por la real orden de 6 de junio de 1817. Los consulados no disponían desde entonces de buques armados dispuestos para el combate a los insurgentes y cualquier iniciativa de defensa recaía en manos de la menguante Armada real o en los propios mercantes armados en corso y mercancía.

La burguesía mercantil comenzaba a abandonar la que había sido su principal labor y tendía a la inversión en bienes raíces, en fincas, a lo que podríamos considerar como inversiones seguras, lejos de los riesgos que comportaba el mar en tiempos procelosos. El dinero huía y se refugiaba en inversiones que señalaban el inicio del despegue del gran capital en la producción vinícola en Jerez, Puerto de Santa María y Sanlúcar. Como afirma Sánchez Mantero³⁴, el colapso comercial marcará no sólo ese abandono de las empresas del que ya he hablado y el consiguiente surgimiento de una nueva burguesía de propietarios, sino también el nacimiento de una importante hornada de políticos andaluces, hijos de estos burgueses, poseedores de una gran formación al haber trabajado desde muy jóvenes en los negocios familiares y estar muchos de ellos incluso educados en el extranjero.

El impacto económico

Las actividades de los corsarios insurgentes fueron importantes, aunque difícilmente mensurables. En 1816, justo en los inicios de la campaña corsaria sobre el Golfo de Cádiz, el Consulado estimaba en torno a ocho los millones de pesos perdidos a causa de las capturas de los corsarios³⁵, a partir de entonces no hay estadísticas que aclaren de un modo nítido la cuantía real de las pérdidas. Las cifras y cálculos extraídos a partir de las bases de datos que desarrollé para mi tesis doctoral han de limitarse, por desgracia, al puerto de Cádiz ya que al mismo corresponden los datos que más clarificadores resultan para el establecimiento de las consecuencias de los ataques corsarios.

El lucro cesante que provocaron tuvo su influencia directa sobre la capacidad de España para sostener la guerra con sus antiguas colonias, beneficiando de modo directo y simultáneo a los gobiernos independientes³⁶. Los corsarios llenaron de trabas, también, los movimientos de las tropas españolas en el mar, obligando al uso de convoyes lentos y costosos. La presencia de corsarios en el Atlántico hizo indispensable que España tomase medidas para proteger sus comunicaciones marítimas; al hacerlo, se vio obligada a sostener un gasto adicional que hubo de ser afrontado con dificultades, mientras, al mismo tiempo, se debilitaba su capacidad ofensiva. En resumidas cuentas, los dos principales obstáculos con los que se encontraban los comerciantes gaditanos eran: el progresivo avance del proceso emancipador por América, lo que

provocaba una reducción paulatina del número de puertos al que podían acceder los barcos procedentes de Cádiz; y la consecuencia directa de la propia existencia de los corsarios insurgentes, es decir, el surgimiento, a posteriori, de marinas de guerra en las nacientes naciones hispanoamericanas.

La emancipación americana se convirtió en una puerta que despacio iba cerrando el acceso de los barcos procedentes de la Península a los puertos del continente. El abanico de puertos se estaba estrechando de manera progresiva. Yendo al frío dato numérico podemos entrecruzar algunos de los aportes de nuestras tablas para perfilar aún más la realidad del impacto que tuvo sobre el comercio ultramarino español la presencia de corsarios en sus aguas más próximas³⁷. Tenemos que partir de un hecho que hace más dificultosa la cuantificación de este impacto: en el listado de las capturas se agrupan tanto las grandes fragatas de la Compañía de Filipinas como las pequeñas barcas de pesca; el volumen de lo capturado difiere de manera sustanciosa.

Entre 1816 y 1828 fueron capturados 172 buques en el Golfo de Cádiz, una zona en la que la mayoría de estos bajeles procedía o se dirigía al puerto gaditano. Al referirme a “capturas” trato de abarcar tanto a aquellos buques que fueron remitidos a tribunales de presa como a los incendiados y hundidos, así como a los que sólo fueron saqueados. El volumen neto de los bienes capturados sólo se podría calcular consultando las sentencias de los diferentes tribunales de presa allá donde quiera que éstos estuviesen o también mediante las protestas de mar presentadas por los capitanes capturados. En este último caso la tarea aún se vuelve más ardua, ya que estas protestas se efectuarían ante un escribano público en el puerto donde desembarcase el capitán del buque capturado, es decir, en Cádiz, Málaga, Sanlúcar o cualquier otro lugar de España o Portugal. Por cierto que cruzando ambos datos, tanto los procedentes de los tribunales de presa como los de las protestas de mar, podríamos obtener una cifra aún más difícil de cuantificar: el volumen del contrabando introducido en puertos españoles. Esta cifra podría devenir de la diferencia en que se evaluase lo capturado en puertos de presa y lo declarado por el capitán en la Península.

Pero volvamos a los efectos sobre el puerto de Cádiz. Imbuidos de una gran dosis de triunfalismo, buena parte de los historiadores hispanoamericanos que se han dedicado al curso, afirman que el puerto de Cádiz estuvo bloqueado en alguna ocasión por causa de los corsarios, en concreto se refieren al año 1818. Sin embargo, dicho año no fue el que registró un mayor número de capturas, tal honor corresponde a 1817; en 1818 el número de buques españoles procedentes de América que entraron en el puerto de Cádiz fue de 83 sobre un total de 1972. Lo que es lo mismo, las entradas españolas equivalieron a un 4,2%, casi dentro de la media anual situada en torno al 4,8%. No hay correspondencia neta con lo que se ha afirmado de manera rimbombante por algunos historiadores hispanoamericanos.

Inciendiando aún más en los supuestos “bloqueos” de los corsarios, estoy en condiciones de afirmar que el puerto hubiese estado bloqueado e inactivo de haberse impedido también el comercio de los neutrales o el de cabotaje. Sin embargo, 1818 ocupa el tercer puesto en el ranking de buques entrados en el puerto de Cádiz entre 1816 y 1829, sólo superado por 1817 (2007) y 1816 (1993). ¿Rebaten tales cifras las afirmaciones de dichos investigadores? En números netos creo que sí, no obstante, hay un aspecto no menos importante: el daño moral y psicológico, el miedo pudo atenazar a los comerciantes que poco a poco fueron dejando el comercio ultramarino como forma de hacer negocios.

El porcentaje más bajo de entradas corresponde a 1826, ese año, perdidas ya todas las colonias continentales en América, sufrió la Península la presión de los corsarios colombianos. Resulta cuando menos curioso que la mayoría de los historiadores hispanoamericanos hayan obviado tal dato; el curso colombiano de la década de los veinte apenas ha sido estudiado y, como vemos, su impacto pudo ser tan fuerte como el ejercido por argentinos y orientales hasta principios de la misma década.

En resumidas cuentas, se puede hablar de un cierto impacto económico, tanto en lo relativo al gran comercio, el mantenido con las colonias, como en lo tocante al abastecimiento de la ciudad; sin embargo, no tuvo la suficiente entidad como para destacar dentro de una tendencia a la baja, iniciada con anterioridad a la presencia de los corsarios. Una tendencia que se acentuó mucho más conforme se fueron perdiendo los principales puertos de la América continental. El

curso insurgente no fue más que un elemento secundario en el descalabro del comercio colonial gaditano.

Durante las guerras de emancipación los buques mercantes se convirtieron en trasuntos de buques de guerra, gracias a las patentes de curso y mercancía y a su habilitación con toda una panoplia de armas suministradas por los arsenales de la Real Armada (en el caso de Cádiz, por el de la Carraca). Gracias a la investigación realizada para una monografía anterior, dedicada al análisis de una compañía naviera gaditana de fines del XVIII e inicios del XIX (la Compañía Viniegra) pudimos consultar diferentes anuncios insertos en la prensa local en los que se aludía al “buen andar” de los mercantes de este naviero; dichos insertos de prensa resaltaban el hecho de poseer forros de cobre³⁸ y ponían especial énfasis en el armamento de los buques, aportándonos muchos datos sobre la capacidad bélica de los mismos. Sus tripulaciones crecían en función de atender ahora no sólo a las cuestiones relativas a la pura y simple navegación, sino también al nuevo armamento incorporado. La fragata *San Fernando*, alistada por la empresa Viniegra en 1817, portaba hasta dieciséis cañones de diverso calibre y armas personales para un total de 100 hombres³⁹.

Sin embargo, no es sólo desde el comercio y el combate a los corsarios insurgentes como los empresarios se involucraron en la lucha por la reconquista americana, hay otro aspecto, quizás mucho más importante, del que ya traté con anterioridad: la labor realizada por la Comisión de Reemplazos, en la que el Consulado de Cádiz representó un importante papel.

Este organismo creado por orden de la Regencia y controlado por el Consulado gaditano, era el encargado de equipar y despachar las tropas destinadas a América. En esta institución se volcaron todos los comerciantes gaditanos por los múltiples beneficios que podía reportarles:

- posibilidad (utópica) de reconquista de los puertos americanos;
- protección por parte de la Real Armada de los buques mercantes al formar convoyes;
- transporte de tropas a América, tarea que les reportaba pingües ganancias; y
- por último, y no menos importante, los empréstitos realizados por la Comisión, que reportaban intereses anuales.

Del primero de estos puntos sólo podemos decir que tamaña ambición jamás se materializó. Sobre los empréstitos de la Comisión de Reemplazos tendré que alargarme un poco más. Tales préstamos ofrecían un interés muy elevado y los comerciantes que aportaban sus fondos en esas operaciones esperaban obtener grandes beneficios, el principal problema residía en el largo tiempo que transcurría hasta la liquidación de los mismos. Sobre la Comisión recaía la total subvención de los esfuerzos bélicos, lo cual hizo que se entregara totalmente a la búsqueda de nuevas fuentes de financiación, labor que fue dificultándose poco a poco a medida que se sucedían los reveses en las guerras de emancipación. Este organismo adeudaba en 1828 más de cien millones de reales de vellón sólo en capital, una parte con intereses y otra no. Estas deudas procedían de 2,000 obligaciones por contratos celebrados por la Comisión de Reemplazos entre 1814 y 1818.

La participación y control de la Comisión de Reemplazos por parte del Consulado gaditano es uno de los ejemplos más claros de hipocresía que pudieron darse en esos años. Estoy convencido de que corro un tremendo riesgo al realizar esta afirmación, sin embargo, no dejan de llamarme la atención los repetidos llamamientos de esta corporación de comerciantes y hombres de negocios en demanda de mejoras en la Armada; exigía del capitán general del Departamento que se acelerasen los trabajos de carena y reparación de los buques de la marina de guerra, solicitaban buques para realizar cruceros de vigilancia en el Golfo de Cádiz y en la embocadura del Estrecho; y, por el contrario, sus actos no reflejaban una actitud leal con respecto a dichas demandas, toda vez que sus esfuerzos económicos se encaminaron hacia la descabellada empresa de la reconquista americana. Por otra parte, los comerciantes se veían obligados a tener que elegir entre tratar de conservar los mercados de los que dependían o arriesgarse a transformar de manera radical sus intercambios con América, renunciado a cualquier clase de monopolio y compitiendo en igualdad de condiciones con los comerciantes de Estados Unidos o Gran Bretaña, que ya no dependían de los comerciantes gaditanos como reexportadores de sus productos. Los cargadores y armadores no podían hacer nada por impedir el desastre en el que se estaban viendo involucrados, pues al sostener con sus fondos la

Comisión de Reemplazos, deseando otras soluciones se habían visto abocados a sostener la menos fructífera de todas ellas; eso sí, intentando obtener todo el rédito económico posible.

La Comisión fue la verdadera respuesta del comercio (y del gobierno) a la emancipación americana, ignorando las amenazas más cercanas, no queriendo ver que los comerciantes se veían agobiados y castigados por un peligro que se situaba ante sus propias casas; la Comisión se convirtió en un círculo vicioso del que era muy difícil salir, casi todos se habían empeñado en ella, cada vez estaba más endeudada y, por ello, nadie quería su bancarrota⁴⁰. Este organismo llegó a gastar en las expediciones y en los preparativos de la de 1820 más de trescientos cincuenta millones de reales⁴¹, sin embargo, no fueron éstos los únicos gastos que debió afrontar; entre otros cabe destacar los ocasionados por la repatriación de las tripulaciones que condujeron hasta Cádiz la flota rusa.

La Comisión se sostenía con los fondos provenientes del Arbitrio de Reemplazo, un impuesto que, desde 1815, se había aprobado que se cobrase en tanto no cesasen los motivos de su aplicación que no eran otros que las revueltas en la América española. Este arbitrio debía ser recaudado en todo el territorio español, sin embargo, sólo comenzó a ser recaudado en América y Filipinas desde noviembre de 1816. A pesar de la universalidad del tributo, los comerciantes gaditanos aportaron, sólo en el período comprendido entre 1811 y 1815, más o menos el equivalente al 31.5% del total de lo recaudado entre 1811 y 1820; según Malamud Rikles, si hubiese proseguido dicha constante, al final del ciclo Cádiz habría aportado el 60% del total⁴².

Este organismo, de tan clara adscripción al absolutismo y sus ideales, fue obligado a desaparecer durante el Trienio Constitucional para ser restaurado en 1823, a partir de ese momento todos sus esfuerzos fueron dirigidos a saldar las enormes deudas contraídas, las cuales no fueron satisfechas en su totalidad hasta 1860: 49 años de esfuerzos para una descabellada aventura de poco más de catorce.

Cabe plantearse un estudio detallado del papel del Consulado gaditano y de la Comisión de Reemplazos en la lucha contra los movimientos emancipadores de América, arriesgándose aún más sugiero la posibilidad de efectuar paralelismos (dentro de lo posible) en las formas de actuación de dichos organismos y la de la Compañía de las Indias Orientales británica con respecto a la ocupación y administración de la India en sus primeros momentos. Veo en ambos ejemplos dos corporaciones privadas ejerciendo funciones propias de gobiernos: organizando ejércitos y destinando sus fuerzas hacia objetivos específicos. Por otra parte, hay una cierta correspondencia entre la creación de la Comisión y el combate al curso insurgente: en ambos casos, durante más de una década, los estados pusieron en manos de particulares el ejercicio de la guerra, algo que debía ser una competencia exclusiva de los gobiernos.

Tabla I:
Capturas en el Golfo de Cádiz⁴³

| día | nombre | localización |
|------------|--|---|
| 22/07/1816 | <i>San Francisco de Paula</i> | Cabo de San Vicente |
| 24/07/1816 | <i>Carlota (a) La Nueva Águila</i> | 12 leguas O Cabo de San Vicente |
| 10/08/1816 | <i>San José (a) El Comedido</i> | 35° 30' N - 9° 30' O de Cádiz |
| 21/08/1816 | <i>Ciencia</i> | 36° 50' N - 4° 50' O de Cádiz |
| 27/08/1816 | <i>Golondrina</i> | 36° 50' N - 25 leguas O Cabo de San Vicente |
| 02/10/1816 | <i>Esperanza</i> | 35° N - 40° 36' O de Cádiz |
| 04/10/1816 | <i>Cuatro Amigos</i> | 35° N - 40° 36' O de Cádiz |
| 05/10/1816 | <i>Pópulo</i> | 35° N - 40° 36' O de Cádiz |
| 22/10/1816 | <i>N^a S^a del Triunfo</i> | 6 millas SE Cabo San Vicente |
| 29/10/1816 | <i>Unión</i> | 36° 15' N - 8° 32' O de Cádiz |
| 31/10/1816 | <i>Volador</i> | 5 leguas S. Cabo San Vicente |
| 21/11/1816 | <i>San Francisco de Paula</i> | 7 a 8 leguas SO Cabo San Vicente |
| 16/12/1816 | <i>Santa María</i> | 36° 15' N - 7° O de Cádiz |
| 15/01/1817 | <i>N^a S^a del Camino</i> | 16 leguas O Cabo San Vicente |
| 17/04/1817 | <i>Paloma</i> | 39° 40' N - 28° 31' O Cádiz |
| 08/05/1817 | <i>San Ramón</i> | 1 legua O Cabo San Vicente |
| 11/05/1817 | <i>Santa Faz</i> | 3 leguas N Cabo San Vicente |
| 07/06/1817 | <i>Concepción</i> | E del Cabo Santa María |
| 09/06/1817 | <i>Esperanza</i> | 8 leguas de Cádiz |
| 24/06/1817 | <i>Carmen</i> | A la vista de Cádiz |
| 24/06/1817 | <i>Cameron (a) Carmen</i> | 20 millas de Cádiz |
| 26/06/1817 | <i>Rosa</i> | 8 leguas O de Cádiz |
| 29/06/1817 | <i>San Antonio</i> | 15 millas SO Castillo S. Sebastián |
| 29/06/1817 | <i>Rosalía (a) Monserrate</i> | 36° 15' N - 45' O de Cádiz |
| 04/08/1817 | <i>N^a S^a del Rosario</i> | Cabo de San Vicente |
| 10/08/1817 | <i>San Antonio</i> | O de la Barra de Sanlúcar |
| 15/08/1817 | <i>San Antonio y Ánimas</i> | 3 leguas S de Ayamonte |
| 19/08/1817 | <i>Ángel de la Guarda</i> | 17 leguas S Cabo Santa María |
| 24/08/1817 | <i>Dolores</i> | 36° N - 1° O de Cádiz |
| 25/08/1817 | <i>San Telmo</i> | 8 leguas O de Cádiz |
| 11/09/1817 | <i>Santo Cristo y Ánimas</i> | 11 leguas S Cabo Santa María |
| 22/09/1817 | <i>San Francisco de Paula</i> | Cabo Santa María |
| 02/10/1817 | <i>El Pájaro (a) La Diana</i> | Arenas Gordas a sotavento de Sanlúcar |
| 02/10/1817 | <i>La Mariana</i> | Cabo de Santa María |
| 03/10/1817 | <i>Correo del Rey (a) La Actividad</i> | Arenas Gordas a sotavento de Sanlúcar |
| 04/10/1817 | <i>Hermosa María (a) La Economía</i> | Frente a Cádiz |
| 08/10/1817 | <i>San Pío (a) El Fuerte</i> | 36° 34' N - 8° 10' O de Cádiz |
| 13/10/1817 | <i>Veloz</i> | 35° 30' N - 6° O de Cádiz |
| 01/11/1817 | <i>María Josefa</i> | 36° 30' N - 7° 57' O |
| 11/11/1817 | <i>San Buenaventura</i> | 7 millas O Cabo San Vicente |
| 11/11/1817 | <i>María Rosa</i> | 5 leguas E Cabo Santa María |
| 11/11/1817 | <i>Carmen</i> | 36° 49' N - 10° 7' O de Cádiz |
| 17/04/1818 | <i>Veloz Valenciana</i> | 36° 20' N - 4° O de Cádiz |
| 12/05/1818 | <i>San José</i> | A la vista de Cádiz |
| 02/06/1818 | <i>La María</i> | 37° 10' N - 12° 51' O de París |
| 03/06/1818 | <i>San Antonio</i> | Barra de Ayamonte |
| 12/06/1818 | <i>San José</i> | Cabo San Vicente |
| 19/06/1818 | <i>Santa Lucía</i> | 36° 32' N - 9° 21' O de París |
| 25/06/1818 | <i>Carmen</i> | 3 leguas E Cabo de Santa María |
| 08/08/1818 | <i>Aventurera (a.) El Águila</i> | 15 leguas O del Cabo Espartel |
| 20/08/1818 | <i>Carmen</i> | 36° 20' N - 9° 30' O de París |
| 25/08/1818 | <i>Sta. Cristina (a) El Industrioso</i> | 50 millas SO de Cádiz |
| 08/10/1818 | <i>Castilla</i> | 5 leguas SO Cabo Santa María |
| 08/10/1818 | <i>Santo Cristo del Grao</i> | O de Arenas Gordas |
| 13/03/1819 | <i>San José</i> | 7 leguas N Cabo San Vicente |
| 11/04/1819 | <i>Tigre</i> | 36° 19' - 34° 20' O Cádiz |

| | |
|---|--|
| 08/05/1819 <i>N^a S^a de Regla</i> | 30 leguas SSO Cabo San Vicente |
| 20/05/1819 <i>San Antonio</i> | 5 leguas S Ayamonte |
| 30/07/1819 <i>San José y Dolores</i> | 5 leguas de Ayamonte |
| 12/10/1819 <i>Jesús Nazareno</i> | Cabo Santa María |
| 12/10/1819 <i>Virgen del Rosario</i> | Cabo Santa María |
| 03/08/1820 <i>Aleluya</i> | Cabo San Vicente |
| 14/11/1820 <i>El Carmen</i> | 2 leguas de Punta Europa |
| 17/02/1821 <i>Buen Jesús</i> | Entre Lagos y Chipiona |
| 09/04/1821 <i>N^a S^a de África</i> | 4 millas N Cabo San Vicente |
| 09/04/1821 <i>África</i> | 4 millas N del C. San Vicente |
| 10/04/1821 <i>Carmen</i> | 2 leguas N Cabo San Vicente |
| 14/04/1821 <i>Rey constitucional (a) El Leónidas</i> | 36° N - 11° O de Cádiz |
| 04/06/1821 <i>Infanta de España María Francisca</i> | 35° 51' - 5° 4' O de Cádiz |
| 04/06/1821 <i>La Felicidad</i> | 35° 51' - 5° 4' O de Cádiz |
| 04/06/1821 <i>N^a S^a del Carmen</i> | 35° 51' - 5° 4' O de Cádiz |
| 06/06/1821 <i>San Cristóbal</i> | Cerca del Cabo de Santa María |
| 26/06/1821 <i>San Francisco</i> | 6 leguas E Cabo Santa María |
| 03/07/1821 <i>Las Almas</i> | 3 leguas OSO del puerto de Cádiz |
| 26/07/1821 <i>El Mahonés</i> | A la vista del puerto de Cádiz |
| 29/07/1821 <i>San Antonio</i> | Arenas Gordas |
| 29/08/1821 <i>N^a S^a de Regla</i> | 3 leguas O de la Barra de Sanlúcar |
| 30/08/1821 <i>Estrella del Mar</i> | 3 leguas O de la Barra de Sanlúcar |
| 17/09/1821 <i>N^a S^a del Carmen (a) La Diana</i> | Trafalgar - Torre de Castel Lobo |
| 19/10/1821 <i>N^a S^a de Guadalupe</i> | 1 legua S Cabo de San Vicente |
| 12/11/1821 <i>Unión</i> | Cabo Santa María |
| 13/11/1821 <i>San Antonio</i> | Cabo Santa María |
| 28/01/1822 <i>Centella</i> | 2 leguas al O del puerto de Cádiz |
| 01/04/1822 <i>Santa Rosa</i> | 14 leguas S de Cádiz |
| 10/04/1822 <i>Carmelita</i> | A 6 leguas de Cádiz |
| 13/04/1822 <i>N^a S^a del Carmen</i> | 5 leguas O del puerto de Cádiz |
| 19/04/1822 <i>Santa Ana</i> | Cabo de Santa María |
| 19/04/1822 <i>La Victoria</i> | Cabo de Santa María |
| 19/04/1822 <i>Carmen</i> | Cabo de Santa María |
| 29/08/1822 <i>Vencedora</i> | 18 leguas O de Cádiz |
| 04/09/1822 <i>Purísima Concepción</i> | 36° 1' N - 8' O de Cádiz |
| 04/09/1822 <i>N^a S^a de la Concepción</i> | Zahara |
| 09/09/1822 <i>Centella</i> | Al desembocar del Estrecho |
| 09/09/1822 <i>San Buenaventura</i> | Río Barbate |
| 22/09/1822 <i>N^a S^a del Carmen</i> | SE Cabo de Santa María |
| 22/09/1822 <i>Carmen</i> | SE Cabo de Santa María |
| 12/10/1822 <i>San Antonio</i> | 4 leguas del Cabo de Santa María |
| 12/10/1822 <i>Serafina</i> | Cabo de Santa María |
| 12/10/1822 <i>Serafina (a) Statira</i> | NE SO de Montefijo en el Cabo de Santa María |
| 12/10/1822 <i>San Antonio</i> | Cabo de Santa María |
| 17/04/1823 <i>El Triunfante</i> | Lagos (Algarve) |
| 02/05/1823 <i>La Estrella</i> | SE del Cabo de Santa María |
| 06/05/1823 <i>M^a Dolores</i> | Cabo de Santa María |
| 09/05/1823 <i>N^a S^a de la Concepción</i> | 30 leguas al Sdel Cabo de Santa María |
| 11/05/1823 <i>Fama</i> | Cabo de Santa María |
| 16/05/1823 <i>Padilla (a) La Comunera</i> | Costa de Chipiona |
| 09/06/1823 <i>Economía</i> | 20 leguas S Cabo de Santa María |
| 13/06/1823 <i>San Juan Bautista</i> | 3 leguas S Cabo de Santa María |
| 13/06/1823 <i>Ildelfonso</i> | 3 leguas S Cabo de Santa María |
| 17/06/1823 <i>El Rápido</i> | Bajos de Ayamonte |
| 25/06/1823 <i>Bella Ana</i> | 2 leguas NE del Cabo Espartel |
| 10/02/1824 <i>N^a S^a del Carmen</i> | 4 leguas S del Cabo de Santa María |
| 11/02/1824 <i>San José</i> | 4 leguas S del Cabo de Santa María |
| 11/02/1824 <i>San José y Ánimas</i> | Cabo de Santa María |
| 13/04/1824 <i>San Juan</i> | 36° 30' N |
| 18/04/1824 <i>N^a S^a de los Dolores</i> | Cabo Trafalgar |

| | |
|--|--|
| 27/04/1824 <i>N^a S^a de los Dolores</i> (a) <i>La Nueva Cinco Hermanos</i> | Sobre el Cabo de San Vicente |
| 02/05/1824 <i>N^a S^a de los Dolores</i> (a) <i>La Encarnación</i> | 5 leguas NO de Gibraltar |
| 05/05/1824 <i>Virgen del Mar</i> | Legua y media al N de Arcila |
| 08/05/1824 <i>Carmen (a) el Volador</i> | A 3 leguas del Cabo Espartel |
| 17/06/1824 <i>Marinero</i> | Perseguido a su salida de Cádiz |
| 08/07/1824 <i>Unión</i> | En el Estrecho |
| 12/07/1824 <i>San Fernando (a) El Aquiles</i> | 36° 48' N - 2° O de Cádiz |
| 12/07/1824 <i>N^a S^a de la Asunción</i> (a) <i>La Vigarrena</i> | 36° 48' N - 2° O de Cádiz |
| 29/09/1824 <i>San Antonio</i> | 10 leguas S entre los cabos de Santa María y San Vicente |
| 29/09/1824 <i>La Fortuna</i> | 10 leguas S entre los cabos de Santa María y San Vicente |
| 29/09/1824 <i>N^a S^a de los Ángeles</i> | 10 leguas S entre los cabos de Santa María y San Vicente |
| 01/11/1824 <i>Virgen del Rosario</i> | Frente a Conil |
| 03/11/1824 <i>Virgen de Regla</i> | Sobre la barra de Faro |
| 05/11/1824 <i>María Rosa</i> | SE del Cabo de Santa María |
| 29/04/1825 <i>San José</i> | S del Cabo de Santa María |
| 01/05/1825 <i>Delphin</i> | 5 leguas de Cabo Espartel |
| 05/05/1825 <i>Honorine</i> | En el Estrecho |
| 07/05/1825 <i>Virgen del Carmen</i> | 3 millas del Cabo Trafalgar |
| 02/06/1825 <i>Virgen del Carmen</i> (a) <i>La Constancia</i> | 4 leguas O de Cádiz |
| 10/06/1825 <i>Santa Rita</i> | Cabo Sale |
| 11/06/1825 <i>Trinidad</i> | 45 millas al N. del Cabo de San Vicente |
| 13/06/1825 <i>El Señor del Paño</i> | 5 legua O del Cabo San Vicente |
| 05/07/1825 <i>N^a S^a de los Dolores</i> | Al O de la embocadura del puerto |
| 14/08/1825 <i>San Antonio</i> | Entre Sancti Petri y Cabo Roche |
| 01/09/1825 <i>S. Justo y la Magdalena</i> | NE Cabo San Vicente |
| 19/09/1825 <i>La amable Livietta</i> | Estrecho |
| 31/03/1826 <i>San José</i> | 8 leguas SE. Cabo Santa María |
| 31/03/1826 <i>Josefa</i> | 8 leguas SE: Cabo Santa María |
| 31/03/1826 <i>San Antonio</i> | 8 leguas SE. Cabo Santa María |
| 07/04/1826 <i>N^a S^a de los Dolores</i> | 36° 13' N - 48' O de Cádiz |
| 07/04/1826 <i>María Pepa (a) La Madrileña</i> | 36° 13' N - 48' O de Cádiz |
| 09/04/1826 <i>N^a S^a de Covadonga</i> | 6 leguas E de Portimao |
| 10/04/1826 <i>N^a S^a del Carmen</i> | 1y 1/2 leguas S de Lagos |
| 10/04/1826 <i>Manuelito</i> | A tiro de cañón de Lagos |
| 21/04/1826 <i>San José</i> | 36°24' N - 1°36' O de Cádiz |
| 22/04/1826 <i>Santa Ana</i> | Portimao |
| 13/05/1826 <i>N^a S^a de los Dolores (a) La Veloz</i> | N Cabo San Vicente hasta Portimao |
| 15/05/1826 <i>San Antonio</i> | 1/2 legua al E.de la punta de Sagres |
| 16/05/1826 <i>Carlota</i> | A tiro de fusil entre Portimao y Lagos |
| 24/05/1826 <i>San Antonio</i> | 4 leguas N Cabo San Vicente |
| 03/07/1826 <i>San Agustín</i> | Cabo San Vicente |
| 08/10/1826 <i>Joven Marte</i> | 1 legua O de Cabo San Vicente |
| 26/10/1826 <i>Concepción</i> | Cabo San Vicente |
| 11/11/1826 <i>Jesús Nazareno</i> | 2 millas del Castillo de Sagres |
| 11/11/1826 <i>N^a S^a del Carmen</i> | Cabo de San Vicente |
| 13/11/1826 <i>San Juan y San Ignacio</i> | 2 millas del Castillo de Sagres |
| 05/05/1827 <i>Andrea</i> | Cerca de Cádiz |
| 18/06/1827 <i>S. José y Virgen del Rosario</i> | Cabo Trafalgar |
| 23/07/1827 <i>N^a S^a del Carmen</i> | 60 leguas SO de Cádiz |
| 27/10/1827 <i>Neptuno</i> | Cabo San Vicente |
| 31/12/1827 <i>N^a S^a del Carmen y Magdalena</i> | Cabo San Vicente |
| 05/05/1828 <i>N^a S^a de Covadonga</i> | 5 leguas S Cabo San Vicente |
| 01/09/1828 <i>Liberal</i> | 2 leguas del Cabo de Roca |

01/10/1828 *Triunfo Americano*
07/10/1828 *San Antonio*

30 leguas O de Cabo de Roca
Cerca de Cabo Roche

Tabla II:
Corsarios en las proximidades de Cádiz,
observaciones del Vigía de Puerto⁴⁴

| fecha | observación |
|--------------|--|
| 27/10/1817 | Entre el NO y el O a unas 5 leguas se divisa una goleta corsaria insurgente, intenta cazar una fragata y dos queches, desiste de la caza |
| 28/10/1817 | No se ha visto la goleta corsaria, la noche antes hizo fuego contra una polacra griega |
| 11/11/1817 | Una goleta portuguesa es reconocida a menos de 3 leguas del puerto por una goleta corsaria |
| 30/05/1818 | Al OSO, distante del puerto se divisa una goleta corsaria, la cual lleva apresados una goleta y un queche |
| 12/06/1818 | Al O a más de 5 leguas una goleta corsaria reconoció a un bergantín sueco |
| 14/06/1818 | Al OSO dos goletas corsarias disparan 10 cañonazos contra un falucho que viene del N, no atiende a las amenazas |
| 15/06/1818 | Las dos goletas insurgentes persiguen hasta Sanlúcar a la goleta <i>La Leona</i> , de La Coruña, con las insurgentes queda un bergantín |
| 16/06/1818 | Se quita de la vista al OSO el bergantín que quedó el día anterior con las dos insurgentes, éstas se dirigen al ONO |
| 17/06/1818 | Al O una de las goletas corsarias da caza a un queche español que fue hacia Sanlúcar |
| 19/06/1818 | Al mediodía, al OSO se quitaron de la vista las dos goletas corsarias |
| 22/06/1818 | Cruzan al SO las dos goletas corsarias, con ellas aparece también una corbeta sospechosa |
| 23/06/1818 | Desaparecen las goletas corsarias [coincide con una gran presencia de buques de la Real Armada] |
| 17/07/1818 | Una corbeta persigue y dispara un cañonazo a un bergantín-goleta que viene del Estrecho |
| 29/07/1818 | Desde el amanecer hasta la tarde se mantiene a la vista un bergantín insurgente que, por breve rato, izó bandera y gallardete americanos |
| 02/08/1818 | Después del mediodía desapareció de la vista un bergantín insurgente que llegó del OSO |
| 20/08/1818 | Al SO un bergantín corsario izó bandera americana, reconoció a un bergantín que se dirige al Estrecho |
| 24/08/1818 | Al OSO, cerca del puerto se mantiene dando bordos cortos una corbeta sospechosa con bandera inglesa, de 18 a 20 cañones |
| 27/08/1818 | Al OSO, a 5 leguas se mantiene un bergantín sospechoso |
| 09/09/1818 | Al OSO, dos bergantines insurgentes reconocen a una polacra otomana o rusa |
| 17/03/1819 | Entre el O y el SO se mantiene una corbeta corsaria, reconoció por la tarde a una fragata sueca |
| 18/03/1819 | Al S la misma corbeta reconoce a una goleta francesa |
| 19/03/1819 | Al SO la corbeta corsaria parlamenta y reconoce a dos polacras fondeadas próximas a la bahía [desde esas fechas aparecen varias fragatas de la Real Armada] |
| 28/01/1820 | Al OSO se divisa un bergantín corsario enemigo de 18 cañones |
| 29/01/1820 | No se divisa el bergantín corsario, en la misma zona hay tres buques de guerra españoles |
| 16/03/1820 | 5 leguas al NO se divisa una goleta corsaria de dos gavias, izó bandera de listas, no se pueden distinguir los colores; más tarde la cambió por la inglesa de S. Jorge |
| 17/03/1820 | No hay presencia de la goleta insurgente, tampoco se ven los buques de guerra españoles que llegaron el día anterior |
| 15/12/1820 | Se mantiene en la boca del puerto un bergantín sospechoso |
| 03/07/1821 | Al atardecer a unas 3 leguas al OSO un bergantín capturó a una bombardera española, viraron más tarde al SO, permanecieron a 5 leguas del puerto |
| 23/07/1821 | Al mediodía se descubrió al OSO un bergantín insurgente, daba bordos cortos y parecía dirigirse al Estrecho |
| 26/07/1821 | Llega del OSO un bergantín corsario dando caza a un jabeque al que alcanzó después de las 11; se trata del <i>Mahonés</i> ⁴⁵ en ruta de Mahón a Sevilla |
| 12/08/1821 | La goleta <i>Venturosa de Cádiz</i> vuelve al puerto por ser perseguida desde su salida del mismo por una goleta corsaria de dos gavias |
| 21/09/1821 | El bergantín <i>Aquiles</i> de la Real Armada efectúa el crucero |
| 28/01/1822 | A casi 2 leguas al O dos botes de un bergantín corsario capturaron a una goleta que venía a puerto ⁴⁶ |
| 02/04/1822 | Se divisa a 2 leguas dando bordadas del ONO al SO un bergantín insurgente de 20 cañones ⁴⁷ |
| 03/04/1822 | El bergantín corsario se quitó de la vista hacia el SO en persecución de una polacra |

- 10/04/1822 Amaneció a más de 4 leguas al SO el bergantín corsario de los días anteriores⁴⁸
- 11/04/1822 El bergantín corsario se dirige al Estrecho, en esa dirección detuvo a un bergantín durante más de media hora
- 12/04/1822 El bergantín se mantiene a la vista, se trata del *Independencia del Sur*, de Buenos Aires, con 16 obuses de a 18 y unos cincuenta tripulantes
- 14/04/1822 Vuelve a aparecer el mismo bergantín corsario⁴⁹
- 15/04/1822 Se quita de la vista el corsario
- 16/04/1822 Después del mediodía vuelve a aparecer al SSE el bergantín corsario
- 16/08/1822 La fragata Constitución escolta un grupo de embarcaciones de pequeño porte que se dirigía a Ceuta
- 01/09/1822 En las cercanías del puerto, hacia el E se mantiene una goleta corsaria que en los días sucesivos efectúa varios apresamientos
- 15/09/1822 La corbeta de guerra española *Aretusa* cruza por la zona hasta el Cabo de San Vicente
- 18/09/1822 La goleta corsaria reconoce y detiene a dos bergantines, permaneciendo fuera de la vista hacia el SO
- 14/10/1822 Una goleta corsaria reconoce un bergantín sueco y persigue a una goleta, al parecer española, que hace por huir
- 05/12/1822 A 3 leguas al SSO 1 bergantín persigue y dispara seis cañonazos a un bergantín español que viene del estrecho, ambos están distantes entre sí 2 millas
- 15/04/1823 Un bergantín sospechoso es vigilado de cerca por un falucho de rentas y un guardacostas
- 21/04/1823 A lo largo de todo el día un bergantín corsario con una “bandera que no se pudo reconocer sus colores y pareció de dos listas” se dejó ver reconociendo otros buques que venían del Estrecho
- 22/04/1823 Permanece el corsario dando bordadas del SSO al OSO
- 23/04/1823 Se mantiene el corsario dando bordadas del O al ONO
- 26/04/1823 El bergantín corsario iza bandera española “con escudo” y se dirige a reconocer una goleta norteamericana
- 12/05/1823 Una corbeta insurgente se mantiene al ONO a 3 leguas izando bandera portuguesa
- 13/05/1823 Durante todo el día se vieron dos bergantines corsarios cruzando del N al OSO
- 16/05/1823 Comienzan a verse navíos de guerra franceses por el Golfo, persiguen a todos los buques por la zona, entre ellos la *San Fernando (a) El Aquiles*, que se refugia en Sanlúcar
- 16/06/1823 Comienzan a llegar tropas francesas
- 17/06/1823 Los franceses controlan todos los navíos próximos a entrar a puerto, disuaden a cañonazos a los mercantes de huir
- 21/08/1823 Comienzan las hostilidades en el Trocadero
- 22/08/1823 El duque de Angulema llega a bordo del Navío Almirante de la escuadra francesa
- 09/09/1823 El Trocadero ya está en manos francesas, se les dispara desde Puntales
- 21/09/1823 Sancti Petri cae en manos de los franceses
- 24/09/1823 Comienza el bombardeo de Cádiz
- 30/09/1823 Desembarcan tropas francesas en la playa de Puntales
- 17/11/1823 Al SO a más de 4 leguas se divisa una goleta sospechosa
- 23/02/1824 Un bergantín corsario colombiano se mantiene a la vista al SSO dando caza a diversos buques mercantes españoles
- 28/02/1824 Desde la mañana al mediodía un bergantín corsario colombiano trata de dar caza al bergantín-goleta *Cristina*, salido de Cádiz, ambos intercambiaron algunos cañonazos, al caer la tarde el corsario había dado alcance al *Cristina*
- 13/04/1824 El vigía iza la bandera de aviso a la torre del Departamento avisando de la presencia de un corsario
- 15/04/1824 Desde primera hora de la mañana un bergantín corsario persigue a diversos buques, a primera hora de la tarde intenta cazar a un bergantín al SO
- 16/04/1824 Dos bergantines corsarios enemigos se mantienen dando bordadas y dando caza a varios buques en dirección al Estrecho, al atardecer se mantienen a más de 3 leguas al OSO
- 19/04/1824 Un bergantín corsario se mantiene dando bordadas entre el E y el NO, próximo a él se halla un jabeque, ambos se separan al atardecer
- 20/04/1824 Desde las 14:00 hasta la puesta del sol se mantiene muy distante al OSO el bergantín corsario insurgente
- 03/05/1824 A la puesta del sol se quitó de la vista el bergantín corsario que frecuenta estas aguas
- 04/05/1824 El bergantín dispara cañonazos a varios buques salidos de puerto y los obliga a identificarse
- 24/06/1824 Se divisan distantes al SO un bergantín y una goleta sospechosos

- 02/09/1824 Llegan del O un bergantín y una goleta corsarios, se mantienen a 3 leguas en vuelta del OSO
- 08/09/1824 El capitán del puerto informa al Vigía de que ha de comunicar a la *Descubierta* y a la *Jacinta* que acudan al Estrecho a ahuyentar a los corsarios
- 13/05/1825 Se refugian en Sancti Petri varios buques mercantes por ir a la caza de ellos una goleta corsaria
- 14/05/1825 Se mantienen los cruceros
- 01/06/1825 Se mantiene distante al ONO un bergantín corsario, se quitó de la vista a las seis y poco después capturó a la polacra española *La Constanca*⁵⁰
- 17/06/1825 Al SO se descubren con rumbo O un bergantín y una goleta corsarios, procedentes del Estrecho, a la tarde se quitaron de la vista en dirección S
- 05/07/1825 Un bergantín corsario apresa al atardecer un místico al cual abandonó después de parlamentar con un buque francés del crucero
- 06/07/1825 El bergantín robó la bandera del místico, tiene 18 cañones y se mantiene a la vista reconociendo a otros buques
- 29/07/1825 Al SO, unas 5 leguas se divisa una goleta corsaria dando caza a un bergantín-goleta que se dirige a toda vela al Estrecho
- 14/08/1825 Al amanecer, distante al SSO se divisa una goleta corsaria con un místico apresado; al OSO a 4 leguas se divisa 1 bergantín-goleta corsario
- 15/08/1825 Después del mediodía se quitó de la vista al S un bergantín-goleta insurgente
- 23/03/1826 Se descubre al S 1 bergantín corsario de 18 cañones que reconoce a una polacra sarda salida de Cádiz
- 30/03/1826 Aparece por breve rato durante la tarde el bergantín corsario de días atrás
- 24/04/1826 El corsario se mantiene apareciendo y desapareciendo de la vista hacia el SSO
- 15/05/1827 A las dos de la tarde se quitó de la vista al S un bergantín corsario de 18 cañones que recaló del O⁵¹
- 27/06/1827 A 3 leguas al SSO queda una goleta corsaria que llegó del O, así como un bergantín corsario que se descubrió al SSO
- 28/06/1827 No se divisa ya ninguno de los dos corsarios del día anterior
- 17/07/1827 A más de 5 leguas al SO permanece una pequeña goleta corsaria de una gavia
- 22/07/1827 Prosiguen los cruceros, los convoyes así como la presencia de mercantes armados en corso y mercancía
- 13/09/1828 Al OSO a 4 leguas, en vuelta del S un bergantín y una goleta con bandera de Buenos Aires
- 14/09/1828 A 4 leguas al OSO permanecían al paio los dos corsarios de Buenos Aires

**Tabla III:
Buques españoles salidos para América 1812-1828⁵²**

| | |
|------|--|
| 1812 | 80 (19 de guerra) |
| 1813 | 133 (6 de guerra) |
| 1814 | 85 (5 de guerra) |
| 1815 | 240 (70 corresponden a la expedición del general Morillo) |
| 1816 | 110 (8 de guerra) |
| 1817 | 127 (4 de guerra) |
| 1818 | 112 (2 de guerra) |
| 1819 | 88 (5 de guerra) |
| 1820 | 95 (9 de guerra) |
| 1821 | 68 (9 de guerra) |
| 1822 | 73 (5 de guerra) |
| 1823 | 29 (desde este año no aparecen más salidas de buques de guerra) |
| 1824 | 45 |
| 1825 | 27 |
| 1826 | 11 |
| 1827 | 16 (se incluyen 5 corsarios españoles para cruzar en aguas de América) |
| 1828 | 33 |

Aunque se observa una tendencia descendente en el número de buques españoles salidos hacia América ésta no se acentúa hasta el año 1823, aunque experimente cierto repunte al año siguiente, para caer de nuevo en 1825. Desde 1824, las salidas se corresponden sólo con destinos en las Antillas y se experimenta un relativo crecimiento de buques destinados a Asia, este aspecto puede corroborarlo con ocasión de la redacción de mi estudio sobre la compañía del naviero Viniegra: *Luchar contra el mar, edificar en el viento.*

**Tabla IV:
Buques españoles entrados de América, 1812-1828⁵³**

| año | buques españoles | buques totales |
|------|--|----------------|
| 1812 | 95 | 1317 |
| 1813 | 107 (6 de guerra) | 1952 |
| 1814 | 120 (7 de guerra) | 1772 |
| 1815 | 133 (4 de guerra) | 2084 |
| 1816 | 151 (6 de guerra) | 1993 |
| 1817 | 92 (3 de guerra) | 2007 |
| 1818 | 83 (4 de guerra) | 1972 |
| 1819 | 90 (2 de guerra) | 1757 |
| 1820 | 84 | 977 |
| 1821 | 90 (6 de guerra) | 1008 |
| 1822 | 78 (4 de guerra) | 1332 |
| 1823 | 35 (2 de guerra; incluye un corsario y su presa) | 1366 |
| 1824 | 38 (1 de guerra) | 1611 |
| 1825 | 30 (4 de guerra) | 1424 |
| 1826 | 23 (2 de guerra) | 1343 |
| 1827 | 22 (1 de guerra) | 1147 |
| 1828 | 30 (2 de guerra) | 1542 |

Sobre el total de buques entrados en el puerto de Cádiz, los españoles procedentes de América representan un porcentaje medio del 4,8 anual; sin embargo, los extremos de este promedio están en el 1.7% sobre el total del año 1826 (1.9% los dos siguientes) y el 8.6% del año 1820. El mayor tráfico del puerto de Cádiz correspondía al de los buques procedentes de Europa, la cual es una denominación que engloba tanto a los mercantes procedentes del norte de Europa como a los pequeños bajeles de cabotaje que traían a la ciudad los productos de primera necesidad para el consumo diario.

* Doctor en Historia Moderna y Contemporánea, por la Universidad de Cádiz.

- 1.- M. Rétegui y Bensusan, *Cádiz en 1820: estudio histórico y defensa de su comercio marítimo* (Cádiz, 1992), pp. 13-14.
- 2.- *Comunicación [borrador] al Prior y Cónsules del consulado de estas islas, Santa Cruz, 1º de agosto de 1816*. ACGC, cfr. M. A. de Paz-Sánchez: *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias* (Centro de la Cultura Popular Canaria, Ayuntamiento de La Laguna, Tenerife, 1994), p. 94.
- 3.- F. Gámez Duarte, “El consulado de La Habana y el combate a los corsarios insurgentes, 1816”, *Baluarte. Estudios gaditanos-cubanos*, nº 3 (2001), pp. 93-110.
- 4.- “Los que suscriben esta exposición, dueños y consignatarios de buques de este comercio y del de América, han leído con imponderable dolor la respuesta que dio V.E. al Consulado de esta plaza cuando le reclamó últimamente la salida del bergantín *Aquiles*. Increíble parece, Sr. Excmo., que uno de los mejores y más bien recorridos buques de la armada en campaña tan corta hiciese tales averías, que haya sido preciso amarrarlo en la Carraca para reparárselas; y todavía parece más extraño que no hubiese tenido el Departamento medios suficientes de adquirir la suma de 30.000 rvn. para dar una paga a la tripulación de aquel bergantín, con lo cual habría salido a continuar su crucero. ¿Qué puede esperar, pues este desvalido comercio de situación tan calamitosa? Si la falta de una cantidad de tan poca magnitud es un obstáculo insuperable a la defensa que pide este comercio contra un enemigo que le ofende con tanta osadía como impunidad ¿no será mejor que cese en sus clamores, y desbarate de una vez sus buques o los abandone a los riesgos de su propia suerte? ¿Cómo pudiera pensar este comercio que haciendo sus expediciones bajo la salvaguardia que le ofrecieron las promesas del Gobierno en cuanto a escoltas y cruceros, ni aun siquiera le había de dispensar su protección en los puntos principales de recalada a la península, y que había de consentir los apresamientos bajo el alcance del cañón de sus plazas? Y entre tanto, Sr. Excmo. el resto de las escasas fortunas de este y otros pueblos de comercio desaparece a nuestra vista, y la navegación mercante, hartó acabada por sus pasados males, camina precipitadamente a su total ruina, y

- hasta la Hacienda nacional sufre quebrantos considerables, porque se ve privada de los ingresos que le proporcionaría el salvamento de las expediciones apresadas” [*Diario Mercantil de Cádiz*, 23/4/1823].
- 5.- “La razón para abandonar estos buques, fue que ellos pertenecen a hombres muy pobres en general y a tales hombres que sin duda sacudirían el yugo del gobierno imbécil de España, si ellos pudiesen. El Gobierno de España parece hallarse en estado de apatía... aún sus buques que hay afuera no persiguen al mío, sino que tranquilamente me dejan tomar buques a la vista de ellos, sin molestarme” [Jorge Wilson, capitán de la goleta *Tucumán*, al ministro de Guerra y Marina de las Provincias Unidas, octubre de 1817, en H. Rodríguez y P. E. Arguindeguy, *El corso rioplatense* (Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996), pp. 257-258].
 - 6.- *Diario Marítimo*, parte oficial de la Vigía del 31/5/1821.
 - 7.- A la publicación de estas nuevas normas sobre avisos a los navegantes, seguirían otras justo un año después, ampliadas incluso a la costa del Algarve: *Diario Mercantil de Cádiz* (24/4/1823): “Comercio. Capitanía del Puerto 23/4/1823, Desde mañana 24 empieza a regir un nuevo plan de señales establecido para indicar cuando haya a la vista embarcaciones sospechosas o enemigas; cuyo modelo e instrucción estará de manifiesto en la torre de vigía y capitanía del puerto, para conocimiento de los navegantes y del comercio”. *Diario Mercantil de Cádiz* (3/6/1823): “Comercio. Aviso: Desde el 22 de Mayo último se ha establecido en el Consulado de España en Faro el mismo plan de señales que observa la torre de vigía de esta plaza para anunciar la vista de buques enemigos. Lo que se hace notorio para conocimiento de los navegantes españoles”.
 - 8.- *Diario Marítimo*, parte oficial de la Vigía del 10/4/1822.
 - 9.- Archivo General de Marina, Sección Corso y Presas, legajo 5239.
 - 10.- Recientes descubrimientos arqueológicos (2003) sitúan en pleno centro de la actual urbe de Cádiz los primeros asentamientos fenicios.
 - 11.- Conforme empeoraban las circunstancias, es decir, a medida que se acercaba la finalización de las relaciones de la metrópoli con sus colonias y que los buenos días para el comercio gaditano pasaban a formar parte del pasado, arreciaban las peticiones de la franquicia para el puerto gaditano; era frecuente leer en la prensa cartas y escritos de comerciantes o agrupaciones de los mismos demandando tal estatus para el puerto. Destacamos en concreto este artículo publicado en el *Diario Mercantil* del 11/7/1821, en el mismo se llama la atención sobre el contrabando a la vez que se aboga por una importante rebaja en los derechos de aduana como remedio para acabar con el contrabando: “Hubo en esta ciudad una viejecita que jamás se prestaba a dar dinero a premio como no fuera al moderado de 30 ó 40 ps. fs. al año, porque desde sus tiernos años fue afectilla a la usura: ocurrió que al cabo se quedó sin un real porque pocos le pagaban, mas siempre se consolaba con que el premio había sido bueno y a su satisfacción. Aplique vd. el cuento señor editor: a la introducción de géneros prohibidos extranjeros se cargan 30 ó 40 ps. fs. de derechos, ello a que no se introduce una pieza por la Aduana, y que Cádiz está lleno pues a bien que no se baja un cuento de los abultados aranceles.
Si en vez de 30 ó 40 ps. fs. se pagasen sólo 10, se despacharían muchos millones y entrarían en la Hacienda pública considerables sumas con que atender a las justas obligaciones del Estado en lugar de repartirse entre la hez de la sociedad y dejar arruinado al comercio y al Erario”.
Ese mismo año de 1821 podían encontrarse en el *Diario Mercantil* (23/10/1821) noticias que aluden a debates en la “Sociedad Patriótica de Cádiz en torno a las ventajas que tendría para la ciudad que Cádiz fuese puerto franco, defendiendo la idea Elizondo, Uriz Mariano Lasaleta, Moreno de Guerra, Félix García, Cordero y Gurrea”. La principal conclusión de este debate fue que tal declaración sería beneficiosa por “...su situación topográfica como por el mismo estado de su comercio”.
 - 12.- D. Ringrose, *España, 1700-1900: el mito del fracaso* (Madrid, Alianza Editorial, 1996), p. 183.
 - 13.- J.R. Fisher, *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)* (Madrid, Banco de España, 1993), p. 77.
 - 14.- F. Piniella Corbacho, *La empresa mercantil de Correos Marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos de la primera mitad del siglo XIX* (Cádiz, UCA, 1996), pp. 31-36.
 - 15.- A. García Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias: La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana* (Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1972), pp. 211-242.
 - 16.- Fisher, *El comercio entre España...*, p. 77.
 - 17.- Nos referimos a la llamada batalla de Algeciras. En la noche del 12 al 13 de julio de 1801, una escuadra franco-española se dirigía hacia el Atlántico a través del Estrecho; en medio de la oscuridad, y tras una audaz maniobra, el navío británico *Superb* logró sembrar el desconcierto entre dos buques españoles, el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*, los cuales creyéndose mutuamente enemigos se cañonearon hasta estallar ambos.
 - 18.- M. Tuñón de Lara, (dir.), *Historia de España. T. VI América Hispánica (1492-1898)* (Barcelona, 1988), p. 424.
 - 19.- R. Solís, *El Cádiz de las Cortes* (Barcelona, Plaza & Janés, 1978), p. 28.
 - 20.- Biblioteca de Temas Gaditanos (en adelante BTG), *Lista Semanal* (en adelante LS) Nº 1, 1807.
 - 21.- *Ibíd.*, 1808.
 - 22.- *Ibíd.*, 1809.

- 23.- *Ibíd.*, 1803.
- 24.- *Ibíd.*, 1805.
- 25.- Piniella, *La empresa mercantil de Correos...*, p. 32.
- 26.- Así denomina la prensa de la época a los buques procedentes de lo que hoy conocemos por Estados Unidos. Ese craso error, de denominar a la parte por el todo, tiene su origen en los albores del siglo XIX. Desde el final de la guerra entre Gran Bretaña y Estados Unidos el potencial naval de los norteamericanos fue en constante aumento hasta el extremo de poner en jaque a los cuasi omnipotentes británicos. Este aumento no pasaba sólo por la construcción de buques sino por un diseño más moderno, mayor capacidad artillera de los navíos y, sobre todo, pasaba por mejorar el alistamiento de hombres, su entrenamiento y la formación de los oficiales que les mandaban [Paul Johnson, *El nacimiento del Mundo Moderno* (Buenos Aires, Ed. Javier Vergara, 1992), pp. 28-34].
Por otra parte la construcción de buques de guerra tomó en Estados Unidos, desde muy pronto, un sesgo muy determinado, se inclinó por las fragatas de grandes proporciones, dejando de lado los navíos [J.M. Martínez Hidalgo, *La mar, los buques y el arte* (Madrid, 1997), p. 51].
- 27.- García Baquero, *Comercio colonial...*, p. 212.
- 28.- En 1834, relevado en el poder Fernando VII, se informaba al Secretario de Estado que había sido “... un error lamentable de estos últimos tiempos no renunciar a los planes de conquista y dejar pasar tanto tiempo sin procurar la reconciliación de las colonias con su metrópoli” [C. Malamud Rikles, “La Comisión de reemplazos de Cádiz y la financiación de la reconquista americana”, en *Andalucía y América en el siglo XIX: Actas de las V Jornadas de Andalucía y América* (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo de 1985) (Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1986), p. 319].
- 29.- BTG, LS nº 43 de 1824.
- 30.- García Baquero, *Comercio colonial...*, p. 242.
- 31.- El problema del contrabando en Cádiz es tan antiguo como el desarrollo comercial de la propia ciudad, sin embargo, fue a lo largo de los primeros años del XIX cuando más arreciaron los problemas generados por tal práctica, ello se debía, sobre todo, al estado decadente del comercio desde el comienzo de las guerras con Inglaterra hasta finales del XVIII. El contrabando vivió momentos de especial esplendor durante el asedio de Cádiz por los franceses y aún mayores conforme se perdían las colonias americanas.
La prensa reflejaba casi a diario el estado de opinión en el seno de la sociedad en torno a la problemática suscitada por el “comercio alternativo”: “Preguntas que se hace uno que tiene ganas de preguntar mucho, y lo irá haciendo según le vayan contestando. Primera ¿por qué hay tanto contrabandista y ladrón en la liberal Cádiz? Segunda ¿por qué a los ladrones que fueron a robar hace pocas noches a la fragata inglesa en bahía, de los que fueron presos tres, a esta fecha no se les ha pegado cuatro tiros a cada uno? Tercera ¿para qué se fijan en Cádiz los edictos que por órdenes del Gobierno y por decretos de Cortes se manda o previene publiquen, cuando las más se quedan sólo en fijarlos y no cumplirlos? Cuarta ¿por qué no están tapadas las bocas de los husillos que caen al mar, cuando se sabe por pública voz que por ellas se introducen contrabandos? Quinta ¿por qué en ciertas calles de Cádiz hay tantos que dicen son liberales cuando sus tráficos los hacen sin pagar un cuarto de derechos a la Aduana? El Preguntón” [*Diario Mercantil de Cádiz*, 9/X/1822].
El autor de estas preguntas formulaba graves acusaciones, es posible que llevado por un cierto revanchismo político (podría tratarse de un absolutista que quiere acusar a los liberales de fomentar el contrabando). Sin embargo, no son fácilmente obviabiles los detalles que aportaba sobre el modo en que se introducía el contrabando o sobre la participación de comerciantes en tales prácticas, los cuales se señalaban a sí mismos como liberales; el autor se muestra además bastante riguroso en lo que se refiere a la aplicación de castigos por robos o contrabando, por lo que no deberíamos descartar que se tratase de un comerciante o naviero perjudicado por los saqueos a embarcaciones fondeadas en la bahía.
- 32.- *Diario Mercantil de Cádiz*, 12/3/1822.
- 33.- *Ibíd.*
- 34.- R. Sánchez Mantero, “Consecuencias políticas de la emancipación en Andalucía”, en *Andalucía y América en el siglo XIX...*, p. 24.
- 35.- Archivo General de Indias (en adelante AGI), Sección Consulados, legajo 81.
- 36.- F. Gámez Duarte, “Un asunto particular: Los navieros gaditanos frente a los corsarios insurgentes hispanoamericanos, 1810-1828”, en G. Butrón Prida, y A. Ramos Santana (eds.), *Intervención exterior y crisis del Antiguo Régimen en España. Actas del Congreso Conmemorativo del 175 Aniversario de la invasión de los Cien Mil Hijos de San Luis. El Puerto de Santa María, 1998* (Huelva, Universidad de Huelva y Ayto. del Puerto de Santa María, 2000).
- 37.- Todos estos datos pueden ser consultados en las tablas al final.
- 38.- Llama la atención que todavía se destaque tanto el forro de cobre de los barcos como una de sus principales características, cuando era ya norma habitual entre los mercantes que éstos llevasen tal elemento. El forro se empleaba ante todo para preservar la estructura básica de los cascos de los estragos que produce la descomposición del agua salada y las agresiones de las algas y la broma (pequeña larva bivalva que se fija en la madera). El forro en cobre fue una práctica introducida por los ingleses a mediados siglo XVIII y adoptada por las principales marinas en las postrimerías de esa centuria y los inicios de la siguiente [M. Alfonso Mola, “Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones

- del Libre Comercio”, en J. L. Peset (coord.), *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica* (Madrid, 1989), Vol. II].
- 39.- F. Gámez Duarte, *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La Compañía gaditana Viniegra, 1797-1829* (Cádiz, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte-Fundación Municipal de Cultura, 2000), pp. 75-76.
 - 40.- Malamud, “La Comisión de reemplazos...”, p. 324.
 - 41.- *Ibidem*, p. 331.
 - 42.- *Ibidem*, p. 334.
 - 43.- Fuentes: *Diario Mercantil de Cádiz, Diario Marítimo de Cádiz (Partes Oficiales de la Vigía del Puerto de Cádiz)*, Secciones de Corso y Presas y Expediciones a Indias del Archivo General de Marina y la monografía *El corso rioplatense*.
 - 44.- Fuentes: *Diario Marítimo de Cádiz, Lista Semanal de Buques Entrados y Salidos del Puerto de Cádiz*.
 - 45.- (DM-POV) Capturado a la vista de Cádiz por un bergantín no identificado armado con catorce cañones, el patrón y tres marineros lograron fugarse a bordo de una lancha del corsario que los conducía prisioneros.
 - 46.- (DM-POV) Polacra *Centella*, en tránsito entre Puerto Rico y Cádiz, capturada a 2 leguas al O del puerto de Cádiz por el bergantín de isla Margarita *Vencedor*, comandado por Juan Dieter, armado con 12 obuses de a 24 y con ciento cincuenta tripulantes. Ese día hubo circunstancias climáticas que favorecieron la captura de la polacra: una gran encalmada que permitió que ante la detención casi total de la presa los corsarios pudieran lanzar dos botes en su persecución y abordarla.
 - 47.- (DM-POV) El día anterior (1/4/1822) es capturado el queche *Santa Rosa* a 14 leguas al S de Cádiz, por un bergantín no identificado, dotado con “...veinte portas y dieciséis cañones de a 8 montados. Tiene poca tripulación; es de superior andar, muy largo, la arboladura tirada para popa, tajamar, bauprés horizontal y faja blanca”. Que este buque apresado no acompañase al corsario al día siguiente de su captura cuando es avistado por el vigía de puerto nos indica con toda exactitud que la embarcación fue remitida a un tribunal de presas.
 - 48.- (DMC) Ese mismo día la goleta *Carmelita*, de Cuba a Cádiz, es capturada a 6 leguas de Cádiz por el bergantín rioplatense *Independencia del Sur*, armado con 16 carronadas de a 18 y tripulada por unos cincuenta hombres.
 - 49.- (DMC) El día anterior (13/4/1822), el mismo bergantín corsario captura al bergantín *N^a S^a del Carmen*, de Santander a Barcelona, a 6 leguas de Cádiz, reiteramos que el hecho de que el vigía no lo cite sólo es prueba de que la captura se efectuó probablemente después del ocaso y que la presa fue remitida a América.
 - 50.- (DMC) La polacra *Virgen del Carmen* (a) *La Constancia* fue capturada, según la primera declaración del vigía, a sólo 4 leguas del puerto de Cádiz por el bergantín colombiano *Águila*; en una declaración posterior publicada el día 2/6/1825, el vigía se corrige a sí mismo y sitúa la captura a 8 leguas del puerto de la ciudad.
 - 51.- (DM-POV) El día 5/5/1827 había sido capturada muy cerca de Cádiz la fragata *Andrea*, salida de Cádiz con rumbo a La Habana, su captor fue el bergantín colombiano *El Libre*, comandado por un antiguo piloto de la carrera de Indias, Cotarro. La fragata fue remitida a Puerto Cabello para ser juzgada como buena presa y la tripulación capturada fue conducida a Gibraltar por otro corsario insurgente.
 - 52.- Fuente *Lista Semanal de Buques y Diario Marítimo de Cádiz*. Se han excluido los buques con destino a Manila y otros puertos como Nueva York, Calcuta, San Tomas o San Bartolomé.
 - 53.- Fuente *Lista Semanal de Buques y Diario Marítimo de Cádiz*.