

# **El Puerto Gaditano en el Inicio del Ocaso de la Época Colonial (1810-1812)**

## **I.- Introducción:**

En la actualidad, el comercio marítimo, la logística y los medios para abastecernos de todos los productos demandados, son aspectos económicos bien desarrollados y están al alcance de los mercados aprovisionarse de los productos que se encuentran en cualquier parte del mundo. Esto es debido a la evolución de los medios de transportes, al acercamiento de los mercados, a las zonas de almacenaje y almacenes intermedios, a las técnicas y estudios sobre logística y distribución, a los acuerdos entre los países, a las zonas de libre comercio, a las nuevas técnicas de conservación, etc...

La mayoría de estos estudios, técnicas y acuerdos internacionales, fueron desarrollados o promovidos en el siglo XX y en unos mercados donde han prevalecido, en gran medida, la estabilidad política y comercial; sobre todo a partir de la segunda mitad de la pasada centuria. Pero, ¿cuál fue el papel desempeñado por el puerto de Cádiz a principios del S.XIX, cuando las potencias mundiales se disputaban la supremacía y toda Europa estaba en guerra?

El puerto de Cádiz, que fue el más importante de España en el siglo XVIII y de los más importantes del mundo, entra en el siglo XIX como culmina el siglo anterior, solo reduciendo su importancia en los términos en los que menguaba el poder de España como potencia mundial. Por tanto el Puerto seguía siendo el más importante de la nación española, por delante de puertos de la península, insulares y coloniales de gran trascendencia.

Su éxito no venía derivado de sus instalaciones, que se podrían resumir como insuficientes e incluso a veces precarias, en relación al gran flujo de mercancías que movía. Por lo que se destaca que la importancia del Puerto gaditano, pasó por estar en un enclave estratégico entre las dos rutas comerciales más importantes del momento: “el Mediterráneo y las Américas” y no por los atracaderos, o por la extrema facilidad en descargar la mercancía que transportaban las embarcaciones que allí llegaban.

Si bien, este factor negativo pudiera parecer que frenara cualitativamente el acceso al puerto de Cádiz en aquella época, los servicios que se ofrecían desde él, compensaban esas carencias. La ciudad contaba con los instrumentos del comercio a larga distancia:

consignatarios, banca comercial, seguros marítimos, relaciones profundas con otros grandes puertos, consulados, etc. Lo que la dejaba en una situación, no solamente de un centro portuario de redistribución de productos, sino que era una agencia distribuidora del capital comercial, del crédito y de la información del mercado, que proporcionaba un amplio abanico de servicios, suministros y cargas de reexportación.

Desde 1808, España se encontraba en guerra con la Francia napoleónica, que consiguió ocupar gran parte del país en los años sucesivos. Fue en febrero de 1810, cuando dichas tropas llegaron a las inmediaciones de la Isla de León y Cádiz, la única vía terrestre por la que la ciudad gaditana tenía acceso al resto de la Península Ibérica, según se puede ver en la imagen I, así como la línea roja que marcaba el inicio de las tropas francesas que iban a sitiar ambas poblaciones.

## II.-Embarcaciones; Banderas y Funciones:

### II.I.-Embarcaciones:

Si tenemos en cuenta la trayectoria del bloqueo según el número de embarcaciones que entraron en el puerto de Cádiz, podemos constatar que 1810, fue el año que mayor número de embarcaciones recibió, después 1811 y por último 1812. Ver cuadro I.

Con respecto a las salidas, la tendencia fue similar, aunque en cómputos generales, el número de embarcaciones entradas, fue mayor que el número de las que salieron<sup>1</sup>.

Cuadro I. Entradas y salidas en el puerto de Cádiz en 1810, 1811 y 1812.

Embarcaciones relacionadas con el puerto de Cádiz	1810		1811		1812		Total por nacionalidad en el trienio		
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entradas totales	Salidas totales	Entradas y Salidas
Unidades	7.010	3.615	6.911	4.265	3.755	2.971	17.685	10.851	28.536
Británicas	17,69%	26,39%	13,93%	20,47%	12,46%	24,50%	15,10%	23,55%	18,31%
Españolas	67,25%	53,47%	73,72%	67,15%	66,76%	54,70%	69,64%	59,18%	65,66%
Estadounidenses	4,31%	6,92%	4,01%	5,44%	5,83%	6,87%	4,51%	6,32%	5,20%
Portuguesas	10,17%	11,40%	6,67%	4,64%	13,24%	11,34%	9,45%	8,73%	9,17%
Otras Nacionalidades	0,71%	1,83%	1,66%	2,30%	1,70%	2,59%	1,29%	2,22%	1,65%

Elaboración propia

<sup>1</sup> Ello pudo ser debido a varios motivos. Por ejemplo, que alguna de estas embarcaciones tuviera su base en el puerto de Cádiz o que por alguna razón, un número de embarcaciones salieran sin ser indicado.

De los treinta meses que duró el bloqueo, el único año que tuvo todos sus meses los accesos terrestres bloqueados fue 1811. En el otro extremo estaría 1812, siendo el año de la serie analizada, que más meses tuvo los accesos terrestres abiertos.

Si hacemos un promedio mensual del número de embarcaciones que entraron en el puerto gaditano, en el período en el que los accesos estaban inutilizados, nos encontramos que en 1810 entraron de media 612 embarcaciones al mes, 576 en 1811 y un total de 340 embarcaciones mensuales en 1812. Esto supone que en 1811 decrecieron las entradas de embarcaciones en un 5,88% y que en 1812 también disminuyeron, siendo en este último caso, un 44,4% respecto a los datos iniciales de 1810.

## **II.II.- Banderas:**

Las relaciones mercantiles que poseía el comercio de Cádiz, con las embarcaciones de las distintas banderas entre los años de 1810 y 1812, fueron en aumento según avanzan los meses en el año del inicio del bloqueo.

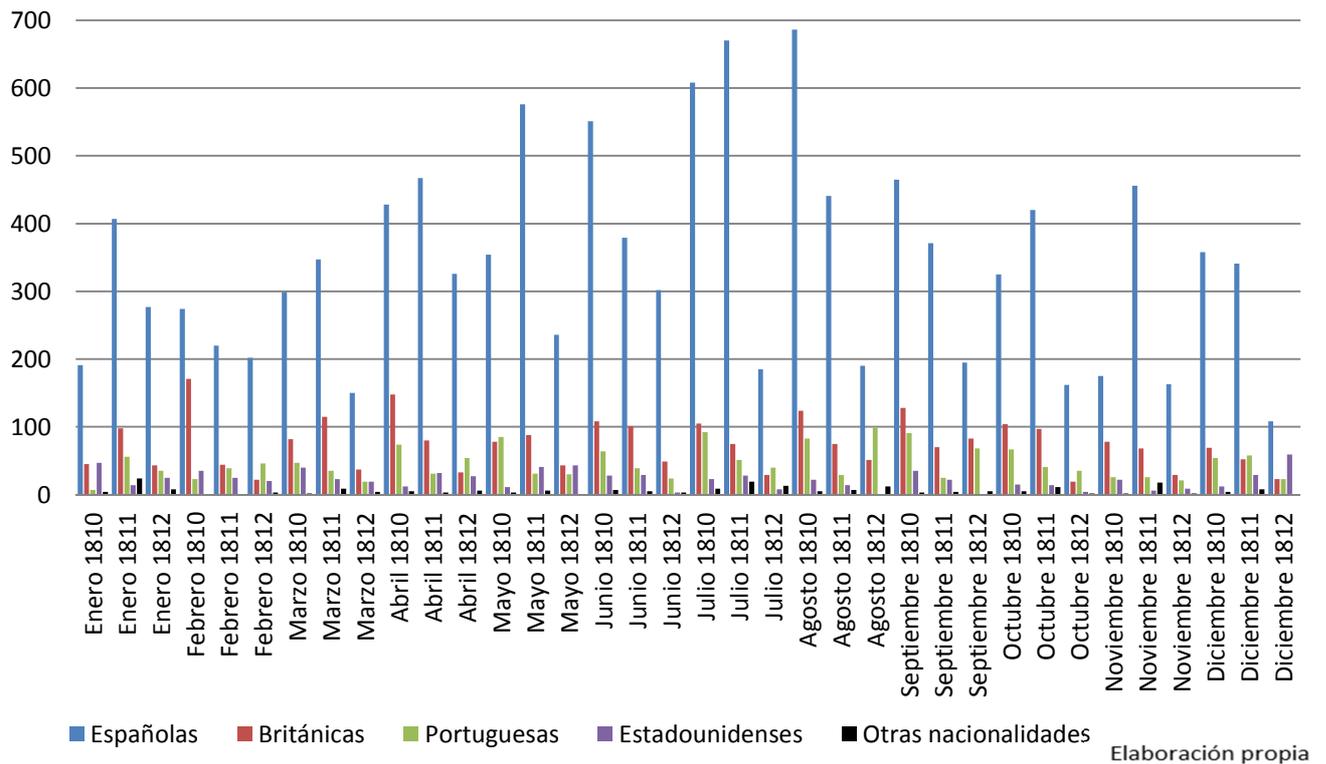
Para hacer una relación de las embarcaciones entradas en el período, se estima importante destacar el pabellón que portaban las mismas. Pues además de las españolas, las banderas de las embarcaciones que transitaron el puerto de Cádiz fueron<sup>2</sup>: argelinas, austriacas, británicas, estadounidenses, danesas, francesas, hamburguesas, jerosolimitanas, marroquíes, oldemburguesas, otomanas, papemburguesas, portuguesas, prusianas, rusas, sardas, sicilianas y suecas.

A pesar del nutrido número de banderas extranjeras que se dieron cita en la Bahía gaditana, las más representativas, medidas por el número de veces que aparecía dicho pabellón en el puerto de Cádiz, fueron las británicas, seguidas de las portuguesas y, apareciendo en último lugar, las estadounidenses. Es por ello que en la gráfica I, solo se introduce, junto a la española, estas tres banderas extranjeras, insertando el conjunto de las restantes bajo una denominación global titulada; Otras nacionalidades.

---

<sup>2</sup> Por orden alfabético.

Gráfica I. **Total embarcaciones entradas comparando los mismos meses de los distintos años estudiados y según su bandera**



### II.III.- Funciones:

Otra clasificación que nos ayudaría a conocer mejor la naturaleza del tráfico de embarcaciones, sería introduciendo una nueva variable, que determinara la funcionalidad de la embarcación en cuestión.

Las funciones más representativas, en todo el trienio, fueron las destinadas al comercio, o mercantes, y las militares, o de guerra<sup>3</sup>.

Volviendo a realizar el análisis del promedio mensual del número de embarcaciones arribadas, centrado exclusivamente en las que no tenían relación con la guerra, es decir, en las mercantes, el número de ellas llegadas a Cádiz fueron, de media mensual, 530 unidades en 1810, 498 en 1811 y 306 en 1812, lo que se desprende que las embarcaciones arribadas a dicho puerto descendieron en un porcentaje menor, aunque no llegó a desconfigurar del todo el resultado, dándose la mayor variación en 1812.

Si comparamos este nuevo dato con el total de embarcaciones entradas en 1810, resulta un 6,03% para 1811 (frente al 5,88% anterior) y de un 42,26% en 1812, (frente al 44,4% ya indicado, lo que reduce la diferencia en un 2,10%).

<sup>3</sup> Otras funciones fueron; correos o paquetes, transportes, rentas, corsarias, tráfico, etc.

### **III.- Mercancías y tamaño de las naves en las que se transportaban.**

#### **III.I.- Mercancías:**

Al puerto de Cádiz, llegaron por mar más de 490 tipos distintos de productos, siendo los más representativos: carbón, vino, leña, aceite, paja, fruta, ganado vacuno, trigo, aguardiente, verdura, naranjas y papel, entre muchas otras. Algunos de ellos eran para el abastecimiento básico de la ciudad y otros para destinarlas a la actividad comercial con las provincias de ultramar o, en el caso de los productos procedentes de allí, para redistribuirlos por las distintas regiones españolas y europeas que los demandaban.

La Isla de León y Cádiz, eran un enclave que no se podía autoabastecer, por lo que dependían del comercio para cubrir sus necesidades, como bien le citó D. Eusebio de Bardaxi al Embajador británico Mr. Henry Wellesley en una carta en respuesta a una reclamación realizada por el General Graham, Jefe de las Fuerzas Británicas en Cádiz, por la falta de suministros para la tropa británica en dicha ciudad: “...*La Isla y Cádiz son dos puntos aislados que nada producen y donde todo venía de la costa vecina. Cortada la comunicación con ella no queda más arbitrio que acudir a puertos muy distantes, y como la vida del Mar depende de los vientos, es siempre incierta y larga. Se trata de que es necesario proveer desde el carbón inclusive hasta todo lo que es necesario para la vida: que no hay leña, maderas, ni aún arbustos para hacer las faginas*”.... Fuente: The National Archives – Londres.

Esto aclara que la mercancía que los comerciantes ubicados en Cádiz usaban como base de sus negocios, no provenían o se extraían de la misma ciudad, sino que Cádiz actuó en todo este tiempo como un centro logístico, en el que se recibía la mercancía que iba para las américas y se reubicaban en embarcaciones más apropiadas para ese tránsito y viceversa.

Esta justificación, replicada a la perfección por el Secretario de la Regencia, es la que se toma como argumento para explicar la caída en 1812, de las salidas desde el puerto de Cádiz. Dicha reducción fue proporcional a las sufridas por las entradas, según se podía interpretar en la gráfica I, en tanto que un descenso de la mercancía importada era razón suficiente para frenar el tráfico mercantil en el que se basaba el comercio gaditano.

Esa actividad comercial era tan dependiente de las importaciones que cualquier suceso acaecido, provocaba la interrupción de esta. Que a su vez, era muy dependiente de los

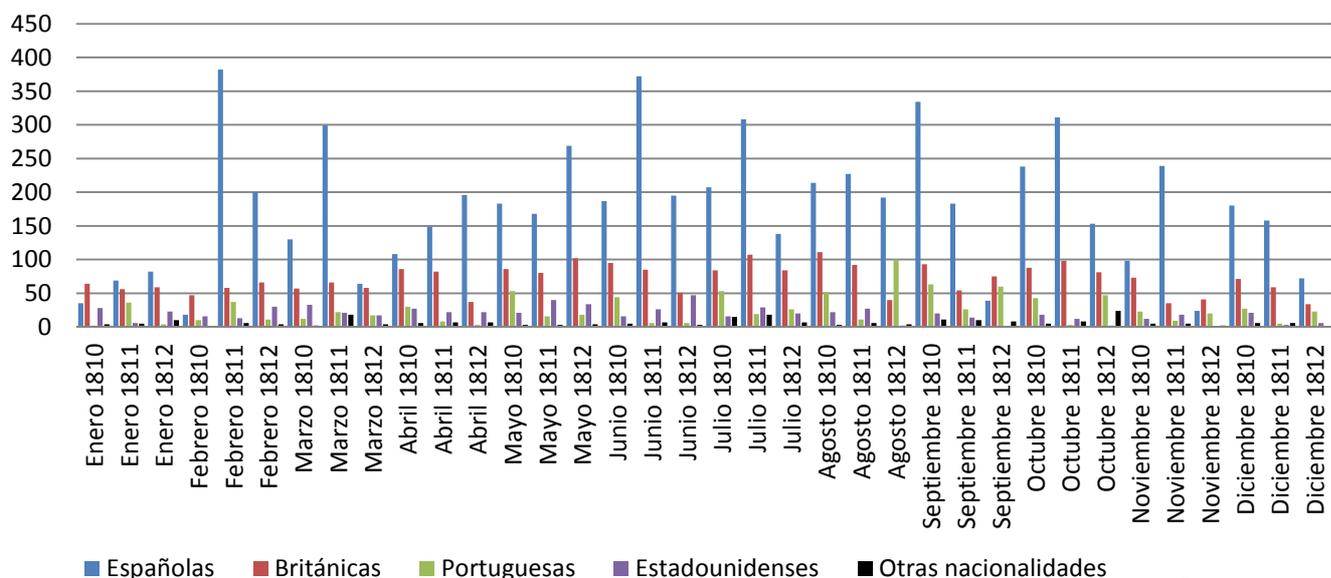
estados del tiempo y de la mar, pues la propulsión de las embarcaciones, seguís siendo a vela.

Un ejemplo de este tipo de sucesos, se recoge de un extracto de una carta que envía el Vicecónsul británico, en el Campo de Gibraltar, a la Regencia de su país el 28 de noviembre de 1811, instando a que se estableciera un período de cuarentena para las embarcaciones llegadas de Cádiz, por haber allí un posible brote de fiebre amarilla.

En consecuencia, el puerto gaditano, y todos los que como él gozaban de una estratégica situación y no poseían unidades productivas o extractivas que le aseguraran su independencia y suministro en estos casos, ya fuera por no disponer de las mismas o, como el caso de Cádiz, por no tener el enclave las características intrínsecas necesarias para destinar a la industria primaria, sufrían en exceso antes situaciones como las descritas anteriormente y que desencadenaban reducciones significativas en el cómputo general de la actividad comercial, como se puede ver en la gráfica II.

En ella también se puede apreciar, con suma facilidad, los descensos mensuales generalizados que sufre el puerto de Cádiz en 1812, con respecto al total mensual de las salidas de embarcaciones relacionadas con los mismos meses de los años anteriores.

**Gráfica II. Total embarcaciones salidas comparando los mismos meses de los distintos años estudiados y según su bandera**



Elaboración propia

### III.II.- Tamaño:

La cantidad exacta de mercancías que entraba con cada embarcación, ha sido un dato que escasos registros, de los encontrados y consultados, indicaban, por lo que el dato

anterior que desprendía que el año que mayor número de embarcaciones habían arribado al puerto de Cádiz era 1810, no necesariamente indica que ese fue el año de la serie analizada que más mercancía entró por mar.

Para establecer si realmente existe una relación entre la contracción de embarcaciones entradas y salidas con la disminución del total de mercancía entrada en el puerto de Cádiz, se introduce en el estudio otra variable que tenga en cuenta la capacidad de carga de esas embarcaciones entradas.

Esa variable vendrá determinada por el tamaño que poseían dichas naves: mayores, intermedias y menores.

De entre las mayores, la media mensual de entrada, en los que el bloqueo estuvo activo, fue de 129 embarcaciones en 1810. De 102 en 1811, (un 21,17% menos) y 60 en 1812, (un 53,65% menos que en 1810), lo que hace un total de 3.122 embarcaciones mayores entradas durante todo el bloqueo.

Las cantidades mensuales de las embarcaciones medianas entradas, fueron de 104 en 1810, 105 en 1811, (un incremento del 0,56%, siendo este dato la única media comparada con 1810 que la superó<sup>4</sup>) y de 71 en 1812, (un 31,61% menos que en 1810), lo que hace un total de entradas medianas en el período del bloqueo de 2.698 buques.

Por último, en relación con las embarcaciones menores entradas, en 1810 fueron de 378 de media al mes, en 1811 de 370 unidades, (un 2,31% menos) y en 1812 de 210 embarcaciones, (un 44,55% con respecto a 1810).

Todo ello resulta que 10.265 buques entraron en Cádiz en los meses que la ciudad estuvo bloqueada, desde febrero de 1810 hasta agosto de 1812.

Si atendemos al resultado de embarcaciones entradas en el período del bloqueo y lo cruzamos con la capacidad de carga de las mismas, se puede afirmar que el año que más mercancía entró en el puerto gaditano fue el de 1810.

#### **IV.- Puertos:**

El puerto de Cádiz tuvo relación mercantil con más de 360 puertos en los 36 meses analizados. Unos eran puertos emisores de la materia prima que el comercio de Cádiz

---

<sup>4</sup> Las cantidades con las que se comparan las del año de 1810, son las de 1811 y 1812.

necesitaba para su actividad mercantil, otros eran receptores de productos, otros recibían productos americanos y enviaban productos autóctonos, etc.

De entre estos puertos, se puede destacar los de entrada, es decir, que enviaban sus barcos con mercancías a Cádiz; Gibraltar, Ayamonte, Huelva, Algeciras, Tavira, Cartaya, Faro, Lisboa, Moguer, Alicante, Tarifa, Vila Real do Santo Antonio (Portugal), Tánger (Marruecos), Lepe, Villanueva de Sitges (Barcelona), Cartagena, La Habana, Sevilla<sup>5</sup>, Higuierita (Isla Cristina), Almería, Londres, Coruña, Portsmouth (UK), Mallorca, Sanlúcar de Barrameda<sup>6</sup>, Estepona, Veracruz (México), Philadelphia (Pensilvania - EEUU), New York, Vendrell (Tarragona), Malta, Tarragona, Lagos (Portugal), Terranova (Canadá), Salou, Valencia, Falmouth (Cornualles - UK), Boston, Baltimore (Maryland - EEUU), etc...

Así como los que volvían a sus puertos de origen, con o sin carga: Tarifa, Lisboa, Gibraltar, Cartagena, Veracruz (México), Tavira, Faro, Tánger (Marruecos), Coruña, Vila Real do Santo Antonio (Portugal), Montevideo, La Habana, Tarragona, Londres, Alicante, New York, Canarias, Philadelphia (Pensilvania - EEUU), Puerto Rico, Boston, Algeciras, Falmouth (Cornualles - UK), Carril, Vilanova de Portimão (Portugal), Inglaterra (en general), Ayamonte, Lagos (Portugal), Vigo, Baltimore (Maryland - EEUU), Lima (Callao de), Galicia, Malta, Idra (Grecia), etc...

## **V.- Embarcaciones con sus banderas, puertos y mercancías.**

Llegados a este punto podemos hacer una interacción con los tres grandes bloques analizados:

Las embarcaciones españolas y portuguesas costaneras, fueron las más utilizadas para transportar, al puerto gaditano, los excedentes de producción de las poblaciones mencionadas. Esta mercancía se destinaba, no solo al abastecimiento de la urbe, sino que también se reexportaban a los destinos donde eran más demandados.

La mayor parte del vino que se recibía en Cádiz, así como el aguardiente, venían de la costa este de España, concretamente de las costas de Cataluña y de las del Levante español, subrayando entre estas poblaciones a Villanova de Sitges.

---

<sup>5</sup> En los períodos en los que la ciudad no estuvo ocupada por las tropas francesas.

<sup>6</sup> Mismo caso que Sevilla.

La fruta, como generalidad, provenía de todos los destinos, resaltando Estepona y Huelva. Si nos centramos, concretamente, en las Naranjas, era esta última población del Condado de Niebla, la que enviaba a nuestro puerto la mayor cantidad de las mismas.

Con respecto al aceite, entre las poblaciones de Huelva, Cartaya, Ayamonte y Moguer, se repartieron más del ochenta por ciento del total que se desembarcó en el puerto gaditano.

Las verduras solían provenir del suroeste de la península, es decir del Huelva y el Algarve, así como la leña y las tablas, destacándose Cartaya entre los puertos de origen. La harina, de trigo y maíz, fue otro producto que tuvo una gran trascendencia y que se recibió en grandes cantidades, transportados en bergantines o fragatas y mayoritariamente desde los Estados Unidos, más concretamente desde Philadelphia, Baltimore, New York, etc.

Estas embarcaciones costaneras solían volver, a sus lugares de partida, con los distintos productos a los que los comerciantes lugareños no tenían acceso, si no era vía Cádiz. Entre estos bienes, que se encontraban en el mercado gaditano y que se distribuían a otros puertos, solían estar los denominados frutos<sup>7</sup>. Éstos englobaban semillas y otros productos de la naturaleza que solían venir desde la Habana, Veracruz, Montevideo, Puerto Rico, etc... en embarcaciones mayores españolas.

Un producto de los más preciados y muy importante para Cádiz y para España fue la plata. Hasta doscientas veintitrés embarcaciones transportaron plata a Cádiz. Provenientes, sobre todo, de la América española (destacando los puertos de Veracruz, Lima, La Habana, Montevideo y Puerto Rico). En su mayoría llegaron en barcos españoles, tanto de guerra como mercantes, exceptuando algunos ingleses de guerra, que participaron en alguna ocasión en el transporte de caudales desde América a la Regencia en Cádiz. La plata vino en onzas y ya convertida en Pesos Fuertes<sup>8</sup>.

Teniendo en cuenta todos estos datos, las mercancías provenientes desde los puertos más cercanos, fueron tan importantes como aquellas que cruzaban todo el océano para llegar al puerto gaditano. Unas abastecieron a la ciudad y otras fueron el instrumento

---

<sup>7</sup> Ver imagen V, en la que se enumera los frutos entrados en Cádiz en 1810. Relación que se extrae de una carta que D. Pedro de Sousa y Holstein, embajador portugués en España, envía a su Regente portugués en Lisboa, conjuntamente con cartas y otros extractos para la Regencia portuguesa que se encontraba en el Río de Janeiro.

<sup>8</sup> De prácticamente la totalidad de los puertos americanos, provinieron alguna cantidad de caudales, ya fueran en Pesos Fuertes, es decir, plata u oro acuñada, como también sin acuñar.

necesario para realizar la actividad económica que los comerciantes de Cádiz basaban en su puerto.

## **VI.- Retroceso del tráfico mercantil en el puerto de Cádiz.**

Atendiendo al conjunto de datos formados a través de los distintos análisis realizados hasta este momento, llegamos a un punto en el que se ha confirmado que a partir de 1811, aunque en menor medida, pero sobre todo en 1812, las relaciones mercantiles de Cádiz, reflejadas en el movimiento de buques y mercancías en su puerto, comienzan a descender.

¿Se había reducido la necesidad de abastecer el mercado interno gaditano en los años de 1811 y 1812?

Obviamente la respuesta a esta cuestión es que no. Más bien, todo lo contrario, como aparece en un edicto de la Junta de Gobierno para prohibir la exportación de productos de primera necesidad, encontrado en el Archivo da Torre do Tombo (MNE CX. 654. Legajo 4. Oficio N° 42) y firmado por su secretario, D. Manuel María de Arce; ...*Que todo el aceite, jabón, vino blanco, vinagre y toda clase de comestibles que se hallen embarcados en Bahía para cualquier destino que sea, se prohíbe su salida por ahora; pero no su desembarco y venta en esta plaza, si sus dueños la tuviesen por conveniente. Que queda en su fuerza y vigor el edicto publicado en 25 de enero y ratificado en 4 del presente, que deja en toda su franquicia de derechos a los comestibles con lo demás en el contenido, que no esté en oposición con la presente disposición. Que cualquier fraude contra lo aquí ordenado sufrirá la pena de confiscación del total valor, y destierro perpetuo del contraventor. Y para que llegue a noticia de todos y tenga su cumplimiento se manda publicar y fijar en Cádiz a 13 de febrero de 1810.* En él, se pone de manifiesto que el mercado gaditano precisaba un mayor avituallamiento, que iría aumentando debido a que la demanda interna se incrementaba proporcionalmente según lo hacía el crecimiento demográfico en la metrópoli<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> En esta dirección se encuentran diversos documentos oficiales en el Archivo da Torre do Tombo, en las que algunas autoridades de Cádiz o de España en Cádiz, como el General Blake, el secretario de Estado, D. Eusebio de Bardaxi, el secretario de la Junta de Gobierno D. Manuel María de Arce, el Gobernador de Cádiz D. Juan María Villavicencio, etc..., hacían circular órdenes en momentos concretos del período mencionado, en el que prohibían que embarcaciones surtas en el puerto de Cádiz que tuvieran cargas en sus bodegas, sobre todo víveres, salieran con ellas para venderlas. El incremento de la población de Cádiz y de la Isla de León, fue una constante en toda la guerra de la Independencia, debido a que fueron de las pocas poblaciones españolas peninsulares que no sufrieron ocupación por parte de las tropas napoleónicas.

No obstante, para fundamentar la negación a la respuesta anterior, habrá que definir, previamente, que embarcaciones coparon el mercado que aprovisionaba a la ciudad y cuál fue su tendencia en 1812.

### VI.I.- Importación para el abasto de Cádiz.

Si atendemos a analizar que banderas se encargaron de surtir a la ciudad de Cádiz de lo necesario que demandaba cualquier sociedad de la época, para nutrir a su población, nos encontramos con dos banderas predominantes y otras dos que también tuvieron una aportación destacadas.

Las destacadas fueron las británicas y las estadounidenses, pero en el cómputo total, no representan una variedad apreciable para una sociedad como la gaditana, con la excepción del bacalao, que traían algunas embarcaciones del Reino Unido, así como las harinas que portaban los buques estadounidenses.

Las embarcaciones españolas y portuguesas costaneras fueron, destacadamente, las más utilizadas para transportar, al puerto gaditano, los excedentes de producción de las poblaciones mencionadas. La mercancía portuguesa, de gran diversidad, se destinaba mayoritariamente, así como el bacalao y las harinas ya mencionadas en el apartado anterior, al abastecimiento de la urbe. Al igual que lo hacía una parte de las mercancías provenientes en embarcaciones nacionales. El resto de las mismas, se reexportaban a los destinos donde eran más demandados o donde hubiera sido indicado por el dueño o consignatario de la misma.

De esta manera, Portugal se constituía como la bandera extranjera que más embarcaciones mercantes aportaron en el período analizado, incluso por delante de las del Reino Unido<sup>10</sup>.

Cuadro II. Embarcaciones mercantes extranjeras predominantes en el puerto de Cádiz

Embarcaciones Portuguesas mercantes entradas en el Puerto de Cádiz.	Año	Cantidad	Embarcaciones británicas mercantes entradas en el Puerto de Cádiz.	Año	Cantidad
		1810		688	
	1811	447		1811	360
	1812	482		1812	198
	Total	1620		Total	1172

Elaboración propia

<sup>10</sup> A pesar de que en términos globales, es decir, introduciendo el conjunto total de funcionalidades; Guerra, Mercante, etc..., la bandera británica fue la extranjera más repetida en los registros del puerto de Cádiz, como se aprecia en el cuadro I, con el siguiente orden: 15,1% UK, 9,45% Portugal y 4,51% EEUU.

Si hubiera habido un descenso en la demanda interna de la ciudad, habría habido uno proporcional entre las embarcaciones que abastecían, al puerto gaditano, de alimentos y productos perecederos; es decir, en la entrada de las embarcaciones costaneras, representadas en su mayoría, por las embarcaciones menores.

Sin embargo, no se puede analizar estos datos introduciendo a las dos banderas, española y portuguesa, debido a que en el caso de las españolas, si se hubieran reducido las exportaciones de Cádiz, se hubiera reducido también la necesidad de entrada de este tipo de mercancías para su expedición a Ultramar<sup>11</sup>; por lo que proporcionalmente se deduce que las embarcaciones menores españolas se podrían reducir, tanto por esta razón, como por el inicio de la liberación de los puertos ocupados por los franceses y habilitados a comerciar con las provincias americanas.

Debido a estos motivos expuestos, para determinar si la reducción del número de embarcaciones, tanto llegadas como salidas al puerto gaditano, era por la disminución de la necesidad de abastecerse de Cádiz o por otro motivo, habrá que determinar la tendencia que proyectó las entradas de embarcaciones costaneras portuguesas en 1812, frente a los años antecesores.

Del total de embarcaciones mercantes portuguesas, de todos los tamaños, que se dieron cita en el puerto de Cádiz en el período de estudio; 482 Uds., el 79,26% eran embarcaciones menores, el 20,54% eran embarcaciones medianas y el 0,20%; es decir, una embarcación, eran mayores.

Del total de las embarcaciones menores, se desprende que las entradas de 1810 y 1812, permanecieron constantes y con una cantidad pareja de 383 embarcaciones en 1810 y 382, en 1812. El dato que difiere con respecto a la estabilidad de entradas de embarcaciones menores portuguesas en el trienio, lo origina 1811, en el que el porcentaje de llegadas fueron del 22%, frente al 34% respectivamente que tuvieron 1810 y 1812.

**Cuadro III. Embarcaciones menores mercantes portuguesas**

Año	1810	1811	1812	Total
Entrada	383	216	382	981

Elaboración propia

<sup>11</sup> Entre esta mercancía enviada desde Europa, vía Cádiz, a las provincias americanas destacaban; el vino, aceite, papel, correspondencia, ferretería, tejidos, lozas, etc.

Por lo que se demuestra que el motivo de la reducción del negocio comercial gaditano, en términos totales, no se le pudo achacar al descenso del consumo interno, por lo que la razón habrá que buscarlas fuera de los límites de la ciudad.

## **VI.II.- Contracción de las exportaciones gaditanas en términos globales:**

Tras el análisis anterior, se llega a la deducción de que dicha deflación del comercio, fue derivada debido a una reducción por la vertiente de las exportaciones; concretamente de las que salían desde Cádiz hasta América<sup>12</sup>. Estas reducciones vinieron determinadas por las siguientes situaciones<sup>13</sup>:

1º.- La primera razón se debió a la recuperación del *statu quo* de las poblaciones ocupadas. Es decir, según se iban liberando del control francés las localidades costeras españolas, éstas fueron retomando el comercio directo (previo aviso y habilitación de la embarcación en Cádiz), con los puertos de ultramar con los que solían tener relaciones mercantiles antes de que fueran ocupados por las tropas napoleónicas.

Esta razón no debería afectar, en gran medida, al conjunto de las exportaciones que se realizaban desde el puerto de Cádiz, ya que éste, seguía siendo el puerto de referencia en aquel tráfico, englobando entre el 70 y el 90 % del mismo.

2ª.- Como segunda razón y con mayor peso específico en términos globales, se posicionó la liberalización del comercio.

Esta medida habilitó a las embarcaciones extranjeras, que antes traían su mercancía a puertos autorizados y entre los que predominaba Cádiz, a comerciar directamente con dichas provincias, por lo que ya no tenían la obligación de utilizar estos puertos facultados en el comercio con las colonias que servían como centros logísticos que redistribuían los productos a la España de ultramar.

Los países que más se vieron beneficiados por la medida fueron: británicos, estadounidenses y portugueses.

3ª.- Como última razón de peso aparece el inicio de los movimientos emancipatorios, en los que poblaciones que tradicionalmente se nutrían de los productos españoles rompieron, progresivamente, relaciones con la madre patria.

---

<sup>12</sup> Entendiendo América como las colonias españolas en dicho continente.

<sup>13</sup> Se ordenan de menos a más relevantes, en relación a la disminución que provocaron.

Esta razón se iguala en importancia con la liberalización del comercio, que motivó la reducción de salidas de embarcaciones españolas a puntos de Hispanoamérica, pasando a ser las banderas extranjeras las que facilitaron y se beneficiaron de ese suministro, llegando a acaparar ese nuevo mercado.

Los tres países mejor posicionados para avituallar a dichas provincias fueron (por orden alfabético), EEUU, y paradójicamente los aliados de España, Gran Bretaña y Portugal (éste último desde su colonia brasileña).

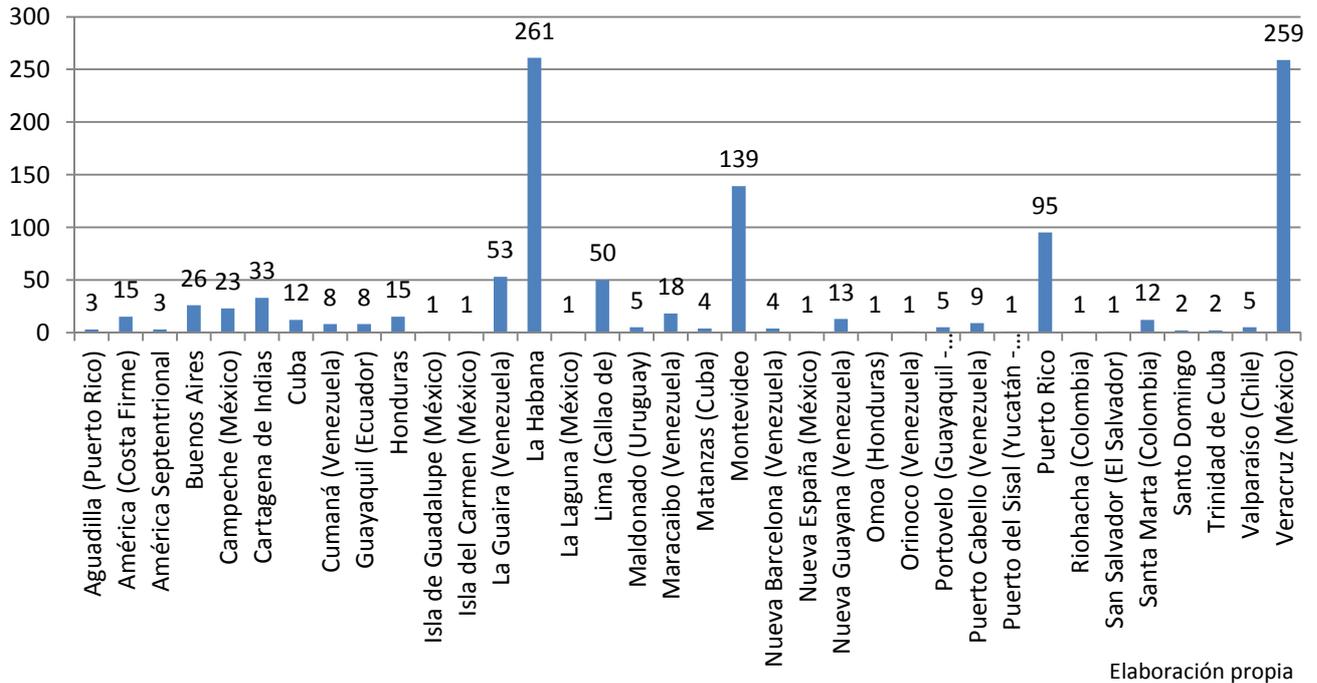
Sin embargo, para observar el perjuicio que sufrió el puerto gaditano, debido a las medidas anteriores mencionadas, deberíamos analizar las entradas y salidas de algunos de los puertos americanos más relevantes para España a comienzos de 1810 y comparar esos datos entre el resto de los años analizados: 1811 y 1812.

No obstante y antes de comenzar el análisis, hay que destacar que en el trienio entraron y salieron un total de 831 embarcaciones desde o para las colonias de ultramar, en o desde el Puerto de Cádiz. De las cuales; 483 entraron desde América y 348 partieron para aquellas provincias.

Sin embargo, el sumatorio de las embarcaciones relacionadas con los puertos americanos, conllevó un total de 1.091 unidades. Esa diferencia en el dato no significa un error, sino que a veces una misma embarcación partió desde varios puertos o llegó a más de uno, prevaleciendo la relación bis a bis de un puerto americano concreto, con el de Cádiz, sin tener en cuenta que la embarcación que los unió en dicho tráfico, también pudiera haber unido, mediante la misma, al puerto de Cádiz con otro puerto americano en el mismo viaje.

De esta forma de analizar la información, se extrae que de las 1.091 relaciones encontradas, 641 eran de entradas y 450 de salida, destacando puerto a puerto en la gráfica siguiente.

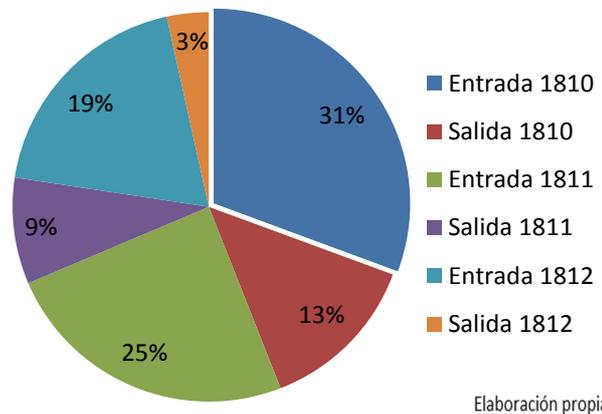
Gráfica III. Embarcaciones salidas o entradas de las provincias americanas



### VI.III.- Análisis de los puertos americanos más relevantes:

De entre todos los puertos de la gráfica III, se van a estudiar separadamente los nueve que más relación tuvieron con Cádiz. Siendo el primero de ellos el de la Habana. Esta tendencia de decrecimiento que muestra el resultado del análisis de La Habana, va a ser la tendencia general para los siguientes ocho puertos, en particular, y para los veinticinco restantes, en general<sup>14</sup>.

Gráfica IV. La Habana



El siguiente puerto en relevancia, según el número de veces que se mencionó dentro de los registros de entrada y salida del puerto de Cádiz, fue Veracruz (México), con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 29% en las salidas del mismo año,

<sup>14</sup> El total de puertos que indican que van o vienen de las provincias americanas, ascienden a un total de treinta y cuatro diferentes. A estos hay que añadir dos registros más, denominados: América Septentrional y América Costa Firme. Estos aparecen en dieciocho ocasiones, ocho de entrada y diez de salida.

17% en las entradas de 1811, 18% en las salidas del mismo año, 8% en las entradas de 1812 y 6% en las salidas del mismo año.

El caso de Montevideo es paralelo al de Cádiz, por lo que una vez hayamos analizado que sucedió con la relación portuaria de ambas ciudades en la península, estudiaremos la tendencia que se dio entre ambas en el cono sur.

**Cuadro IV. Total entradas en el puerto de Montevideo frente a la aportación de las embarcaciones llegadas desde Cádiz.**

Embarcaciones entradas en el puerto de Montevideo			Aportación del puerto de Cádiz a las entradas en Montevideo en el trienio	
Año	Entradas	Variación %	Embarcaciones entradas desde Cádiz. % sobre el total de entradas	Reducción %
1809	141	-	-	-
1810	229	+62,41%	20,52%	-
1811	191	-16,60%	8,37%	-59,21%
1812	104	-45,55%	6,73%	-20,00%
1813	77	-26,00%	-	-

Elaboración propia

Las relaciones portuarias entre Cádiz y Montevideo entre 1810 y 1812 se resume con los siguientes porcentajes: 30% referente a las entradas de 1810, 32% en las salidas del mismo año, 14% en las entradas de 1811, 12% en las salidas del mismo año, 7% en las entradas de 1812 y 5% en las salidas del mismo año

Puerto Rico fue el segundo puerto insular de ultramar, en importancia en el tráfico con el puerto de Cádiz. El 18% del total de embarcaciones llegaron en 1810, 21% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1811, 20% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1812 y 5% en las salidas del mismo año.

El puerto de La Guaira, se diferencia de otros puertos, por tener una relación muy alta de entradas frente a salidas. El 74% fueron entradas en 1810, frente al 11% de las salidas del mismo año. El 13% perteneció a las entradas de 1811 y el 2% a las de 1812, sin reflejar salidas en esos dos años.

El Callao de Lima aparece como el primer puerto en importancia de los existentes en la América española del Pacífico, con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 26% en las salidas del mismo año, 12% en las entradas de 1811, 16% en las salidas del mismo año, 18% en las entradas de 1812 y 6% en las salidas del mismo año.

Desde Cartagena de Indias entraron 17 embarcaciones y salieron 16. El 30 % fueron entradas en 1810, frente al 40% que fueron las salidas de dicho año. El 21% referente a entradas en 1811 y el 9% a las salidas de dicho año. En relación con los demás puertos analizados, por orden de tránsito entre América y Cádiz, éste no tuvo trato con el puerto gaditano en 1812.

El puerto de Buenos Aires siguió manteniendo relación con el gaditano, a pesar de que su Junta rompió relaciones, en mayo de 1810, con la Regencia española, instalada en Cádiz. Por lo que el tráfico entre ambos puertos, aunque mucho menor, siguió existiendo. Del total de las embarcaciones relacionadas entre ambos puertos, las cantidades en porcentajes fueron: 42% referente a las entradas de 1810, 35% en las salidas del mismo año, 11% en las entradas de 1811, 4% en las salidas del mismo año, 4% en las entradas de 1812 y 4% en las salidas del mismo año.

Como último puerto americano analizado, en relación a los nueve que mantuvieron una mayor relación con el puerto de Cádiz, aparece Campeche, con unos porcentajes de 22% referente a las entradas de 1810, 35% en las salidas del mismo año, 26% en las entradas de 1811, 4% en las salidas del mismo año, 13% en las entradas de 1812 y ninguna embarcación salió de dicho puerto hacía el de Cádiz en 1812.

Como resumen a toda esta investigación, que destaca el tráfico entre los puertos americanos y el de Cádiz, se debe hacer un especial análisis al conjunto del tránsito que movió el Río de la Plata con Cádiz, pues los dos puertos principales de dicha zona, se encontraron entre las 9 ciudades hispanoamericanas que mayor número de embarcaciones enviaron y recibieron en su relación con la ciudad gaditana.

El sumatorio de las entradas que ambos puertos recibieron en 1810 derivadas del comercio con Cádiz, ascendió a 52 embarcaciones, saliendo de los mismos 54 hacia el puerto gaditano. En 1811, siguiendo la tónica general ya analizada, arribaron un 50% menos de embarcaciones desde el mismo origen; 23 unidades, saliendo desde el Río de la Plata hacia la Bahía gaditana un total de 17. Por último y para terminar de confirmar la decadencia en las relaciones portuarias, en 1812 llegaron 11 embarcaciones a ambos puertos, más del 50% de reducción con respecto a 1811 y si lo comparamos con 1810, la disminución asciende a un 78,85% de embarcaciones llegadas. Por último, las salidas de aquella comarca para Cádiz en ese último año fueron de 8 embarcaciones.

Como ya se explicaba al inicio de la introducción de las gráficas, el número de embarcaciones que se incluye es la cantidad que una embarcación llega o sale de un puerto, por lo que si una misma embarcación salió de Buenos Aires y arribó en Montevideo, para cargar mercancías, y a continuación puso rumbo a Cádiz, el sumatorio respecto al anterior análisis, sería de dos embarcaciones, cuando realmente la embarcación que sale de ambos puertos es la misma. Es por ello que se vuelven a introducir los datos del conjunto de ambos puertos, teniendo en cuenta las arribadas entre estos puertos, por lo que si un buque salió de Cádiz para ambos puertos, solo se contará una vez y lo mismo, para el caso contrario.

Por lo tanto, en el caso de entradas, ascendería a un total de 76 embarcaciones en el período, siendo 50 de 1810, 17 de 1811 y 9 de 1812. Con respecto a las salidas, las cantidades se asemejan mucho, así como la proporción del descenso total; 47 embarcaciones en 1810, 16 salieron en 1811 y 7 en 1812. Todo ellos hace un total de 70 embarcaciones reales salidas para el puerto de Cádiz como sumatorio de ambos puertos.

Las entradas de embarcaciones en el puerto de Cádiz, cargadas en Buenos Aires y sin hacer escala en Montevideo, sumaron un total de diez embarcaciones. De las cuales, todas eran mercantes y el 90% (9 Uds.) eran españolas y el 10% (1 Ud.) de bandera británica.

El tiempo medio de llegada de las diez embarcaciones fue de 89 días y los años en los que se dieron estas salidas, fueron en los de 1810 y 1811.

Las mercancías que transportaron hasta el puerto de Cádiz, fueron: cascarilla, crin, estaño, lana, pesos fuertes (en plata y oro), plumeros, puntas de cuernos y suelas.

Las salidas desde el puerto gaditano para la ciudad porteña, sin descargar mercancías en Montevideo, reunió un total de cuatro embarcaciones, todas mercantes, siendo el 50% españolas y el resto de bandera británica.

Paradójicamente, la duración del viaje inverso, es decir, Europa hasta América, era bastante inferior, tardando de media unos 68 días. Y estas salidas se realizaron en los años de 1810 y 1811.

La mercancía más usual que se exportaba desde Cádiz a aquel puerto, era de; aceite, papel (blanco), sal, vino blanco, vino carlón y vino tinto.

En el caso de las entradas de embarcaciones en el puerto de Cádiz, cargadas exclusivamente en Montevideo, congregó un total de 48 unidades, de los que 39 eran mercantes y 7 de guerra.

Las banderas que portaban, eran mayoritariamente españolas, 46 Uds. de las 48 totales. Siendo las dos restantes de bandera británica.

El tiempo medio de llegada a Cádiz fue de 97 días. Apareciendo en los tres años del período analizado; 1810, 1811 y 1812.

Las mercancías predominantes, algunas exclusivas de la zona y otras que habrían utilizado el puerto de Montevideo como centro logístico para su envío a la Península Ibérica, eran; algodón, carne de tasajo<sup>15</sup>, chapas de cuernos, cobre, correspondencia del Real Servicio y privada, crin, cueros, estaño, lana, madera, oro, pasajeros, pesos fuertes, pieles, plata, plumeros, quina, sebo, suelas, tablones y velas.

En el sentido contrario, las salidas desde Cádiz para Montevideo sin descargar mercancía en Buenos Aires, fueron un total de 60 embarcaciones. De ellas, 57 eran mercantes y 7 de guerra. Volviendo a predominar mayoritariamente las españolas, teniendo una duración media del viaje de 74 días.

Los distintos productos llegados desde Cádiz a Montevideo, eran; aceite, alquitrán, alcayatas, arroz, avellanas, bacalao, barriles, bombas, brea, bulas, canela, cañones, cerveza, clavazón, cobre, Constitución española de 1812, correspondencia del Real Servicio y privada, cristales, cuadernos, empleitas, esteras, felpudos, ferretería, hierro, hoja de lata, jabón, jamones, jaulas, ladrillos, licores, lozas, mercería, morteros, noticias (periódicos y gacetas), obuses, paños, papel, pasajeros, perchas (para la cetrería), piedras de Tahona, pimienta molida, redondeles, rejas de arar, ropa, sal, salmón, seda, tablas, té, tropa, vinagre, vino blanco, vino de Málaga, vino de Jerez, vino tinto y jarcia.

Y como dato final, las entradas en Cádiz, cargadas en ambos puertos, ascendieron a 18 embarcaciones, con unos tiempos medios y tipos de mercancías similares. Siendo las salidas desde Cádiz para dichos puertos de 6 embarcaciones.

---

<sup>15</sup> A veces aparece como carne salada, pues su medio de conservación era una salmuera a base de agua y sal. Esta carne solía enviarse mayoritariamente a Cuba, ya que era usada para alimentar a los esclavos. En este período, se destinó también a Cádiz, muchas veces como donativo, para ayudar a alimentar a las tropas que luchaban contra el poder napoleónico.

## VII.- Tamaños de las embarcaciones de ultramar.

Una vez analizadas las tres razones que provocaron el descenso entre el tráfico marítimo mercantil gaditano, con el resto de los puertos con los que había tenido relación, medido por el número de embarcaciones que entraron y salieron desde Cádiz, podríamos añadir una cuarta razón, basada en el posible aumento del tamaño de las embarcaciones que se encargaron de transportar dichas mercancías.

Para corroborar o rechazar esta nueva hipótesis, se extrae el número de embarcaciones procedentes de las provincias de la América española en los años del trienio analizado. En 1810 entraron 245 embarcaciones, en 1811 las procedentes desde dicho origen ascendieron a 144, lo que conllevaba una disminución con respecto al año anterior del 41,22 %, y por último, en 1812 entraron 94 embarcaciones, el 61,63% menos en comparación con 1810.

Con respecto a las salidas de embarcaciones desde el puerto de Cádiz hasta el mercado colonial americano, las cantidades fueron para 1810 de 201 naves, frente a las 107 embarcaciones salidas en 1811, (un 47,76% menos), y los 38 buques que partieron del puerto gaditano, para dicho destino, en 1812, (un 81,09% menos que en 1810).

Este nuevo planteamiento aceptaría que el volumen del comercio se mantuvo, indiferentemente al número de embarcaciones que entraron o salieron desde los puntos analizados, siempre y cuando, el tamaño de las embarcaciones implicadas hubiera aumentado de un año a otro.

Por lo que si analizamos el cuadro siguiente, que recoge el tamaño de embarcaciones según el año y su registro; entrada o salida<sup>16</sup>. Se determina que los tamaños de dichos buques fueron disminuyendo según pasaban los años, sin encontrarse ninguna excepción, en la que el año precedente incrementara al antecesor en tamaño, ni en

---

<sup>16</sup> Según: FISHER, John Robert. (1993): El Comercio entre España e Hispanoamérica, (1797-1820). Madrid, Banco de España, Servicio de Estudios. págs. 38 y 39, las cantidades que recoge en su libro respecto a las embarcaciones salidas desde Cádiz hasta Hispanoamérica en ese período fueron de un 30% menores a las que he podido recoger en mis investigaciones. Esta diferencia es motivada porque Fisher solo tuvo en cuenta las cantidades recogidas en el AGI, encontradas por el autor en (IG 2204, 2205, 2252 y 2253), mientras esta investigación, recoge registros de distintas fuentes, entre ellas, las fuentes primarias de algunos archivos coloniales españoles de las antiguas provincias de Ultramar, es decir, a donde arribaron esas embarcaciones, así como embarcaciones extranjeras que llegaron a dichos puertos desde el puerto de Cádiz. A continuación se muestra cuadro comparativo de los datos de Fisher frente a los recabados en esta investigación:

<b>América Española</b>	<b>1810</b>	<b>1811</b>	<b>1812</b>	<b>Total</b>
<b>Salidas (según Fisher)</b>	<b>156</b>	<b>62</b>	<b>24</b>	<b>242</b>
<b>Salidas (según esta Investigación)</b>	<b>201</b>	<b>107</b>	<b>38</b>	<b>346</b>

cantidad de embarcaciones recibida, por lo que queda constatado que la reducción del tráfico fue un hecho cuantificable que provocó la pérdida de poder específico de Cádiz como uno de los puertos relevantes dentro de los puertos más importantes a nivel mundial.

Cuadro V. **Tamaño de las embarcaciones entradas y salidas en Cádiz de Hispanoamérica.**

América Española	Tamaño	Total	1810	1811	% con 1810	1812	% con 1810
	Entradas	Mayores	<b>337</b>	173	96	-44,5%	68
Medianas		<b>121</b>	56	41	-26,78%	24	-57,14%
Menores		<b>25</b>	16	7	-56,25%	2	-87,5%
<b>Total</b>		<b>483</b>	<b>245</b>	<b>144</b>	<b>-41,22%</b>	<b>94</b>	<b>-61,63%</b>
Salidas	Mayores	<b>254</b>	153	74	-51,63%	27	-82,35%
	Medianas	<b>78</b>	42	28	-33,33%	8	-80,95%
	Menores	<b>14</b>	6	5	-16,66%	3	-50%
	<b>Total</b>	<b>346</b>	<b>201</b>	<b>107</b>	<b>-46,76%</b>	<b>38</b>	<b>-81,09%</b>

Elaboración propia

### VIII.- Conclusiones:

1º Que la disminución progresiva de las salidas y entradas de buques en el puerto de Cádiz, a partir de enero de 1812, no fue obra del incremento del volumen o tamaño de las embarcaciones surtas en dichos tránsitos, lo que hubiera significado un aumento de la productividad (menos barcos, para transportar lo mismo), sino por la contracción del comercio español con Hispanoamérica.

2º Que el motivo principal de la detracción anterior, aunque debido a distintas razones, fue principalmente el inicio de los movimientos emancipatorios en las antiguas provincias españolas de Ultramar, que desembocaron en una reducción del volumen total del comercio marítimo que generaba Cádiz y el resto de España con América, pasando éste a ser acaparado por otras potencias extranjeras.

3º Que el comercio interior gaditano, expresado en el consumo y abastecimiento de la ciudad, incrementó según fue avanzando el bloqueo, debido a la mayor demanda provocada por el incremento de las personas que se fueron dando cita en la pequeña península andaluza.

4º Que de los 30 meses que duró el asedio a la ciudad, ésta se encontró aprovisionada gracias; a Portugal (desde las poblaciones del Algarve), para productos perecederos y alimentos, al Reino Unido (con todo tipo de productos, aunque destacando los

industriales) y a Estados Unidos (con las harinas, entre otros). Aunque el grueso mayor de la mercancía que llegó lo hizo desde otras provincias de España, tanto peninsular como insulares o transoceánicas.

5° Que los comerciantes ubicados en Cádiz siguieron sus negocios mercantiles, a pesar de la delicada situación de la ciudad, asumiendo altos riesgos y consiguiendo que el mayor porcentaje de las mercancías enviadas desde España hacia América, partieran desde el puerto gaditano y desde buques españoles.

6° Que debido a la triple alianza entre británicos, portugueses y españoles, el bloqueo terrestre a la Isla de León y Cádiz, así como el bloqueo continental, no obtuvo el efecto previsto por Napoleón, Cádiz no cayó en manos francesas y el Reino Unido no lo hizo en bancarrota, todo gracias al comercio marítimo y a la supremacía naval alidada, sobresaliendo la británica.

7° Que muchas de las embarcaciones que aparecieron, en las fuentes secundarias literarias coetáneas al período analizado, como nacionales fueron portuguesas, por lo que la contribución de ese país al avituallamiento de la ciudad de Cádiz, fue mayor de lo que hasta ahora se creía. Llegó a ser tan importante, que las que transportaron alimentos, llegaron a tener un estatus parecido a las españolas.

8° Que existió una cantidad mayor de embarcaciones, que salieron desde Cádiz hasta América en 1812, de la que indican muchas de las fuentes secundarias bibliográficas consultadas, básicamente, porque sus autores no han tenido acceso a la información de los registros de llegada de algunos puertos de destino, en los que se extrae que un porcentaje de ellas, habían arribado a Cádiz y cargado allí mercancía para dicho lugar.

9° Que los intereses británicos eran distintos según la parte del territorio español en la que se encontraran, defendiendo a ultranza en la Península la independencia española de los franceses, mientras se saltaban los acuerdos de la alianza en las colonias hispanas, en repetidas ocasiones, reuniéndose con los sublevados, avituallándolos, ayudando a cabecillas a escapar de la ley española e incluso rompiendo bloqueos marítimos españoles en zonas rebeldes.

10° Que esta actividad mercantil, se erigió como uno de los factores claves, que permitió la elaboración y promulgación de la Constitución Española de 1812. Una

ciudad abastecida era lo único que permitía que otros factores obtuvieran éxito, en una situación tan extrema como es un bloqueo a una fortaleza o ciudad<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> LÓPEZ MOLINA, Luis. (2013): “Claves de Éxito para Elaborar y Promulgar la Constitución en una ciudad sitiada”. En: CASTRO PAEZ, Encarnación, CERVERA CORBACHO, Pedro y BOCANEGRA VALLE, Ana. – eds. (2013). Historia y desafío de la edición en el mundo hispánico. Actas del II Foro Editorial de Estudios Hispánicos. Cádiz, Servicios de publicaciones de la Universidad de Cádiz: “*Las claves que provocaron que la ciudad no sucumbiera, como muchas otras ciudades europeas, en las manos de tan potente ejército, se pueden resumir en: a) Posición geográfica. b) Capacidad militar: Fuerzas militares suficientes para defender la Plaza en un primer envite, ayudado por las características propias de la Isla de León. c) Alianza española ofensiva y defensiva con el Reino Unido y Portugal. d) Atmósfera ciudadana y nivel intelectual: Ciudad portuaria, puerta de entrada de personas, ideas, culturas y nuevas inquietudes venidas de todo el mundo. e) Burguesía con grandes lazos comerciales y recursos económicos. f) Corriente abierta de pensamiento en relación al de la época. g) Lealtad a Fernando VII. h) Factor económico: Relaciones comerciales, experiencia previa e instrumentos financieros necesarios para el comercio marítimo de corta y larga distancia. i) Último enclave en el que se habían refugiado: intelectuales, políticos, nobles, clérigos, comerciantes, etc.... j) Alguno más, que no se destaca por no ser tan trascendente o recogido, en parte, en algunas de las claves mencionadas anteriormente. [...]* Obviamente, y previo a todos los factores mencionados, para elaborar y promulgar una Constitución de corte liberal, ha de existir una situación de voluntad y consenso de sus conciudadanos, en este hecho tan trascendente y determinante en el cambio político de una nación.

*Partiendo de esta premisa, es evidente que este factor económico no es el que provocó que se elaborase la Carta Magna sino, el que bajo ese escenario, permitió la culminación y la posterior promulgación de la Constitución de 1812, logrando mantener avituallada la ciudad, para que con las fuerzas existentes en la misma, las alianzas externas y la voluntad, del conjunto de la ciudadanía, de resistirse a la dominación napoleónica, se consiguiera que la urbe no fuera conquistada.”*