

I Congreso Virtual Internacional Economía y contextos organizativos: nuevos retos
(octubre 2017)

**LOS NAVÍOS DE LA ARMADA ESPAÑOLA QUE
ANULARON LOS EFECTOS DEL BLOQUEO
TERRESTRE A CÁDIZ ORQUESTADO POR
NAPOLEÓN. 1810-1812.**

Luis López-Molina luis.lopez@uca.es
Departamento de Organización de Empresas
Universidad de Cádiz (España)

Resumen:

Este trabajo de investigación recoge una visión particular sobre el suceso heroico sucedido en las poblaciones de Cádiz y San Fernando, entre 1810 y 1812, en el que gracias al aseguramiento de las vías navegables para los españoles y la defensa de la Bahía de Cádiz, la ciudad se mantuvo bien abastecida durante todo el bloqueo terrestre, pudiendo proseguir con su actividad mercantil, vital para España, así como con las sesiones de Cortes, en la que consiguieron promulgar la Constitución Española de 1812. Para ello además hemos recopilado un listado de los navíos de guerra españoles surtos en Bahía

Palabras clave: Bloqueo a Cádiz, Navíos de guerra españoles, Comercio Iberoamericano, Monopolio con las Indias.

Abstract:

This research work presents a particular vision of the heroic event that took place in the towns of Cadiz and San Fernando between 1810 and 1812, in which, thanks to the assurance of the waterways for the Spaniards and the defense of the Bay of Cadiz, The city remained well-stocked throughout the blockade, and it was able to continue its commercial activity, vital to Spain, as well as to the sessions of Cortes, in which they succeeded in promulgating the Spanish Constitution of 1812. For this purpose we have also compiled a list of the Spanish naval warships surged in Bahía

Keywords: Blockade of Cadiz, Spanish navy ships, Ibero-American trade, Monopoly with the Indies.

I.- Introducción.

Es fácil divagar sobre acontecimientos bélicos, sobre los errores cometidos, sobre lo que fue un acto lógico y muchas cosas más, si han pasado más de 200 años desde su suceso y además, lo analizamos con los ojos y el conocimiento de una persona del S.XXI. Lo es más aún, cuando este individuo se encuentra plácidamente en su sofá, al abrigo de la seguridad que le proporciona su casa y contemplando en total armonía a sus seres queridos. Así es como el que suscribe, leyó el libro de Pérez Reverte, titulado *El Asedio*, con el que tanto disfruté.

Del mismo modo, es igual de asequible escribir sobre combates, bombardeos, heroicidades y hazañas logradas, citando a los demás, y sin moverse del ámbito de confort, que nos confiere el estar rodeado de las comodidades, que no sin esfuerzo, nos hemos ganado con el paso de los años. Decir, que coincidí muchos días con D. Arturo, en la Biblioteca de Asuntos Gaditanos, cuando él consultaba datos para su libro y yo, para mi tesis. Es un privilegio observar a alguien tan afamado, documentándose así.

Por esta similitud de dos hechos distintos, me he propuesto investigar la aportación real, a nivel cuantitativo, de la contribución de nuestra Armada en la defensa de la Ciudad de Cádiz y de la lucha por la vuelta a la Independencia, del entonces, Imperio Español¹.

Para ello, y tras un previo estudio de las fuentes secundarias, que me facilitó el estado de la cuestión, basé

¹ No se le quiere quitar protagonismo a los aliados españoles para dicha gesta, conseguirlo hubiera sido imposible sin la superioridad naval británica o sin las avituallas portuguesas.

mi análisis en las fuentes primarias de los principales archivos mundiales de los aliados de tal conflicto bélico. Hacer mención que dicha guerra, no solamente expolió nuestro país, sino que además adelantó de la peor manera posible, la inevitable emancipación de un terreno colonizado de las características de la América española.

Este conflicto con el ejército que había conseguido desarrollar y poseer la mayor artillería jamás conocida hasta la época, nos ayudó a demostrar que cuando el pueblo español se une sin complejos, ninguna gesta le queda grande.

Como indicado anteriormente, mi misión va a ser cuantificar objetivamente y sin interpretación que pueda manipular subjetivamente al lector, mostrando los datos tal cual se han localizado. Solamente se han tratado para dar uniformidad al texto y así ayudar o facilitar su consulta. Por tanto, esta aportación debe ser y será, completamente imparcial, para que cada cual, pueda sacar sus propias conclusiones.

II.- El Bloqueo Continental².

El bloqueo continental fue una maniobra ideada por Napoleón, que consistía en asfixiar económicamente al Reino Unido, cerrando los puertos a las embarcaciones o productos procedentes de puertos británicos, lo que lograba impedir que el excedente de producción de ese país llegara a los mercados extranjeros.

² LEPORÉ, Amedeo. (2003-04): "Le Vicende dei Traffici Coloniali e L'Attività di Un'Impresa Mercantile a Cadice nel periodo del Blocco Continentale". En TIEMPOS MODERNOS 9 ISSN: 1139-6237. *Il mediterraneo napoleonico: spazi, merci, idee.*

Ese fue el principal motivo por el que Napoleón mandó invadir Portugal, y que derivada de dicha acción, terminó ocupando gran parte del territorio español peninsular. Su estrategia pasaba por evitar que las embarcaciones británicas pudieran hacer escala en la Península Ibérica y así dificultar, en exceso, la circulación de dichas embarcaciones³.

Esta medida, que estuvo a punto de costarle la bancarrota al Reino Unido, se manifestó insuficiente una vez que España, apoyada por sus aliados, aumentaba su resistencia a la subyugación del poder napoleónico.

Para tener una idea de las políticas napoleónicas establecidas en esta dirección, se extrae el siguiente artículo del núm. 25 de 1810 de la *Gazeta de Lisboa*⁴, que a su vez reedita la noticia extraída de un periódico francés; la *Gazette de France*⁵.

“Paris 04/01/1810: O Imperador com o fim de favorecer as operações do commercio, já autorizadas por licenças especiaes, augmentou a lista das importações, e exportações. S. M. autorizou o Ministro do Interior para conceder licenças aos vasslos estrangeiros, a fim de animar a exportação de certas produções suprabundantes do nosso terreno, e a importação de certos objectos de primeira necessidade; decretou que nas novas licenças se ajuntanssem os artigos comprehendidos na lista junta aos especificados nas

³ Excluyendo a Gibraltar en un primer momento.

⁴ Localizado en la Biblioteca da Marinha Portuguesa (Lisboa).

⁵ La reedición de artículos era costumbre en aquella época. Así, un artículo que aparecía publicado en un periódico de Inglaterra en una fecha concreta, aparecía reeditado en algún periódico de otro país, traducido a su lengua. También se encuentran ejemplos en periódicos nacionales, por ejemplo, el *Diario Mercantil* publicaba una lista mensual del total de mercancías entradas en el puerto de Cádiz. A su vez, el *Conciso* reeditaba esa información en su periódico, indicando que había sido extraído del primero.

licenças antecedentes. Os artigos, que se podem exportar, fomarão sómente 1/4 parte da cargação; as outras tres consistirão em producções primitivas, de modo que hum Navio de cem toneladas deve carregar 75 de vinho, agoa-ardente, licores, frutas, grãos, ou sal, e sómente 25 de estofos, objectos de moda, azeites, &c”.

Esta primera parte del artículo, hace referencia exclusivamente a lo publicado en el periódico francés. En él se destaca un particular y positivo punto de vista con respecto al resultado del bloqueo que se le estaba imponiendo a las naciones aliadas, en el que se tomaba una nueva medida que favorecería, aún más, a la causa napoleónica. El artículo reeditado portugués no terminaba en ese punto, sino todo lo contrario, a partir de ahí, introducía su comentario a la información mostrada en forma de posdata:

“P.S. Gazeta de Lisboa: Os decretos anti-commerciaes de Berlin e Milão ainda não estão formalmente revocados, mas tem sido indireitamente modificados pelas medidas, que desnaturalisam o seu principio, e alteram os seus effeitos; e a pezar de não terem provavelmente sido adoptadas senão como o fim de favorecer os Estados Unidos, elas trarão facilidades ao Commercio em geral, e os habitantes das Cidades marítimas de França esperão dahi grandes ventagens. Chegão todos os dias aos nossos portos navios munidos com licenças para exportação e importação de muitos artigos; trazem vinho, grãos, e outras fazendas. Não sabemos ainda que influencia terá esta especie de revocação tacita dos decretos de Bonaparte sobre as medidas do nosso Governo; mas he certo que se eles estão virtualmente annullados, a situação relativa da Grã-Bretanha, e dos Estados Unidos está intereiramente mudada. Vemos emfim realisado o prognostico, que ha muitos mezes fizemos,

que no estado de não-communicação commercial entre o Continente, e a Inglaterra, aquele seria o primeiro, que por necessidade havia ceder do seu systema. Bonaparte affectou longo tempo não se embarçar como o Commercio, e querer s´mente lavradores, e soldados: ele esperava poder subjugar a Europa com invasões repentinas, sustentar, e pagar seus Exertitos á custa dos Povos conquistados, antes que os efeitos funestos destas medidas se fizessem sentir em França. A resistencia prolongada das Hespanhas trasformou seus projectos. A Agricultura Franceza decahia sensivelmente por falta do commercio, que pelo seu perpetuo giro a desembaraçasse do superfluo; e os Negociantes não poderão contribuir como os fundos, que já são necessarios para a continuação da guerra. Apertado por tão urgentes circumstancias, cedeo da sua longa teima: mas as suas medidas favorecem mais o Commercio Francez, do que o Inglez, cujas mercadorias, e generos coloniais ainda ficão fóra da lista das fazendas importaveis. Resta em consequencia á Inglaterra examinar: 1º quaes erão as suas perdas na antiga ordem de cousas, e quaes os seus lucros com a nova. 2º quaes são os lucros da França com esta relaxação, e quaes erão as suas perdas. 3º qual das duas Nações soffreria mais com as ditas perdas. 4º qual será a influencia, que a admissão, ou não admissão das novas medidas por parte da Inglaterra, poderá ter na Russia, os Estados Unidos, e nas outras Potencias. Deste exame resultará qual deve continuar o bloqueio da França para diminuir mais e mais os seus recursos interiores, e obriga-la a huma paz Continental permanente”.

Es decir, se puso de manifiesto que la medida siguiera surtiendo el efecto deseado para los intereses de Napoleón y que como paso previo a su revocación, habían tomado esta medida para paliar las consecuencias

que el bloqueo estaba causando a la nación francesa y a sus aliados.

III.- Breve descripción del Estado de Cádiz 1810.

Enclave con sobre población: 71.000 habitantes censados, aunque extraoficialmente todas las fuentes indican valores superiores a las 100.000 personas, muchas viviendo de manera hacinada y dejando sus comodidades para escapar de los franceses.

Bloqueo terrestre: Miles de enemigos en la bahía, como se muestra marcado con una línea roja en la imagen I⁶.

Conexión terrestre: Solamente existía una, que era mediante la Isla de León, que tras el paso de las tropas de Alburquerque, se le mandó desmontar piedra a piedra el puente Suazo, para romper la calzada natural de la unión esta localidad, con la población de Chiclana de la Frontera. El fin principal, era impedir el acceso a las fuerzas invasoras, a la actual ciudad de San Fernando y a la mismísima Cádiz,

Alianza militar de España: con Reino Unido⁷ y Portugal.

Canales de Navegación: Expeditos a los Aliados.

⁶ También existió, aunque sin los efectos esperados por Napoleón, un intento de bloqueo marítimo llevado a cabo por corsarios franceses, apostados en su mayoría en la villa de Rota, y en el que participaron numerosas lanchas cañoneras del ejército imperial, construidas en la costa de la Bahía de Cádiz ocupada por el enemigo. Para saber más sobre los daños de los bloqueos marítimos realizados por corsarios, ver artículo sobre el corso en Hispanoamérica de; TORREJÓN CHAVES, Juan. (2009): (págs. 223-226).

⁷ Los ingleses aprendieron que su campo de batalla estaba en el mar, que una fuerza hostil considerable en su Isla, les podría hacer caer. Desde entonces, han sido capaces de aliarse con sus mayores enemigos, por evitar combatir en su propio suelo. Que nadie piense que los británicos vinieron a ayudar a los españoles y portugueses de manera altruista. Vinieron para evitar que la guerra entrara en su isla.

IV.- Objetivos del trabajo y aclaraciones necesarias para establecer las funciones de la Marina de Guerra.

Los cuerpos militares tienen una peculiaridad, que en la vida civil no es tan clara. Ésta es, que un militar sabe en todo momento, cuál es su misión, sus obligaciones o responsabilidades o alcance dentro de ella, sus superiores y sus subordinados. A cualquier lector que nunca haya tenido contacto con el mundo militar, le puede parecer innecesaria la aclaración, pero para un militar, el que continuamente le estén cambiando sus responsabilidades frente a las actividades del Puerto, le puede acarrear un gran prejuicio.

Por ejemplo, este trabajo no pretende demostrar que, gracias a las vías marítimas controladas por los aliados (españoles, británicos y portugueses) en la que operaban los barcos mercantes “en, desde y hacía” Cádiz, el enclave pudo resistir, siendo un hecho de gran trascendencia en la Historia particular de la ciudad y en la general de España. Sino que efectivamente, controlaron las vías navegables, para el uso de sus naciones aliadas y pabellones neutrales. Podría parecer lo mismo, pero la primera parte del párrafo se refiere a la conclusión y la última, al motivo.

Tampoco que este comercio permitió, no solamente, burlar los efectos del bloqueo terrestre que llevó a cabo el ejército napoleónico, sino continuar con la actividad económico-mercantil de una urbe privilegiada para el comercio, que estuvo bien abastecida durante el mismo; lo que contribuyó a sufragar una parte importante de los cuantiosos gastos de la contienda, así como la labor parlamentaria y constitucional de Cádiz. Sino que lo que este estudio pretende, es recrear la aportación de la Armada Española a tal gesta, cuantificando sus

movimientos y maniobras en Bahía, gracias al código de trazabilidad que se facilita.

Otro tema importante que abarca este trabajo, es denotar el complejo escenario en el que actuaba la Armada, que debía, no solo evitar un bloqueo, como ya se ha explicado, sino además impedir el contrabando con la Costa Vecina, ocupada por los franceses, pero con vecinos españoles. A pesar de que La Isla de León y Cádiz, conformaban un enclave que no se podía autoabastecer, por lo que dependían del comercio para cubrir sus necesidades diarias al 100%, como bien le argumentó el Secretario de la Regencia, 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 de su Nación en dicha ciudad. Para más detalle, véase imagen II en la página siguiente.

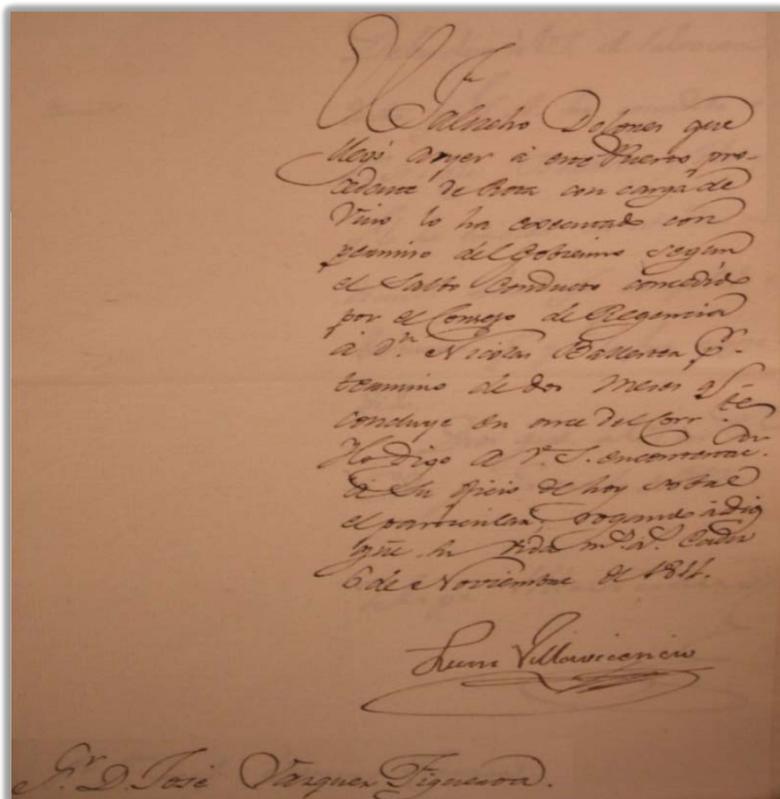
Esto aclara que la mercancía que los comerciantes ubicados en Cádiz usaban como base de sus negocios, no provenían o se extraían de la misma ciudad, sino que Cádiz actuó en todo este tiempo como un centro logístico, en el que se recibía la mercancía que iba para las Américas y se reubicaban en embarcaciones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

Una vez explicado todo esto, entraría en juego un conflicto de intereses para ambos bandos; el asediado y el asediador. Esta unión de intereses, provocó una nueva actividad a controlar por las fuerzas sutiles Aliadas surtas en Bahía, que era el contrabando legal o legalización del contrabando, por intereses mutuos. Véase imagen III.

Imagen II. Carta de D. Eusebio de Bardaxi a Mr. Henry Wellesley.

La Isla
y Cadix son dos puntos
aislados, que nada pro-
ducen, y donde todo venia
de la Costa vecina: cortada
la comunicacion con ella,
no queda mas arbitrio que
acudir a puntos muy dis-
tantes, y como la via del
Mar depende de los vientos
es siempre incierta, y lar-
ga. Se trata de que es
necesario proveer desde el
carbon inclusive hasta
todo lo que es necesario
para la vida: que no hay
leña, maderas, ni aun
arbustos para hacer
las fajas.

Imagen III. Embarcación proveniente de Rota con Vino.



Fuente: AGN "Álvaro de Bazán". Legajo 7051. Navegación entre particulares.

Este comercio con el enemigo o con las zonas ocupadas por el invasor, se dio durante los treinta meses del bloqueo, pues aunque el título incluye de 1810 a 1812, hay que aclarar que el bloqueo comenzó en febrero de 1810 y se levantó en agosto de 1812.

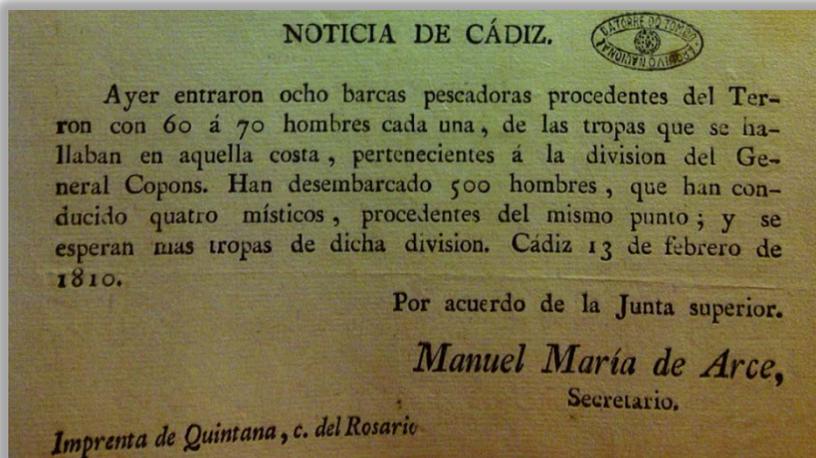
En definitiva, esta situación excepcional provocó, que las embarcaciones se volvieran las carretas que surtían la ciudad, cortado el acceso terrestre. Por tanto, al igual que cualquier embarcación sirvió para transportar mercancía, hasta o desde el puerto de Cádiz, podríamos decir lo

mismo en el caso de las tropas, sobre todo de las españolas, entrando ya en materia militar.

Este hecho, conllevó a que en varias ocasiones se utilizaron las embarcaciones surtas en Bahía para; cargar tropas, pertrechos y monturas, con la misión de transportarlas a algún punto en el que las fuerzas sutiles o la escuadra combinada, preparaban una incursión.

De tales casos mencionados, se recogen varias quejas de patronos portugueses, que viéndose obligados a hacer estos servicios, reclamaban el pago de los mismos. También se ha encontrado un aviso firmado por el Secretario de la Junta de Gobierno D. José María de Arce el 13 de febrero de 1810, en el que indicaba la entrada del Duque de Alburquerque y de sus tropas a la Isla de León. En el mismo documento, se incluyó una nota que indicaba que habían entrado 8 barcas pescadoras y 4 místicos con unos 1.000 efectivos de tropas en total, como se puede contrastar en la imagen IV.

Imagen IV. Transporte de tropas en naves pesqueras.



V.- Embarcaciones.

Se puede confirmar que hasta un mínimo de 52 clases distintas de embarcaciones se dieron cita, desde el 1 de enero de 1810 hasta el 31 de diciembre de 1812, en el puerto gaditano⁸. A su vez, estas embarcaciones cumplían dos grandes funciones⁹; Mercantes y de Guerra¹⁰. De las que nos ocupa este trabajo, embarcaciones de la Armada, se han encontrado hasta 24 tipologías distintas. Estas fueron:

Balandra, Barca, Barco, Bergantín, Bote, Buque, Cachemarín, (Cachemarina o Quechemarín), Corbeta, Falúa o Faluca, Falúa-Lancha, Falucho, Fragata, Goleta, Jabeque o Xaveque, Lancha, Laúd o LLaúd, Lugre, Místico, Navío, Paquebot o Paquebote, Polacra, Queche, Tartana y Urca.

Como cada embarcación tiene su razón de ser¹¹, y en esa época mucho más, debido a que la propulsión de las mismas era a vela o remo¹², es obvio pensar que en base al trayecto, distancia, duración, carga, zonas, cantidad de pertrecho o dotación militar, etc... un tipo de embarcación era mejor que otro para un uso concreto.

VI.- Metodología de elaboración la lista de embarcaciones incluidas en este trabajo.

⁸ Más otros tantos registros que no indican el tipo exacto, sino: Embarcaciones menores, Otros buques o Naves en cruz.

⁹ Pudiendo ser 3 si introducimos las embarcaciones pesqueras, pero al traer estas mercancías, se introducirán dentro de la rama "mercantes".

¹⁰ Las embarcaciones correos españolas eran de guerra y se indicaban, indistintamente, embarcaciones de guerra o embarcaciones del Rey.

¹¹ O'SCANLAN, Timoteo. (1831): *Diccionario Marítimo Español*.

¹² O un híbrido entre las dos, como veremos más adelante.

La disposición de la información, dentro de cada embarcación y viaje, vendrá determinada por los siguientes datos¹³:

Bandera - Nombre - Alias - Tipo de Embarcación – Función – Código de Trazabilidad¹⁴ - Toneladas - Fecha – Trayecto (entrada o salida) - Tripulación - Pago de Aduana - Nombre del Capitán, Patrón o Maestro - Puerto o Puertos de Origen (para las llegadas a Cádiz) - Días de Navegación (desde el primer puerto y/o desde el último) - Puerto o Puertos de Escala - Puerto o Puertos de Destino (para las salidas desde Cádiz) - Días de Navegación desde Cádiz - Consignatario o Despachante - Destinatario o Consignatario en destino – Dueño, Apoderado o Armador¹⁵ - Mercancía - Caudales - Pasajeros – Fuente/s de la información¹⁶.

Las embarcaciones que componen esta sección, son aquellas que, en los distintos registros bibliográficos y documentales que recogieron el movimiento de buques en el puerto de Cádiz, lo hicieran manifestado algún nombre, denominación de la embarcación, o alias.

Para identificar una embarcación en concreto, se ha creído conveniente introducir un “código de trazabilidad” que permita saber la actividad realizada por dicha embarcación, en el puerto de Cádiz, de manera rápida y

¹³ Cada embarcación, fuente y trayecto, presenta características distintas a la hora de representar los datos, por lo que no ha sido posible introducir para cada registro la misma información que se detalla en el párrafo 3º del punto 2, en el que se indica la disposición de la información.

¹⁴ El código de trazabilidad se ha elaborado a partir de los datos relativos encontrados a cada embarcación.

¹⁵ Pues según Fernández Pérez (1994), pp. 282: Poca atención se ha prestado al impacto social en los protagonistas directos de tales acontecimientos: las familias de comerciantes al por mayor residentes en Cádiz

¹⁶ TNA: The National Archives London; AGN Uru.: Archivo Nacional de Uruguay; CCBA: Correo de Comercio de Buenos Aries; AGI: Archivo General de Indias; RG: El Redactor General; ATT: Archivo da Torre do Tombo; AMP: Arquivo da Marinha Portuguesa; BMP: Biblioteca da Marinha Portuguesa; G.R.: Gaceta de la Regencia; DM: Diario Mercantil; PGNR: El Procurador General de la Nación y del Rey.

Diario Marítimo Vigía de Cádiz; El Conciso; Gazeta del Gobierno de México; Partes semanales del Vigía.

accesible¹⁷. El código de trazabilidad diferencia a una embarcación del resto que tengan la misma denominación y que no posean alias¹⁸. Este código está compuesto por el nombre de la embarcación, la tipología y el conjunto de abreviaturas que componen las distintas acciones que realizó en el puerto de Cádiz.

La manera en la que se ha introducido una embarcación en la ficha, ha sido siguiendo los siguientes criterios:

1º Se establece una primera categoría general que la encabeza el nombre del país al que pertenecen¹⁹. En este caso, todas españolas.

2º La siguiente clasificación va precedida del nombre de la embarcación en orden alfabético.

3º Como fue habitual encontrar más de una embarcación de la misma bandera y bautizada con el mismo nombre, se ha introducido, también por orden alfabético, la tipología de dicha embarcación²⁰.

4º Por último y para el caso en el que dos embarcaciones coincidan en todo lo anterior, se diferenciarán en el código de trazabilidad indicado.

Dentro de las fichas se podrá tener acceso, no solamente a lo ya mencionado: bandera, nombre, tipología,

¹⁷ Sin tener que consultar el anexo final de este trabajo, compuesto por la base de dato completa elaborada para esta investigación y que cuenta con más de treinta mil registros. Lo que ayudará al lector, a priori, a conocer de una sola pasada la actividad de una embarcación concreta en el puerto de Cádiz.

¹⁸ Según su bandera.

¹⁹ Aunque para este trabajo solamente se incluyen las de guerra de bandera nacional, en Bahía estuvieron surtas durante todo el bloqueo, una media de 10 embarcaciones británicas diarias y 1 portuguesa.

²⁰ En este caso, se ha encontrado a la Fragata de Guerra Española Diana, de 40 cañones y a la Corbeta del mismo nombre y 22 cañones Diana.

funcionalidad y trazabilidad, sino también y según el caso, a: nombre del capitán, alias, consignatario, destinatario o despachante de la embarcación, otras denominaciones que posee, veces que aparece dicho buque en los registros, así como un apartado denominado “Otros Datos”, en los que se incluye aquella información trascendente, de cada embarcación, que no haya sido recogida en las definiciones ya mencionadas.

VI.I.- Listado por orden alfabético de los navíos españoles de guerra, involucrada en el movimiento portuario de la Bahía de Cádiz, de 1810 a 1812.

Algeciras; embarcación armada con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 8 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura D. Francisco Maurell. Como destinatario el Rey y particulares. (Código de trazabilidad: Algeciras Navío e-SL-s*FN*e-s*e-s).

Argonauta; su tipología era Navío Pontón. Aparece 1 vez en los registros del Puerto de Cádiz. (Código de trazabilidad: Argonauta Navío V).

Asia; embarcación armada con 64 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 7 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura Brig. D. Anselmo Gomendio. (Código de trazabilidad: Asia Navío e-s*e-s*AV*e-s).

Castilla; su tipología era Navío Pontón. Aparece 2 veces en los registros del Puerto de Cádiz. (Código de trazabilidad: Castilla Navío DÑ*V).

Glorioso; armado con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 3 veces en los registros del

Puerto de Cádiz. Como capitán figura CF. D. Joaquín Goñi. (Código de trazabilidad: Glorioso Navío D*FN-s).

Héroe; armado con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 4 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura CN. D. Tomas Ramerí. (Código de trazabilidad: Héroe Navío e-s*e-s).

Miño; armado con 54 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 7 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura Brig. D. Ignacio de Olaeta. Como destinatario el Rey y Particulares. (Código de trazabilidad: Miño Navío s*e-AN-s*e-s).

Montañés; su tipología era Navío de Guerra. Aparece 2 veces en los registros del Puerto de Cádiz. (Código de trazabilidad: Montañés Navío V*DÑ).

Neptuno; embarcación armada con 80 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 1 vez en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura Brig. D. José Salomón. (Código de trazabilidad: Neptuno Navío).

Plutón; tipología Navío de Guerra. Aparece 3 veces en los registros del Puerto de Cádiz. (Código de trazabilidad: Plutón Navío DR*D*FN).

Príncipe de Asturias; embarcación armada con 112 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 4 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura CN. D. Diego Villagómez. (Código de trazabilidad: Príncipe de Asturias Navío FN*SL*AN-s).

Purísima Concepción; siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 4 veces en los registros del Puerto de

Cádiz. (Código de trazabilidad: Concepción Navío e-V*D*DÑ).

San Francisco de Paula; embarcación armada con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 33 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura CN. D. José Calderón. (Código de trazabilidad: Francisco de Paula Navío D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*D*FN-s).

San Fulgencio; embarcación armada con 64 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 2 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura Brig. D. Joaquín Rivera. (Código de trazabilidad: Fulgencio Navío AN-s).

San Justo; embarcación armada con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 12 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura CN. D. José de la Guardia. (Código de trazabilidad: Justo Navío D*D*D*D*D*FN-s).

San Lorenzo; embarcación armada con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 2 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura D. Santiago Irizarri. (Código de trazabilidad: Lorenzo Navío AN-s).

San Pablo; embarcación armada con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 19 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura CN. D. Antonio Vacaro. (Código de trazabilidad: Pablo Navío e-s*FN*e-s*FN*FN*FN*FN*e-s*FN*FN*e-s*FN*e-s).

San Pedro de Alcántara; embarcación armada con 64 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 3

veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura CN. D. Antonio García de Quesada. (Código de trazabilidad: Pedro de Alcántara Navío e-162-s).

San Ramón; su tipología era Navío de Guerra. Aparece 3 veces en los registros del Puerto de Cádiz. (Código de trazabilidad: Ramón Navío e-V*DÑ).

San Telmo; embarcación armada con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 7 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura CN. D. Pedro de Mesa. (Código de trazabilidad: Telmo Navío e-AN-s*e-s*e-s).

Santa Ana; embarcación armada con 112 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 3 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura Brig. D. Ambrosio Justiniani. (Código de trazabilidad: Ana Navío SL*AN-s).

Santiago la América; embarcación armada con 64 cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 16 veces en los registros del Puerto de Cádiz. Como capitán figura Brig. D. Vicente Boz. (Código de trazabilidad: Santiago la América Navío s*e-s*e-s*FN-s*e-s*e-s*e).

Terrible; su tipología era Navío Pontón. Aparece 2 veces en los registros del Puerto de Cádiz. (Código de trazabilidad: Terrible Navío DÑ*DÑ).

Vencedor; su tipología era Navío Pontón. Aparece 2 veces en los registros del Puerto de Cádiz. (Código de trazabilidad: Vencedor Navío DÑ*DÑ).

Vengador; armado con 74 Cañones siendo su tipología Navío de Guerra. Aparece 1 vez en los registros del

Puerto de Cádiz. Otros datos: Llega desarmado, aparejado con Bandolas²¹ y escoltado por el Navío británico Rodney. (Código de trazabilidad: Vengador Navío).

VII.- Conclusiones.

1º 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.

2º Cádiz continuó siendo el principal puerto español, y siguió comportándose con su tradicional función de puerto logístico y redistribuidor de mercancías. Los comerciantes ubicados en Cádiz siguieron sus negocios mercantiles, a pesar de la delicada situación de la ciudad, contribuyendo a que el mayor porcentaje de las mercancías enviadas desde España hacia América, partieran desde el puerto gaditano y en buques españoles.

3º La actividad marítima, en sus vertientes mercantil y militar, se erigió como uno de los factores claves de la lucha contra Napoleón, y permitió la reunión en Cortes Generales y Extraordinarias, así como la 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 ciudad²².

²¹ Segunda acepción de la RAE, que indica: f. Mar. Armazón provisional que, para seguir navegando, se pone en el buque que ha perdido algún palo por cualquier accidente. En bandolas: 1. loc. adv. Mar. Con bandolas en lugar de palos.

²² LÓPEZ MOLINA, Luis. (2013): *Las claves que provocaron que la ciudad no sucumbiera, como muchas otras ciudades europeas, en las manos de tan potente*

VIII.- Fuentes.

Archivo del Museo Naval (Madrid).

Archivo General de Indias (Sevilla).

Archivo General de la Nación Argentina (Buenos Aires).

Archivo General de la Nación Uruguaya (Montevideo).

Archivo General de Marina “Álvaro De Bazán” (Viso del Marqués).

Archivo Histórico Nacional (PARES)

Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

Archivo Municipal de Cádiz.

Arquivo da Marinha Portuguesa (Lisboa).

Arquivo da Torre do Tombo (Lisboa).

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.”

Sección Ministerio de Negocios Extranjeros (MNE).

Arquivo Ultramarino (Lisboa).

The National Archives (Londres).

Biblioteca da Marinha Portuguesa (Lisboa):

Gazeta de Lisboa (1810-1812).

Biblioteca da Universidade Católica (Lisboa):

Correio Mercantil e Económico de Portugal: MC
10509

Biblioteca da Universidade de Coimbra:

Jornal de Coimbra.

Biblioteca de Derecho y Ciencias del Trabajo de la
Universidad de Sevilla.

Biblioteca de la Facultad de Humanidades de UdeLaR
(Montevideo):

Suplemento a la Gazeta del Comercio de Cádiz (13
de febrero de 1810).

Biblioteca de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu:

Diario Marítimo de la Vigía. Partes diarios 1810 y
1811.

Partes semanales del Vigía. 14 semanas de 1812.

Diario Mercantil de Cádiz (desde el 01/01 al
15/03/1812).

Biblioteca José Celestino Mutis:

El Conciso.

Biblioteca Provincial de Cádiz:

Diario Mercantil de Cádiz (1811-1812).

Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (España):

El Redactor General (1812).

Curia de Montevideo.

Museo, Biblioteca y Archivo Mitre (Buenos Aires):

Documentos del Archivo de Belgrano.
Correo de Buenos Aires

Museo de la Biblioteca Nacional de Uruguay
(Montevideo):

Correo de Buenos Aires de 1810.
Gazeta de Montevideo.
Gazeta de Buenos Aires
Gazeta de Caracas.
Correio Braziliense ou Armazen Literario (1811).
El Telégrafo Americano (oct/1811-feb/1812).

IX.- Bibliografía.

FISHER, John Robert. (1993): El Comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820). Madrid, Banco de España, Servicio de Estudios. Págs. 20 y 21.

LEPORE, Amedeo. (2003-04): "Le Vicende dei Traffici Coloniali e L'Attività di Un'Impresa Mercantile a Cadice nel período del Blocco Continentale". En TIEMPOS MODERNOS 9. ISSN: 1139-6237. *Il mediterraneo napoleonico: spazi, merci, idee.*

LÓPEZ MOLINA, Luis. (2012): “Buques y Mercancías en el Cádiz de 1812”. Cádiz, El Conciso – Grupo Joly - Cádiz 1812-2012 - Publicación del Bicentenario núm. 7 mes de Julio (pg. 6).

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:

O’SCANLAN, Timoteo. (1831): *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, Museo Naval.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA - RAE (2001): *Diccionario de la lengua española*. 22^a edición. Madrid, Espasa-Calpe.

TORREJÓN CHAVES, Juan. (2009): “Emancipación de Hispanoamérica y Guerra Económica: La Actividad Corsaria”. Madrid, Revista General de Marina, Agosto-Septiembre.