

**María del Carmen Cózar**

**Navarro**, es Licenciada en Geografía e Historia por la Universidad Nacional de Educación a Distancia y Doctora en Historia por la Universidad de Cádiz. Es Catedrática de Escuela de Historia e Instituciones Económicas en la Universidad de Cádiz además de miembro de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras y de la Academia de San Romualdo. Ha sido responsable del seminario sobre la realidad socioreligiosa de la Diócesis de Cádiz e integra un grupo de investigación financiado por la Junta de Andalucía sobre la historia contemporánea gaditana. Ha publicado los libros *La Infantería de Marina durante la Restauración e Ignacio Fernández de Castro y Cía.*, una empresa naviera gaditana.

**Resumen**

El auge mercantil experimentado por el Cádiz isabelino atrajo a hombres de negocios procedentes de diversas localidades españolas, y también del extranjero, que revitalizaron la maltrecha vida comercial de la plaza, muy perjudicada por el bloqueo de Cádiz por los ingleses, la invasión francesa y la pérdida colonial. La liberalización del tráfico con ultramar y, en particular, la disolución de la Real Compañía de Filipinas, supuso una oportunidad para emprender prósperos intercambios entre el archipiélago, la metrópoli y las Antillas. La Carrera de Manila adquiere una nueva dimensión que será aprovechada por la reforzada burguesía gaditana. Este trabajo expone sucintamente el marco social y económico en el que el empresariado gaditano del tiempo desarrolló su actividad profesional, así como sus características como grupo social a través de la semblanza de algunos de sus más señalados miembros.

**Palabras clave:** Comerciantes; empresarios; marina mercante.

**Abstract**

The commercial rise of Cadiz during the reign of Spanish Queen Elisabeth the Second attracted businessmen from several Spanish locations, and also from abroad, who revitalized the poor commercial life of the city, very damaged by the economic sanctions imposed by England, the French occupation and the loss of colonial possessions. The liberalization of verseas commerce and, in particular, the dissolution of the Royal Philippines Company, meant an opportunity to start thriving exchanges between the archipelago, the metropolis and the West Indies. The reinforced bourgeoisie of Cadiz took advantage of this new dimension of the Manila Run. This essay explains concisely the social and economic framework in which businessmen from Cadiz developed their professional activity and their characteristics as a social group throughout the description of some of their most outstanding members.

**Key words:** Merchants; businessmen; merchant navy.

# La actividad comercial en la bahía de Cádiz durante el reinado de Isabel II

María del Carmen Cózar Navarro  
Universidad de Cádiz

## 1. Introducción

Las guerras entre Inglaterra y España, de finales de siglo XVIII, junto con la pérdida del Imperio Colonial asestaron un duro golpe a la economía española<sup>1</sup>, cuyos efectos adversos afectarían muy particularmente a Cádiz, no sólo a causa del comercio con ultramar que a través de la bahía se realizaba, sino de los intercambios con Europa, habida cuenta de la función intermediaria que el puerto atlántico cumplía entre el Viejo y el Nuevo Mundo. Hace ya unos años, Sánchez Albornoz ponía en evidencia la crisis del comercio gaditano, en la década de los veinte, años en los que la ciudad experimentó una gran decadencia, en la que permaneció hasta que, en 1929, el Gobierno le concedió a la ciudad el privilegio de Puerto Franco. Desde ese momento, y durante los cuatro años que duró la concesión, se inició la recuperación de la actividad comercial y portuaria de Cádiz. El siguiente Cuadro 1 permite comprobar el incremento de actividad experimentada a partir de ese año.

---

<sup>1</sup> Fisher (1993), p.23.

[36]

**Cuadro 1. Navegación del Puerto de Cádiz: Entradas**

Años	Extranjero		Colonias		Total	
	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas	Navíos	Toneladas
1828	385	32.278	36	6.827	421	42.175
1829	539	57.050	87	13.585	626	70.635
1830	576	62.737	101	11.955	677	74.692
1831	521	51.217	103	17.812	624	69.092
1832	651	67.247	81	10.790	732	78.037

Fuente: Sánchez Albornoz (1966).

Mientras duró la franquicia, el valor de las importaciones por el puerto ascendió de 31 millones de reales de vellón, en 1828 a 105, en 1832. Igual incremento experimentaron las exportaciones, que crecieron de 21 millones de reales a 202<sup>2</sup>. Pese a la pérdida del privilegio de la franquicia, en 1832, la tendencia ascendente del comercio prosiguió en la regencia de M<sup>a</sup> Cristina y se mantuvo durante el reinado de Isabel II, llegando el total del comercio portuario a alcanzar, en 1862, un valor de 713.353.776 reales de vellón. La estabilidad política del régimen liberal y la coyuntura económica favorable por la que Europa atravesaba propiciaron la expansión económica en la ciudad, y el tráfico registrado por su puerto fue superior al de otros puertos nacionales según nos muestran las estadísticas.

Esta prosperidad se truncó en 1864, cuando hizo su aparición la crisis financiera que afectó de modo singular al comercio gaditano.

## 2. Cádiz y el comercio marítimo

El puerto de Cádiz continuaba muy vinculado a ultramar y mantenía una importante actividad mercantil, no sólo con el reducto colonial antillano y filipino, sino también con el recién independizado espacio hispanoamericano. La expansión del librecambio entre los países del continente europeo, junto al desarrollo de las comunicaciones, tanto terrestres como marítimas, favoreció la penetración en Asia del comercio europeo. En ese momento se ha producido ya la internacionalización de las economías y España, y por supuesto Cádiz, no vive de espaldas a ese proceso.

La prosperidad gaditana se vincula al auge económico que vivía Cuba debido a los beneficios que producía el negocio del azúcar y a la apertura que por estos años están teniendo los mercados asiáticos al occidente europeo<sup>3</sup>. En cuanto al

<sup>2</sup> Sánchez Albornoz (1966), p. 4.

<sup>3</sup> Cózar (1998), p. 22.

azúcar, la explotación del ingenio se realizaba con costes muy bajos de producción mediante el recurso a la fuerza de trabajo esclava<sup>4</sup>.

De Cádiz partían la Carrera de la Habana y la de Manila, ésta última por el Cabo de Buena Esperanza; en los tornaviajes desde Filipinas, los buques hacían escala, frecuentemente, en los puertos de la Habana y Liverpool.

Cuando, en 1778, se liberalizó el comercio con ultramar, hasta entonces canalizado a través de Cádiz, otros puertos nacionales pudieron entrar en liza concentrándose el tráfico en ocho puertos (Cádiz, Barcelona, Vizcaya, Alicante, Guipúzcoa, Málaga, Sevilla y Santander).

Pese a ello, la ubicación del puerto de Cádiz, la estructura comercial y financiera<sup>5</sup>, así como la experiencia adquirida en el manejo de las vinculaciones coloniales hicieron que, al menos, hasta 1857, fuera el epicentro del movimiento comercial<sup>6</sup>.

En contraste con los otros puertos, Cádiz, debía parte de su dinamismo a su actividad exportadora y a la función de puerto redistribuidor de productos coloniales, heredada de antaño y que conservará, al menos, hasta los años centrales de la centuria decimonónica. Según ha demostrado Sánchez Albornoz, todavía a la altura de 1840 un tercio de los envíos de Cádiz a Francia y a Cerdeña consistieron en azúcar y añil cubanos<sup>7</sup>.

No obstante, ya por esas fechas, la estructura del comercio, como en el resto de España, ha cambiado. Se orienta cada vez más a Europa y, en cuanto a Cádiz se fundamenta en la exportación del vino, procedente de la zona de Jerez, El Puerto y Sanlúcar, y de la sal marina de San Fernando.

La exportación de vinos tuvo un incremento considerable en la época que estamos estudiando, beneficiándose el sector de la política liberalizadora del suelo y de la explosión de los precios de venta que se produce a partir de mediados de los cincuenta y que se prolongará hasta 1866 como consecuencia de la demanda del mercado europeo<sup>8</sup>. En 1862, Cuadro 2, los vinos de Jerez –*sherry*– seguían representando el principal artículo de exportación, seguidos por los vinos de El Puerto y el carbón vegetal, los dos últimos con valores similares. La fruta verde, las naranjas, las hortalizas, el azogue, la sal común<sup>9</sup> y los metales ocupaban posiciones menos destacadas.

El incremento de la exportación de vinos compensaba la disminución de la importación de frutos coloniales que, ya en 1862, representaba una parte mínima

---

<sup>4</sup> Bahamonde y Cayuela (1992), p. 15.

<sup>5</sup> “La burguesía mercantil gaditana se siguió nutriendo de las remesas y capitales repatriados de las colonias convirtiendo a la ciudad en una de las principales plazas financieras de España”. En Bernal(1986), p. 236.

<sup>6</sup> Silva (1993), p.19.

<sup>7</sup> Sánchez Albornoz, (1990), p. 87.

<sup>8</sup> Montañés, (2000), pp. 35-44.

<sup>9</sup> La sal marina era destinada a los saladeros europeos y americanos y a menudo se empleaba como un lastre lo que resultaba un negocio lucrativo a falta de otras cargas. En Espigado (1982), pp. 150-162.

[38]

de los intercambios exteriores, tan sólo un veinte y siete por ciento. En esa fecha, las importaciones, Cuadro 2, se basaron en materias primas (hierros y maderas), petróleo, duelas, capital fijo para la dotación técnica de los establecimientos navales e industriales de la zona, en algunos géneros manufacturados (textiles), en los que la provincia era deficitaria.

**Cuadro 2. Los valores del comercio portuario de Cádiz, 1862, 1870  
(en pesetas) (1 peseta = 4 reales de vellón)**

	<b>1862</b>	<b>1870</b>
Vinos de Jerez	24.991.400	57.400.000
Vinos de El Puerto	13.946.925	20.834.000
Carbón vegetal	11.529.952	
Hierros y acero en piezas incluidas las barras carriles	3.919.614	988.357
Maderas para ebanistería en troncos o pedazos	3.334.897	82.500
Vinos generosos		4.637.780
Fruta verde	2.294.140	
Naranjas	2.294.240	
Hortaliza verdes	2.198.759	
Máquinas completas para toda clase de industrias	2.182.032	200.000
Azogue	1466.000	9.107.505
Sal común	1.033.345	1.625.558
Cobre en torales, plomo en barras, en perdigones, hierro viejo		5.203.865
Carbón mineral, coke		1.625.558
Petróleos y demás aceites minerales rectificadas y las ben-cius		1.809.602
Duelas		1.324.119
Tablas, vigas y viguetas		867.500
Maderas finas labradas en muebles u otros objetos torneados, talladas, pulimentadas y barnizadas		14.656
Azúcar sin reciclar		34.878
Otros artículos	28.155.455	4.234.787
Total comercio portuario	98.444.980	67.188.800

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Estadísticas del Comercio Exterior para 1862 (ECE)*

En el Cuadro 3 aparece la composición del comercio portuario gaditano entre los años 1857 y 1868, exterior y de cabotaje. A pesar de los beneficios proporcionados por el negocio del vino, se aprecia la ralentización, desde 1857, del proceso expansivo en la bahía de Cádiz, que consecuentemente irá perdiendo relevancia en el concierto portuario nacional. Asimismo, se aprecia la reducción del valor de las mercancías traficadas (entradas, salidas, exterior y cabotaje), que pasó de 356.676.988 pesetas (1.426.707.952 rv.) en 1857, a 298.790.374 pesetas (1.195.161.496 rv.), en 1868, final del periodo que estamos estudiando.

**Cuadro 3. Composición del comercio portuario gaditanos de 1857 a 1868**  
(millones de pesetas)  
(en pesetas) (1 peseta = 4 reales de vellón)

Año	Entradas		Salidas		Totales			
	Ext.	Cab.	Ext.	Cab.	Ext.	Cab.	Ext.	Cab.
1857	30.813.960	46.146.287	63.270.240	38.108.057	76.960.247	82.254.344	101.378.297	94.084.100
1858	25.625.197	54.823.052	50.215.702	52.095.407	80.448.249	102.311.109	75.840.899	106.918.459
1859	28.243.842	47.376.972	46.898.522	38.543.292	75.620.810	85.441.814	75.142.364	85.920.264
1860	34.989.110	56.702.382	61.176.457	33.908.990	91.691.492	95.085.447	96.165.567	90.611.372
1861	79.032.170	56.981.185	62.183.445	28.177.977	136.013.355	90.361.422	141.215.615	85.159.162
1862	29.905.060	64.116.620	68.261.105	34.328.360	94.021.680	102.589.460	98.166.165	98.444.980
1863	29.446.335	62.548.330	70.718.995	39.503.982	91.994.665	110.222.970	100.165.330	102.052.312
1864	29.524.085	69.139.642	71.646.732	21.201.132	98.663.727	92.847.864	101.170.817	90.340.774
1865	23.019.665	59.297.690	59.086.743	17.972.165	82.317.555	77.058.908	82.106.408	77.269.885
1866	25.154.885	70.339.637	68.092.593	16.418.702	95.494.522	84.511.290	93.247.478	86.758.339
1867	18.061.123	58.283.332	50.541.778	14.619.895	68.602.901	65.161.673	68.602.901	72.903.227
1868	25.163.395	51.004.395	52.674.970	20.552.427	76.167.790	73.227.397	77.838.365	71.556.822
1869	16.424.843	49.058.977	12.367.191	15.803.420	65.483.820	28.170.611	28.792.034	64.862.397
1870	32.686.386	44.691.850	115.372.814	22.496.950	77.378.236	137.869.700	148.059.200	67.188.800

Fuente: elaboración propia a partir de *Estadísticas del Comercio exterior*, para 1857 y 1862; y Frax (1981)

[40]

Atendiendo al valor de las mercancías traficadas, Cádiz pasaba así a un segundo lugar, pero seguía manteniendo su relevancia en contexto portuario español, tanto por su tráfico, como por el volumen de las mercancías movidas. En 1862, sólo su tráfico exterior pesaba 479,2 millones de toneladas, 44,1 millones a la entrada y 435,1 millones a la salida frente al conjunto del tráfico barcelonés, exterior y cabotaje, que, en esa fecha, pesaba, 458.000 toneladas, 338.000 toneladas a la entrada y 120.000 a la salida<sup>10</sup>.

“La entrada de buques mercantes en el puerto gaditano creció de 1845 hasta 1853 de una manera espectacular para mantenerse unos años hasta 1864, año en que se inicia un descenso tan brusco como el ascenso anterior. La crisis de 1866, que en Cádiz tuvo una incidencia especial por la condición de plaza financiera que ésta tenía, aceleró el declive del comercio, que se recuperaría en la etapa posterior del Sexenio y de la Restauración, aunque sin alcanzar el esplendor de la etapa isabelina”<sup>11</sup>.

El definitivo declinar del puerto gaditano obedecería realmente a la carencia de infraestructuras adecuadas, un factor adverso al que las autoridades y los propios agentes del mercado no sabrán afrontar con decisión y eficacia<sup>12</sup>. Hasta bien entrado el siglo XX, no se emprenden obras de modernización, pero por entonces ya había perdido competitividad en su función de centro financiero y de servicios comerciales, víctima de la competencia de los puertos levantinos y septentrionales<sup>13</sup>. Consecuentemente, el comercio se irá desviando hacia puertos mejor equipados, o en los que la industria y demanda de las grandes ciudades impulsaba la actividad mercantil<sup>14</sup>.

### 3. Cádiz, foco de atracción

#### 3.1. Incorporación de nuevos miembros a la burguesía mercantil gaditana

El auge mercantil adquirido por la plaza gaditana atrajo a hombres de negocios de otras localidades que, a lo largo del siglo XIX, llegan a Cádiz, en sucesivas oleadas. Esencialmente, y a diferencia de la centuria anterior, se trata de una migración interna pues, tras la liberalización del comercio con ultramar, el establecimiento en Cádiz de comerciantes extranjeros ha disminuido considerablemente desde fines del siglo anterior.

Muchos de los recién llegados, entre los que cabe citar a figuras del comercio como Ignacio Fernández de Castro<sup>15</sup>, Julián Pemartín<sup>16</sup>, radicados en Nueva

---

<sup>10</sup> Frax (1994), p.67.

<sup>11</sup> Espigado (1992), p. 161.

<sup>12</sup> Barragán (1988), p. 162.

<sup>13</sup> De la Puerta (1994), pp.40-46

<sup>14</sup> Clavera, Carreras, Delgado e Ibáñez, (1992), p. 102.

<sup>15</sup> Cózar (1998), p. 45.

<sup>16</sup> Por estas fechas llegaron a Cádiz, entre otros, Tomás Osborne y Man, de Gran Bretaña; Paul

España, José Matía<sup>17</sup> en Filipinas<sup>18</sup>, ante los movimientos emancipatorios, se vieron obligados a abandonar sus establecimientos de ultramar, siendo Cádiz, como cabeza de la Carrera de Indias, la alternativa natural a su asentamiento ultramarino. También, los Hermanos Abarzuza<sup>19</sup>, Fernando y José, abandonan La Habana y llegan a Cádiz en la década de los cuarenta. Continuaron con una intensa actividad mercantil dedicada, sobre todo, al comercio marítimo, llegando a ser los primeros apoderados que la firma de Antonio López tuvo en la plaza<sup>20</sup>. Unos años después, José, se vinculó más al negocio financiero, consolidándose como banquero.

A su llegada, pues, son ya comerciantes experimentados que cuentan con patrimonios significativos.

El transporte de pasajeros y mercancías entre Cádiz y Filipinas, en buques propios, constituyó la actividad económica más importante acometida por Ignacio, negocio de comisión en la Carrera de la Habana, con el tráfico con el Norte de Europa, con el comercio en el interior de la península y con el negocio de banca que tuvo una gran importancia y que se reflejaría en la adquisición de importantes activos financieros<sup>21</sup>. Otros, como Juan de Dios Lasanta o Miguel Martínez de Pinillos, ambos de Laguna de Cameros<sup>22</sup> llegan a la ciudad apenas sin recursos, normalmente bajo el patrocinio de algún familiar, paisano o amigo, a su vez comerciante ya establecido con quién aprende el oficio. Tal es el caso de Juan Pablo Lasanta Herreros<sup>23</sup>, que se establecerá en Cádiz para dirigir la sucursal que la compañía malagueña Larios Hermanos establece en la ciudad y que girara bajo la razón social Martín Larios Lasanta y Cía<sup>24</sup>.

---

Hermanos, del norte de Europa en Maldonado (1999) p.268. Motivos políticos aunque también económicos determinaron a Daniel Macpherson dejar Gibraltar y volver a Cádiz para continuar con su actividad mercantil en Boletín de la Institución Libre de Enseñanza, núm.45 Julio 2002 pp.1-16.

<sup>17</sup> Parece ser que, José Matía a los quince años, con escasos recursos económicos, se trasladó a Manila para iniciarse en el mundo empresarial. Durante unos años, desarrollará una intensa actividad mercantil que le permitirá realizar la acumulación primitiva de capital y fundar la casa de comercio "Matía, Menchacatorre y Cía" El cese de la actividad de la Real Compañía de Filipinas, que hasta los años veinte había monopolizado el tráfico con la península, le permite vincularse al tráfico que ésta frecuentaba, la Carrera de Manila por el Cabo de Buena Esperanza. En la década de los treinta se traslada a Cádiz para dirigir con más eficacia sus negocios.

<sup>18</sup> Filipinas, muy vinculada comercialmente a Méjico sufrió las consecuencias de la independencia de la colonia.

<sup>19</sup> Rodrigo (2006), p.78.

<sup>20</sup> Rodrigo (2006), p.78.

<sup>21</sup> Cózar Navarro, (1998), p. 88.

<sup>22</sup> Ambos pertenecen a esa pléyade de riojanos, nativos de la Sierra de Cameros, que como los Heredia, Larios, Bayo, Duro etc. desempeñaron un importante papel en el comercio y la industria en las regiones españolas en las que se instalaron; Erice (1995).

<sup>23</sup> Parejo, (1990), pp.19-25.

<sup>24</sup> En 1846, Juan de Dios Lasanta Larios, Pablo y Manuel Larios(sus cuñados) eran los socios capitalistas y estaban en Málaga, Juan de Dios Lasanta Larios estaba al frente de la sucursal de Cádiz; José y Pablo de la de Gibraltar y Juan y Martín también estaban en Málaga. A.H.P.C. Leg. 3252, Fol. 1455.



[42]

En su trayectoria profesional comienzan a acumular capital, llegando incluso a independizarse como titulares de un importante patrimonio. Miguel Martínez de Pinillos<sup>25</sup> muy pronto se vincula al tráfico mercantil organizando fletes entre la metrópoli y Cuba -Carrera de La Habana- beneficiándose del lucro que proporcionaba la comercialización del azúcar cubano. Su opción decidida por el vapor le llevó a la modernización de su flota y del negocio naviero, que pasó a tener una estructura capitalista en la línea de otras navieras españolas. En 1883, la empresa pasa a llamarse Pinillos Sáenz y Compañía<sup>26</sup>.

Unos y otros se suman a la ya próspera burguesía gaditana, entre cuyos miembros cabe citar nombre conocidos, como los de Francisco Oneto Rivero y de la Tijera, Francisco Augusto Conté y Lerdo de Tejada, Juan González de Peredo Benito Picardo y Picardo, Manuel Ruiz Tagle y Paúl, hombres que, nacidos ya en Cádiz, son dueños de un patrimonio procedente de dos familias de comerciantes, conforman una segunda o tercera generación de empresarios y actúan incluso, en algunos casos, junto a sus progenitores<sup>27</sup>.

Ya en la década de los cuarenta, la integración se ha producido formándose un solo cuerpo social, la burguesía de negocios isabelina, que en Cádiz presenta características singulares sea cual sea su procedencia<sup>28</sup>. Todos ellos dirigieron importantes casas de comercio, muy vinculados a las zonas económicas más prósperas de la provincia. Jerez, El Puerto de Santa María y Cádiz y, en el contexto regional, Málaga y Sevilla, y actuaron en el mercado nacional e internacional, como hemos podido apreciar al analizar la documentación que generaron en el desempeño de su actividad empresarial.

En el Apéndice 1 se citan aquellos comerciantes que desarrollaron una gran actividad empresarial en la provincia durante la época isabelina. Pertenecieron por su riqueza patrimonial y por su prestigio social a la elite mercantil gaditana del siglo XIX. Todos ellos presentan rasgos comunes en sus comportamientos: endogamia familiar y de los negocios, diversificación, fuerte tendencia al asociacionismo, falta de adaptación al cambio, así como diversidad de formas jurídicas y de financiación.

#### **4. La burguesía de negocios en el Cádiz Isabelino**

##### **4.1. La endogamia familiar y de los negocios**

Concentrar y reforzar el poder económico de la empresa familiar a través de enlaces matrimoniales entre los miembros de un mismo clan y entre los miembros

---

<sup>25</sup> A.H.P.C. Leg. 469. Fol. 619.

<sup>26</sup> Valdaliso (1991), p. 121.

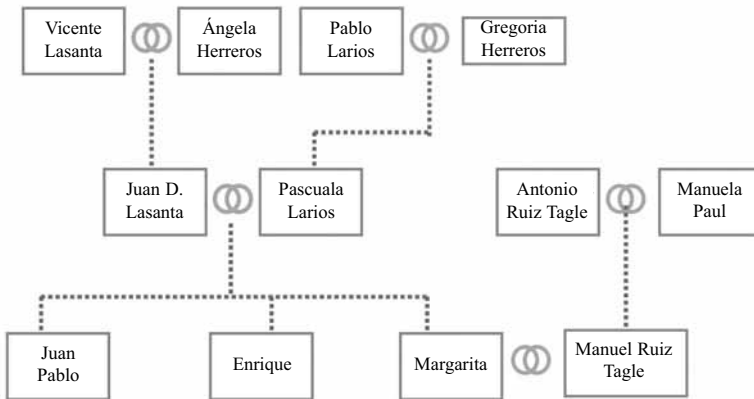
<sup>27</sup> comerciantes como Benito Picardo, Francisco Oneto y Custó, Francisco Augusto Conté, tiempo atrás, establecidos ya en la zona, y en otros, cogen el relevo de los negocios al producirse el fallecimiento de estos como fue el caso de Juan Pablo Lasanta Larios.

<sup>28</sup> Ramos (1987), pp. 40-90.

de las familias de mayor relieve económico y social constituyó una estrategia para financiar sus actividades económicas y estuvo muy generalizado en el siglo XIX entre las familias de comerciantes. Ramos Santana, ha evidenciado el desarrollo de estas estrategias endogámicas entre las familias bodegueras jerezanas y portuenses<sup>29</sup>.

Los matrimonios consanguíneos y afines fueron frecuentes. Evitar la dispersión de la fortuna familiar, al retener las dotes, era uno de los objetivos de algunos de estos enlaces matrimoniales. Veamos varios ejemplos entre los comerciantes que hemos citado.

**Figura 1**  
**Endogamia familiar y de los negocios**



Fuente: Elaboración propia a partir de los Documentos de protocolos<sup>30</sup>.

El contrato matrimonial, en Gibraltar, en 1826, de Juan de Dios Lasanta Herreros con su prima hermana, Pascuala Larios Herreros, hija de Pablo Larios, anteriormente citado como negociante malagueño muy acaudalado, significó 108.000 reales, en concepto de dote<sup>31</sup>. Incorporar a un joven comerciante como yerno a la casa y negocio familiar tenía la utilidad de lograr la continuidad de la empresa, concentrar el patrimonio de dos familias, evitando así la dispersión, y fortalecer, como resultado, la posición económica y social de la familia<sup>32</sup>. Juan de Dios Lasanta, a su vez (Figura 1), imitará este comportamiento endogámico a la

<sup>29</sup>Fernández (1997), p. 162; Cózar (1998), p. 61; y Ramos (1996), p. 165.

<sup>30</sup> Vid. Nota 24.

<sup>31</sup> A.H.P.C. Leg. 476, Fol. 850; Leg.3252, Fol. 1455.

<sup>32</sup> Fernández, (1997), p.180.

[44]

hora de arreglar el matrimonio de su hija, Margarita, con el hijo de un consolidado comerciante de origen cántabro y avecindado en Cádiz desde hacía años, Manuel Ruiz Tagle Paúl<sup>33</sup>. Es también el caso de Francisco Conte y Lerdo de Tejada, que se había iniciado en los negocios de su padre y vio incrementar su patrimonio al casarse con Luisa Villanueva, viuda de Marcelino Gargallo<sup>34</sup>, que había sido uno de los comerciantes más ricos de la ciudad.

Más allá que un modo de adquirir una posición prevalente, debe observarse que estas actitudes eran habituales entre los principales titulares de capital de la provincia, como evidencia el contrato matrimonial del comerciante genovés Francisco Oneto y Custo, en Jerez, ya en 1828, con Mercedes Rivero y de la Tijera, hija de uno de los comerciantes más acaudalados de la ciudad, Pedro Agustín de Rivero<sup>35</sup>, alianza que significó, financieramente, la incorporación de 2.105.266 reales en concepto de dote<sup>36</sup>. Vinculado desde hacía tiempo al negocio de exportación de vinos fue uno de los que protagonizó la transición de la vinatería tradicional a la moderna<sup>37</sup>.

#### 4.2. La diversificación empresarial

El desarrollo patrimonial de los comerciantes citados, como hemos visto más arriba, tuvo una raíz común, en la mayoría de los casos, la actividad comercial y financiera. El negocio colonial, el del vino y la especulación financiera fueron los principales generadores de la actividad económica en la provincia. Cuando en los años cincuenta se contrae la importación de coloniales por el puerto de Cádiz, los comerciantes gaditanos se vieron en la necesidad de buscar negocios alternativos para paliar las pérdidas que les causaba la crisis del negocio colonial. Poniendo a contribución el capital acumulado, se insertaron en los más diversos negocios del ámbito mercantil y productivo en el ámbito provincial, nacional e internacional desarrollando una característica diversificación en el desenvolvimiento de su actividad económica. Tal rasgo ha sido juzgado por la historiografía tradicional como una estrategia para paliar los riesgos que conllevaba el desarrollo de la actividad empresarial en un medio hostil caracterizado por la inexistencia de una infraestructura viaria y de medios de comunicación, fundamental para el desenvolvimiento de los negocios.

Así combinan el comercio con el negocio de banca, con el de comisión, a la vez que dirigen sus inversiones al sector industrial y a otros sectores emergentes, a mediados del siglo XIX, como la minería o el ferrocarril<sup>38</sup> o inversiones en bienes raíces, rústicos y urbanos. Hemos podido comprobar el notable dinamismo del

---

<sup>33</sup> A.H.P.C. Leg. 3275, Fol. 334.

<sup>34</sup> A.H.P.C. Leg. 3367, Fol. 1450.

<sup>35</sup> Ramos (1996), p. 174.

<sup>36</sup> A.H.P.C. Leg. 584, Fol. 3724.

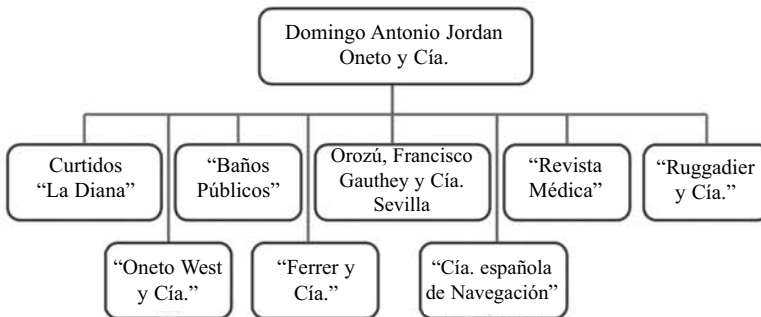
<sup>37</sup> Maldonado (1999), p. 261.

<sup>38</sup> Cózar (2001), pp. 80-84.

empresariado gaditano en la década de los cuarenta, que le induce a concurrir en un sector emergente y prometedor como la minería, aún no siendo su negocio habitual.

Un enorme grado de diversificación lo hallamos en los genoveses Antonio Jordán y Francisco Oneto, agrupados en la sociedad Domingo Antonio Jordán Oneto y Cía.<sup>39</sup>, un auténtico *holding* (Figura 2) cuya presencia se hará sentir en muchas de las empresas constituidas en este periodo: la fabrica de curtidos La Diana situada en extramuros de Cádiz; la fábrica de Orozu Francisco Gauthey y Cía., en Sevilla; la empresa Baños Públicos, situada en la Puerta de Sevilla, en Cádiz; la empresa de litografía y librería Revista Médica, en Cádiz<sup>40</sup>; la casa de comercio Ruggadier y Cía. en Cádiz,” la de transporte terrestre Ferrer y Cía., la “Cía. Española de Navegación” y la empresa exportadora de vinos Oneto West y Cía. en El Puerto de Santa María.

**Fig.2**  
**Diversificación empresarial**



Fuente: elaboración propia a partir de los documentos de protocolos<sup>41</sup>.

Asimismo, Francisco Augusto Conte, (Figura 3) fue el prototipo de banquero de negocios que está presente en distintos sectores en una estrategia de mitigación de riesgo. Fundador del ya varias veces citado Crédito Comercial de Cádiz Conte y Cía.<sup>42</sup>, que financió la compañía española de navegación y la terrestre Ferrer y

<sup>39</sup> La casa de “Domingo Antonio Jorda y Oneto”, la de Antonio Coma destacaban por su función financiera. Maldonado (1999), p. 268.

<sup>40</sup> A.H.P.C. Leg.5277. Fol.498.

<sup>41</sup> A.H.P.C. Leg.494, fol. 509, Leg.3242, Fol.101; leg. 482, Fol.900; leg. 3269, Fol.588; Leg. 526, Fol. 1732; leg. 525, Fol. 659; leg. 551, Fol. 766.

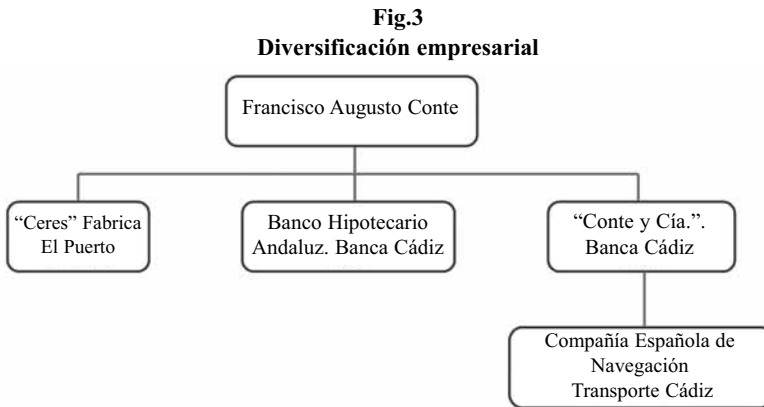
<sup>42</sup> A.H.P.C. Leg.514, Fol. 137.

[46]

Cía.<sup>43</sup>, estaba, además, interesado en la Fábrica de cristales Ceres situada en El Puerto de Santa María<sup>44</sup> y en el Banco Hipotecario Andaluz<sup>45</sup>.

González de Peredo (Figura 4) desarrolló un modelo de estrategia empresarial a largo plazo. Integró verticalmente los negocios del transporte marítimo y la banca en su negocio original, el comercio al por mayor<sup>46</sup>.

La empresa de Pedro Lacave fue una de las más importantes de la provincia por el volumen de negocio que desarrolló en el mercado provincial, nacional e internacional. En la década de los cuarenta, forma parte de la junta directora de la sociedad minera La Gaditana, anteriormente citada; estaba interesado, además, en la Casa Lacave y Echecopar de Cádiz, en Juan Pedro Lacave y Cía. de Sevilla, en Juan Pablo Echecopar y Cía. de Gibraltar y en Echecopar y Cía., domiciliada en El Puerto de Santa María, que tenían como objeto el comercio en general. Poseía bodegas en Cádiz y en El Puerto de Santa María y una fábrica de corchos en Sevilla, participando, además, como accionista en la fábrica sevillana de loza Pickman<sup>47</sup> y en la de hilado de estambre titulada Los Amigos.



Fuente: Elaboración propia a partir de los documentos de protocolos<sup>48</sup>.

Hemos podido apreciar como la mayoría de ellos se vinculan al negocio del vino y en algunos casos llegaron a controlar todo el proceso de producción desde el cultivo de la vid, la producción de los vinos en las bodegas y su distribución en el mercado como fue el caso de la compañía de Ignacio Fernández de Castro.

<sup>44</sup> A.H.P.C. Leg. 509, Fol. 758.

<sup>45</sup> A.H.P.C. Leg.5278, Fol. 234.

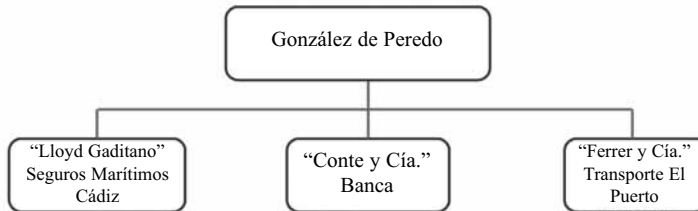
<sup>46</sup> Lepore (2000), p. 78.

<sup>47</sup> A.H.P.C. Leg. 3258, Fol. 1236.

<sup>48</sup> A.H.P.C. Vid. Notas 43, 44, 45 y 46.

Participarán en la incipiente industrialización que se dio en la época isabelina ya que había una gran inquietud de<sup>49</sup> hacer cosas eficaces para el progreso y bienestar<sup>50</sup>. Se preocuparán de crear una infraestructura de servicios marítimos inexistentes en Cádiz. Algunas de estas empresas responden a esa necesidad -como el carenero de rampa a vapor<sup>51</sup>, las de transportes marítimos de cabotaje, el Banco de Cádiz, la de seguros Lloyd Gaditano, la de hilados y tejidos de algodón al vapor y las vitivinícolas, entre otras- y son totalmente modernas en su financiación, estructura y organización, pero están erigidas, en su mayoría, sobre bases financieras débiles orientadas hacia la obtención de fáciles y rápidos beneficios<sup>52</sup>. Y es que, por lo general, la especulación presidirá, en la mayoría de los casos, las inversiones de estos hombres de negocios. No suelen comprometerse en el desarrollo de estructuras empresariales sólidas ni de extender sus actividades al sector industrial. Por lo general hay una falta de compromiso con el desarrollo local y, en particular de la infraestructura portuaria, tal vez como consecuencia de su falta de arraigo. Constituyen, así, un entramado empresarial débil y circunstancial, que provocará la decadencia definitiva de Cádiz a favor de otras plazas, donde el empresariado muestra un mayor dinamismo.

**Fig.4**  
**Diversificación empresarial**



Fuente: elaboración propia a partir de la documentación de protocolos<sup>53</sup>.

Ciertamente, hubo excepciones a esta tendencia, pues en este periodo se crearon empresas sólidas que mantuvieron intensa actividad, llegando algunas de ellas

<sup>49</sup> Sánchez Albornoz (1990), pp. 70-80.

<sup>50</sup> Retegui (1986): Diario de Cádiz, 25 de abril.

<sup>51</sup> Ignacio Fernández de Castro, José Ruíz de Somavía, José de la Biesca, José Matía y Antonio Zulueta otorgaban el 16 de enero de 1847 escritura de sociedad anónima bajo el título de Compañía gaditana del Trocadero con objeto de establecer un Carenero de rampa a vapor en el caño del Trocadero. En Cózar (1998), p. 82.

<sup>52</sup> Maldonado (1999), p. 262.

<sup>53</sup> Vid. Notas 43 y 44.

[48]

hasta la actualidad. Además de las empresas bodegueras de la provincia, Osborne y Domecq, tenemos que citar a la empresa del transporte marítimo de Martínez de Pinillos, la de comercio y distribución de alimentos de González de Peredo, y la de cabotaje de Subirá y Alcón, que adoptaron estrategias empresariales a largo plazo configurando sagas de comerciantes durante un espacio de tiempo que se llega a prolongar en algunos casos hasta bien entrado el siglo XX.

### **4.3. Asociacionismo empresarial: diversidad de formas jurídicas y de financiación**

Las formas jurídicas que adoptaron habitualmente los comerciantes gaditanos para organizar el capital mercantil fueron las usuales a comienzos de siglo, la sociedad simple, la regular colectiva y la comanditaria<sup>54</sup>. También recurrirán a la sociedad por acciones a partir de 1848, cuando se pone en vigor la ley que autorizaba esta forma corporativa, si bien inicialmente limitada a las empresas pertenecientes al sector bancario, del transporte y a las consideradas de utilidad pública<sup>55</sup>.

La sociedad regular colectiva fue, en cualquier caso, la más utilizada, de base familiar y de reducidas dimensiones. Su organización interna solía ser extremadamente simple, puesto que todos los socios respondían con todos sus bienes de sus cuentas, estados, obligaciones, buques y cuanto les pertenecía, participando en la misma medida de la formación de la voluntad colectiva social. Generalmente, al socio capitalista mayoritario se reservaba la función ejecutiva de Director, distinguiéndose de la administrativa que, como era legal correspondía a todos los socios. No contaban con personal especializado en la administración y, con frecuencia, utilizaban medios contables pocos elaborados.

La enorme complejidad que en su actuación económica llegan a alcanzar, al integrar en sus negocios actividades comerciales, financieras e industriales, hacen que requieran al constituirse un capital social elevado que oscila entre dos y siete millones de reales de vellón. La financiación dependía fundamentalmente de la fortuna personal del propietario, del patrimonio de su familia, de la reinversión de beneficios y de las aportaciones que pudieran obtener de otros socios con los que se asociaban temporalmente en comandita.

La tendencia a asociarse en comandita fue muy frecuente, como hemos podido apreciar. Los grandes del comercio gaditano se asocian para financiar empresas de envergadura, financieras, mercantiles, textiles, mineras, del transporte, marítimas y terrestres. Por ejemplo, Benito Picardo, Manuel Ruíz Tagle, Antonio Duarte, entre otros (Figura5), intervinieron en Empresa Gaditana de Hilados y

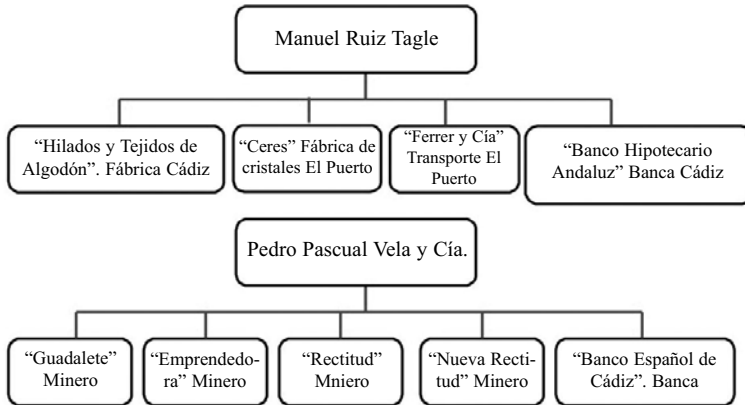
---

<sup>54</sup> La sociedad por acciones no a parecen hasta la ley de sociedades por acciones de 1848.

<sup>55</sup> Un caso aparte lo constituyeron las empresas mineras que se registran en estos años. Estas importaron el modelo de compañía de minas por acciones puesto en práctica en Sierra Gador y en Almagrera. La empresa se organizaba como una sociedad accidental o de cuentas en participación en las que no se fijaba capital determinado y, en consecuencia, las acciones eran las partes divisibles de un todo indeterminado que era el caudal de la empresa En Sánchez Picón (1992).

Tejidos de Algodón y, en Guillermo Glovler y Cía.<sup>56</sup>, Tomás Osborne y Cía., Duarte y Capdepon dedicadas, la primera, al negocio de comisión, y las otras dos al negocio del vino, en el Puerto de Santa María y Jerez.

**Fig.5**  
**Asociacionismo empresarial**



Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación de protocolos<sup>57</sup> y Cózar (2001), p. 87.

En opinión de Bahamonde y Cayuela, “Compartieron, en ocasiones, negocios y actividades económicas de peso, no sólo por la propia inercia del mercado y del sistema económico sino como una estrategia calculada de actividades económicas en un bloque cerrado de poder económico que incrementaba su preponderancia cuanto más se cohesionaban entre sus miembros”<sup>58</sup>.

Se vinculan, pues, entre sí, y, a través de una red de corresponsales y entramado financiero, con el mundo colonial, antillano y filipino, y con el amplio mercado europeo. En este sentido, es significativa la presencia de algunos miembros de la élite hispano cubana, Pascual Vela, Manuel Calvo, Pedro José de Zulueta, Federico Unthoff participando proyectos financieros gaditanos de la época<sup>59</sup>.

Junto a esta elite cubana se advierte, en la economía gaditana, la presencia de un empresariado foráneo, español y extranjero, en colaboración con los grupos

<sup>56</sup> A.H.P.C. Leg. 3207. Fol. 137.

<sup>57</sup> Vid. Notas 44, 45 y 46.

<sup>58</sup> Bahamonde y Cayuela (1992), p.42.

<sup>59</sup> Bahamonde y Cayuela (1992), p.60.



[50]

gaditanos establecidos en Cádiz que venimos mencionando. Esta colaboración se instrumenta a través de la formación de sociedades en comandita en las cuales los foráneos ejercieron un relevante papel en el campo técnico.

Evidentemente, Cádiz ejercía un enorme atractivo para los empresarios de otras localidades, que no dudan en asociarse con la burguesía gaditana enriquecida. Según Nadal, la asociación en comandita con socios capitalistas del lugar fue una fórmula mercantil que utilizaron los catalanes para acaparar los mercados con el fin de asegurar la continuidad tanto de la oferta como de la demanda<sup>60</sup>.

Podemos apreciar en la situación una incipiente colonización, con una economía extrovertida que ya habíamos detectado, en una primera fase de nuestra investigación, en el sector minero, concretamente durante la década de los cuarenta, en los años de la fiebre minera que se desató en España tras los descubrimientos de los filones de plomo en las Sierras de Gador y Almagrera. Es el caso de Mateo Lecoeur, director de la filial que, en Adra, tenía la empresa Guerrero, del grupo marsellés que era uno de los que controlaban el negocio del plomo en la ciudad almeriense, que llega a Cádiz buscando socios capitalistas para constituir una sociedad con el objeto de explotar y fabricar plomo en la villa de Adra (Almería)<sup>61</sup>. Es frecuente que catalanes, valencianos aprovechen las ventajas comparativas que poseen en el sector industrial y en el transporte marítimo a vapor; los cántabros se vinculan más al comercio y monopolizan la venta de comestibles; y los franceses se sienten más inclinados a la banca y al negocio del vino, actividad ésta última que comparten con los ingleses.

En los Cuadros 4 y 5 aparecen reflejados los nombres de los socios de dos empresas de cabotaje con buques de vapor, Lloret y Cía. y Subirá Alcón, que se constituyeron en Cádiz en estos años. Un sector, el del transporte marítimo, que se moderniza, al amparo de la política económica progresista, bajo el impulso de comerciantes cualificados que provienen en estos dos casos concretos que estamos citando, de Barcelona, Alicante, La Coruña y Madrid. Un aporte de capital humano que supone un enorme potencial de producción de gran interés para estas empresas.

---

<sup>60</sup> Nadal (1991).

<sup>61</sup> Cózar (2003), p. 82.

**Cuadro 4. “Lloret y Cía.”**

<b>Socios</b>	<b>Origen social</b>	<b>Origen geográfico</b>
Manuel Lloret	Comerciante	Cádiz
Dalhander y Cía.	Comerciante	Alicante
Pedro Bohigas		Barcelona
Baldomero Roig		Barcelona
Eugenio Viñes		Valencia
Juan Orts		Cádiz
Juan Morand y Cía.	Comerciante	Alicante
White Llano y Morand	Comerciante	Valencia
Luis Puig	Comerciante	Coruña
José Manent	Comerciante	Madrid
Antonio López y López	Comerciante	Alicante
Matías Gómez de Villalao	Comerciante	Coruña
Antonio de la Portilla		
Sres Albanes y Cía.		Tarragona
Emilio Marzan		
Miguel Vives y Ros		
Rafael María Gómez		Málaga
Luis Puig y Marceley		Coruña
Antonio José Cerero		
Antonio Lloret		
Miguel García Rincón		
José Pellicer		
José Beca		

Fuente: Elaboración propia documentación de protocolos<sup>62</sup>.

**Cuadro 5. “Subirá y Alcón”**

<b>Socios</b>	<b>Origen social</b>	<b>Origen geográfico</b>
Pablo M <sup>a</sup> Tintoré	Comerciante	Barcelona
Gabriel Subirá	Comerciante	Cádiz
Aurelio Alvón	Comerciante	Cádiz
Joaquín Casanova	Comerciante	Sevilla

Fuente: Documentación de protocolos<sup>63</sup>.

<sup>62</sup> A.H.P.C. Leg. 5279, Fol. 112.

<sup>63</sup> A.H.P.C. Leg. 507, Fol. 56.

[52]

En 1854, Pablo M<sup>a</sup> Tintoré<sup>64</sup>, naviero catalán, apoderaba a los comerciantes gaditanos, Gabriel Subirá y Aurelio Alcón, para establecer con Joaquín Casanova, socio de la empresa consignataria sevillana Antonio Casanova e Hijo, una sociedad en comandita bajo la razón social Subirá Alcón, con un capital de 500.000 rv., para establecer uno o más buques de vapor entre esta ciudad y Sevilla y otros puertos. A los tres años, se disolvía la sociedad. Gabriel Subirá<sup>65</sup> abandonaba la corporación y cedía sus acciones a los socios de una nueva entidad que se constituye bajo la razón social Aurelio Alcón y Cía.<sup>66</sup>. Continuaba como empresa de cabotaje con buques de vapor y con los años se consolidaría en el mercado de flete, llegando a ser una empresa consignataria muy importante domiciliada en Cádiz. En 1873 acaparan el 22 por 100 de todos los encargos y sus vapores transitan los puertos de la península, con escalas en Sevilla, Málaga, Gibraltar, La Coruña, Vigo y Bayona<sup>67</sup>.

Unos años más tarde, en 1862, se constituye en Cádiz la sociedad en comandita Lloret y Cía. con la intención de establecer una línea marítima con buques de vapor desde los puertos de España a otros principalmente a Inglaterra y a otros extranjeros. Manuel Lloret, socio gestor<sup>68</sup>, se asociaba en comandita con dos compañías mercantiles de Alicante, Dalhander y Cía. y Juan Morand y Cía., con White Llano y Morand, del comercio de Valencia, con Matías Gómez de Villaloba y Luis Puig, de La Coruña, y con José Manent, del comercio madrileño. Al año siguiente de constituirse la sociedad, Manuel Lloret ofrecía al empresario alicantino Antonio López y López<sup>69</sup> formar parte de la empresa como socio comanditario, cediendo a su favor cuatro participaciones valoradas en 36.800 rv.<sup>70</sup>.

También en el sector industrial hemos encontrado algunos ejemplos, como el de Vicente Velarde, hombre de negocios que vino a Cádiz, en 1852, en busca de recursos para promover sus negocios en Asturias. Se asociará con el comerciante gaditano Juan Ruiz de Somavía, bajo la razón social Somavía e Hijo y Velarde<sup>71</sup> para que le financie una fábrica de mantecas saladas en Asturias. Además de pro-

---

<sup>64</sup> La participación del catalán Pablo M<sup>a</sup> Tintoré, socio gestor y mayor accionista de la empresa de vapores catalana, “Pablo M<sup>a</sup> Tintoré y Cía”, que cubría el servicio entre Liverpool, Barcelona y Marsella, tuvo un peso decisivo en la formación de la empresa Valdaliso (2000).

<sup>65</sup> Gabriel Subirá cedía su participación en la empresa de 190.000 rv. de esta forma: a Aurelio Alcón 20.000, a Luciano Alcón 40.000, a Francisco Roquero 30.000. Leg. 4324, Fol. 501.

<sup>66</sup> La nueva sociedad se constituía con un capital de 750.000 rv., de esta forma Aurelio Alcón 24000 rv., casanova e hijos 190.000, Pablo Tintore 190.000, Luciano Alcón 40.000, Castilla y Carta, 40.000, Juan García de los Ríos 30.000 y Francisco Roquero 30.000 rv. Leg.507, Fol. 56.

<sup>67</sup> Espigado (1992), p.160.

<sup>68</sup> El socio comanditario quedaba excluido, según el Código de Comercio de 1829, de la administración y de que la sociedad llevara su nombre, limitaba su responsabilidad a la aportación de capital en Sáinz de Andino (1859).

<sup>69</sup> Antonio López a partir de su empresa naviera –A. López y Cía- creada en 1857 consolidaría un grupo empresarial integrado por empresas financieras, mineras, ferroviarias y aseguradoras comerciales; en Rodrigo (2006), p.74.

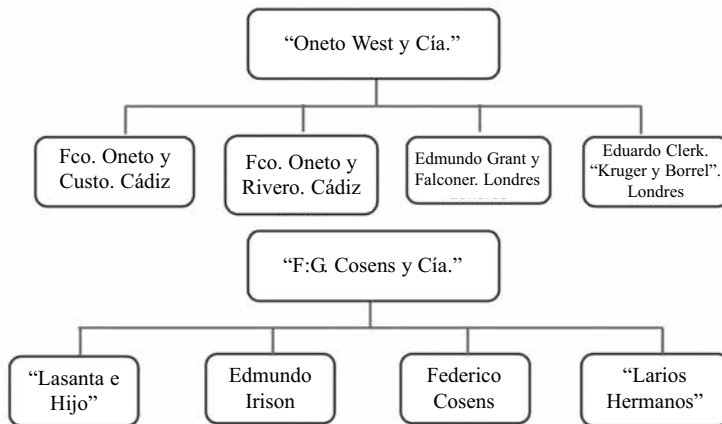
<sup>70</sup> A.H.P.C. Leg. 5279, Fol. 268.

<sup>71</sup> A.H.P.C. Leg. 5834 Fol.147 y Leg. 519, Fol. 1069.

mover fábricas de manteca, salazón y aguardientes, llegó a tener la casa comercial mejor organizada de toda la comarca de Salas<sup>72</sup>.

Y en la provincia, Antonio Coma<sup>73</sup>, comerciante gaditano formará, en 1837, una sociedad en comandita con el gaditano Ignacio del Águila, dueño de una fábrica de licores en El Puerto de Santa María para la elaboración de licores y su despacho al por mayor y al por menor. Prestamista el primero, el segundo, como dueño de ella, se obliga a devolver en los tres años el capital prestado, pero si tuviera quebranto se prorratará entre ambos<sup>74</sup>.

**Fig.6**  
**Asociacionismo empresarial**



Fuente. Elaboración propia a partir de la documentación de protocolos<sup>75</sup>.

La presencia extranjera se hace notar con fuerza sobre todo en el sector vitivinícola. A los nombres de Osborne, Domecq y Lacave, muy vinculados a la provincia gaditana desde finales del siglo XVIII, hay que añadir, en la época que estamos estudiando, los de Eduardo Clerk y Law, socio de la casa londinense Kruger & Borret, que participaba con Francisco Oneto en la sociedad vitivinícola jerezana Oneto West y Cía.<sup>76</sup>; Leandro Echenique, comerciante de Burdeos, representante de la sociedad mejicana Zurruluza, Glove y Cía. y asociado con la empresa

<sup>72</sup> Vicente Velarde, de origen pasiego, que de regentar un pequeño negocio de abacería pasó a tener la casa comercial mejor organizada de toda la comarca de Salas citado por Erice (1995), p. 183.

<sup>73</sup> A.H.P.C. Leg. 5273, Fol. 627.

<sup>74</sup> A.H.P.C. Leg.4625, Fol. 698.

<sup>75</sup> Vid. Notas 77, 78 y 79.

<sup>76</sup> A.H.P.C. Leg. 552, Fol 1679.

[54]

vitivinícola Díaz Merello y Cía.<sup>77</sup> de El Puerto de Santa María; por último, Federico Guillermo Cosens, comerciante londinense, socio de la empresa vitícola, ubicada en Jerez, Cosens y Cía.<sup>78</sup>. La crianza, almacenamiento y exportación a gran escala precisaban la inversión de grandes capitales, que se arbitró a través de la formación de empresas exportadoras, orientadas fundamentalmente al mercado británico. Hemos comprobado la intensa actividad que desarrolló Antonio Duarte, gestor en la empresa exportadora de vinos, Duarte y Capdepon, negociando un contrato con Seymour Sons, de Londres para la venta de los vinos.

Tanto estas empresas exportadoras del vino como las marítimas, movilizaron un importante volumen de recursos, como ya se puso de relieve<sup>79</sup>.

En ocasiones, la importante competencia que aparece en el mercado vitivinícola obligaba a estos empresarios gaditanos, jerezanos y portuenses, a concertar acuerdos temporales en forma de Sociedad accidental. En 1852, Juan de Dios Lasanta y Federico Guillermo Cosens llegan a un acuerdo temporal por el que se comprometen a vender en Gran Bretaña, primero, las existencias de vinos de la bodega que, Lasanta, tenía en El Puerto de Santa María y después las de las bodegas jerezana, propiedad de Cosens<sup>80</sup>.

## 5. Trayectoria profesional de algunos de estos comerciantes

Para completar la visión del lector, ofrecemos a continuación una semblanza de algunos de estos hombres de negocios cuyas biografías nos parecen particularmente ilustrativas. Comenzaremos por Ignacio Fernández de Castro<sup>81</sup>, nacido en Comillas en 1793, hijo de Simón Fernández del Castro, comerciante, y de Manuela Gutiérrez del Castro, ambos naturales y vecinos de la villa. Era el menor de los ocho hijos habidos en el matrimonio: M<sup>a</sup> Manuela, M<sup>a</sup> Ángela, Manuel Antonio, José Joaquín, Agustina Manuela, Tomás, Manuel e Ignacio.

La primera etapa de su vida de comerciante la inicia como marino mercante, después de su aprendizaje con el auxilio de sus parientes hasta alcanzar el oficio de capitán, actividad que simultaneará con el comercio. Realizará numerosos viajes a América, concretamente al Virreinato de Nueva España, para comerciar con Filipinas por medio del Galeón de Manila, que periódicamente arribaba a Acapulco. En uno de sus numerosos viajes conoce a Concepción de Bustamante y Padilla, hija de Ignacio Bustamante y de M<sup>a</sup> Antonia Padilla. La familia era oriunda de la villa de Aripe, provincia de Sonora. En 1818, Ignacio y Concepción contrajeron matrimonio en la villa mejicana de Piti, perteneciente a la misma provincia. De su unión nacieron once hijos: Carmen, Guadalupe, Rafael, Josefa, Andrés Ignacio, Luisa, Concepción, Gregorio, Natalia, José Domingo y M<sup>a</sup>

---

<sup>77</sup> A.H.P.C. Leg.5233, Fol.456; Leg.5238, Leg.1552.

<sup>78</sup> A.H.P.C. Leg. 94, Fol. 463.

<sup>79</sup> Cózar (2003), p.60.

<sup>80</sup> A.H.P.C. Leg.5257, Fol. 235.

<sup>81</sup> Cózar Navarro (1998).

Antonia, de quienes sólo Josefa, Andrés Ignacio, Luisa, Concepción, Natalia, M<sup>a</sup> Antonia y José Domingo sobrevivieron a su padre.

Dedicado al comercio con Asia entre Nueva España y Manila, se vio obligado, al producirse la independencia colonial, a abandonar Méjico y afincarse en Cádiz para continuar el tráfico con Asia<sup>82</sup>, estableciendo una próspera casa de comercio para participar en la Carrera de Manila mediante la construcción y explotación de *clippers* de gran porte, hasta que el Canal de Suez hizo económicamente rentable la navegación a vapor en las líneas de Extremo Oriente, poniendo fin a la hegemonía de los grandes veleros.

**Cuadro 6.**  
**Hombres de negocios en Cádiz en el siglo XIX**

Nombre	Localidad
Ignacio Fernández de Castro	Comillas
José Matía Calvo	Llodio
José Abarzuza	Cádiz
Francisco Oneto y Custó	Génova
Domingo Antonio Jordán	Génova
Tomás Osborne y Man	Exeter Inglaterra
Pedro Domecq Lembeye	Usquain Francia
Miguel Martínez de Pinillos	L. de Cameros
Juan de Dios Lasante Herreros	L. de Cameros
Francisco Augusto Conte	Francia
Francisco Oneto Rivero y de la Tijera	Cádiz
Francisco Augusto Conte Lerdo de Tejada	Cádiz
Juan González de Peredo	Santander
Francisco Paula Domecq	Jerez
Manuel Domecq Víctor	Jerez
Tomás Osborne Bölh	Puerto
Manuel Ruiz Tagle y Paul	Cádiz
Juan Pablo Lasanta Larios	Cádiz
Benito Picardo y Picardo	Cádiz
Manuel Francisco Paúl y Picardo	Puerto de Santa María
Pedro Pascual Vela y Ramos	Vinuesa
Pedro Ignacio de Paul	Francia
Pedro Lacave Miramón	Francia

<sup>82</sup> Demuestra que la independencia de Méjico no supuso la repatriación de capitales como se había sostenido tradicionalmente ni tampoco significó la suspensión de las relaciones comerciales entre Méjico y España. Al reconstruir las vidas de las familias de los Beistegui y de los Aguirrebengoa comprueba que las relaciones que antes se daban entre Nueva España y la península Ibérica se recondujeron a través de nuevos canales que comenzaron a pasar ahora por Francia y Gran Bretaña. Juste y Souto ( 2000).

[56]

José Matía Calvo, nació en Llodio (Alava) en 1806, hijo de Antonio Matía y Marta Calvo. Parece ser que a los quince años, con escasos recursos económicos, se trasladó a Manila para iniciarse en el mundo empresarial. Durante unos años, desarrollará una intensa actividad mercantil, que le permitirá realizar la acumulación primitiva de capital y fundar la casa de comercio Matía, Menchacatorre y Cía. Las alteraciones que la independencia de Nueva España ha producido en los tráficos marítimos y las nefastas consecuencias que para el comercio de Filipinas produce le lleva a trasladarse a Cádiz para dirigir con más eficacia sus negocios. El cese de la actividad de la Real Compañía de Filipinas, que hasta los años veinte había monopolizado el tráfico con la península, le permite, como a su colega y competidor, Fernández de Castro vincularse al tráfico que ésta frecuentaba, la Carrera de Manila por el Cabo de Buena Esperanza.

El transporte de pasajeros y mercancías entre Cádiz y Filipinas, en buques propios, constituyó la actividad económica más importante acometida por ambos navieros, Fernández de Castro y Matía, actividad que completaban con el desempeño del negocio de comisión en la Carrera de la Habana, con el tráfico con el Norte de Europa, con el comercio en el interior de la península y con el negocio de banca, que tuvo una gran importancia y que se reflejaría en la adquisición de importantes activos financieros. A partir de la década de los cincuenta, Ignacio Fernández de Castro y José Matía, siguiendo la tónica general de los navieros españoles, se vincularán, cada vez más, al transporte de culíes desde los puertos de China a la isla de Cuba, mano de obra que será introducida en los ingenios de azúcar cubanos en sustitución de la mano de obra negra, una vez abolida la esclavitud. Este negocio, aunque suponía alto riesgo, reportará enormes beneficios.

Un tercer personaje, cercano por vivencia profesional y humana a los anteriormente mencionados, fue Miguel Martínez de Pinillos, procedente de Villa Nieva de Cameros (Logroño)<sup>83</sup>, muy pronto, se vincula al tráfico mercantil organizando fletes entre la metrópoli y Cuba, Carrera de La Habana, beneficiándose del esplendor que proporcionaba la comercialización del azúcar cubano. Su opción decidida por el vapor le llevó a la modernización de su flota y del negocio naviero que pasó a tener una estructura capitalista en la línea de otras navieras españolas, logrando mantenerse en el negocio naviero.

Como ejemplo de la vinculación de la burguesía gaditana con la de otras plazas, citaremos, por último, a Juan Pablo Lasanta Herreros<sup>84</sup>, sobrino del rico comerciante malagueño, Pablo Larios<sup>85</sup>, quién se había trasladado a tierras meri-

---

<sup>83</sup> A.H.P.C. Leg. 469. Fol. 619.

<sup>84</sup> Pablo Larios, natural de Cameros, se trasladó a tierras meridionales en los primeros años del ochocientos, estableciéndose en Málaga con sus cinco hijos: Manuel Domingo-fruto de su primer matrimonio, con Ana Llerena-, Martín, Pablo, Juan y Margarita-nacidos de su segunda mujer, Gregoria Herreros-. A su muerte, se produjo la primera escisión de la familia en dos ramas: Manuel Domingo y su hermanastro Juan permanecerían en Málaga, constituyendo una primera sociedad mercantil "Manuel Domingo Larios y hermano" mientras que Pablo y Martín se establecerían en Cádiz y Gibraltar ("Larios Hermanos" y "Martín Larios, Lasanta y Compañía"). Parejo (1990).

<sup>85</sup> A.H.P.C. Leg.476, Fol. 850.

dionales, en los primeros años del ochocientos, estableciéndose en Málaga con sus cinco hijos. Lo más probable es que Juan Pablo se incorporase al negocio familiar, a raíz del matrimonio con su prima hermana, Pascuala, haciéndose cargo de la sucursal que, en Cádiz, había establecido la sociedad malagueña Larios Hermanos y que giraba bajo la razón social Martín Larios y Cía.

Al final de la década de los cincuenta se encuentra integrado en el entorno social y económico de la provincia gaditana. Ha desarrollado una gran actividad en el mundo de los negocios y decide empezar su proyecto de expansión individual. Su estrategia residió en conseguir una total independencia con respecto a la casa Larios. Lo conseguirá en 1859, al disolverse la sociedad Larios Hermanos, y separarse Cádiz de Málaga definitivamente. A partir de esa fecha inicia una etapa independiente con su hijo, Juan de Dios Lasanta Larios, con el que formará una nueva sociedad denominada Juan de Dios Lasanta e Hijo. Participan con otros comerciantes gaditanos en la creación de una infraestructura de servicios comerciales, financieros y del transporte financiando las empresas Conte y Cía., Ferrer y Cía. y Compañía Española de Navegación, entre otras. Sin embargo, el proyecto de expansión individual se vio truncado por su muerte prematura en 1863. Su hijo, Juan Pablo Lasanta Larios, tomó el relevo de los negocios, continuando con su madre bajo la razón social Viuda de Juan de Dios Lasanta e Hijo hasta 1882 en que al morir Pascuala, su madre, constituirá una nueva sociedad “Hijos y nietos de Juan de Dios Lasanta<sup>86</sup>” si bien destinada, fundamentalmente, a liquidar los negocios y cumplir el plazo estipulado<sup>87</sup>.

## 6. Conclusiones

Los años que transcurren entre 1830 y 1869 representan una etapa de gran dinamismo comercial impulsado por el liberalismo económico. La situación de Cádiz, puerto relacionado con ultramar, atrae a muchos comerciantes que buscan al amparo de la bonanza obtener un enriquecimiento. Cádiz es plaza mercantil y se ha convertido en la etapa isabelina en un importante centro financiero al que acudirán hombres de negocios de diversas localidades españolas y del extranjero en busca de financiación para sus negocios. A la hora de valorar su actividad, observamos que, aunque, en sus comportamientos económicos se mezclan pautas tradicionales con rasgos modernos, el arquetipo predominante es el comerciante apegado a usos mercantiles arcaicos. No obstante, mantendrán una constante tendencia asociativa bajo formas jurídicas personalistas para financiar negocios que requieren fuertes desembolsos de capital como es el transporte marítimo y la industria vitivinícola, y desarrollarán una importante y diversificada actividad económica para limitar los riesgos y obtener grandes beneficios cuando la ocasión se presenta.

---

<sup>86</sup> A.H.P.C. Leg.91, Fol. 661.

<sup>87</sup> A.H.P.C. Leg. 5275, Fol. 464.



[58]

En un porcentaje elevado, estos comerciantes mantienen estructuras organizativas muy rígidas y repiten pautas de comportamiento heredadas de sus progenitores, como es la concentración de capital mediante la concertación de matrimonios endogámicos. La dependencia del factor humano en este tipo de sociedades las hacía muy vulnerables, ya que corrían grandes riesgos ante la muerte del socio principal cuando concurría con otros factores, como falta de descendientes o absentismo vocacional de los que hubiere. Así, en la mayoría de los casos, como son los de Ignacio Fernández de Castro y Cía. y Jose Matía, estas firmas no sobreviven como empresa comercial a la muerte de su fundador. Otras, como sucedió con Domingo Antonio Jordán Oneto y Cía. y Juan de Dios Lasanta e Hijos, superan el umbral de dos generaciones, si bien sus sucesores, como ya hemos comentado, irán adoptando progresivamente una dinámica económica de tipo rentista, cada vez más alejada de las actividades heredadas de sus padres. Algunos aprovecharán el proceso desamortizador para adquirir viñas en Jerez protagonizando un proceso de reconversión de comerciantes en propietarios agrícolas. Con ellos emergerá una nueva burguesía agraria que se repartirá los latifundios con la antigua nobleza.

Lo cierto es que, cuando en 1868 estalla la Revolución de la Gloriosa, el centro económico se había desplazado ya a Jerez. La burguesía gaditana de la etapa isabelina ha sido relevada por otra menos interesada por el comercio, que se muestra más agraria y patrimonialmente conservadora. La burguesía gaditana va perdiendo influencia social y política, y ello explicaría, para lo que aquí nos compete, la prácticamente nula inversión en infraestructura portuaria que, en la segunda mitad del siglo XIX experimentaría la bahía gaditana y que se considera como factor determinante de la definitiva decadencia del puerto y de la misma plaza en el siglo siguiente.

## Bibliografía

- ASDRÚBAL SILVA, H. (1993): *El comercio entre España y El Río de la Plata (1778-1810)*. Banco de España y Servicio de Estudios de Historia Económica n° 26.
- BARRAGAN MUÑOZ, José Manuel (1988): *La Bahía de Cádiz, un puerto natural hasta el siglo XIX*. Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz.
- BERNAL, Antonio Miguel (1986): “Relaciones económicas entre Andalucía y América en el siglo XIX: una aproximación. En *Andalucía y América en el siglo XIX*. Publicación conmemorativa del V centenario. Actas de las V Jornadas de Andalucía y América.
- CARO CANCELDA, Diego (1990): *Burguesía y Jornaleros. Jerez de la Frontera en el Sexenio Democrático (1868-1874)*, Jerez. ED.
- CLAVERA, J., CARRERAS, A., DELGADO, J.M. e YBAÑEZ, C. (1992): *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*. Madrid, Editorial Civitas, S.A.
- CÓZAR NAVARRO, M<sup>a</sup> del Carmen (1998 ): *Ignacio Fernández de Castro y Cía., una empresa naviera gaditana*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- CÓZAR NAVARRO, M<sup>a</sup> del Carmen (2001): “Las sociedades mineras”. *3er Congreso de Andalucía*.
- CÓZAR NAVARRO, M<sup>a</sup> del Carmen (2003): “El tejido empresarial en la ciudad de Cádiz 1830 a 1869”, en *Revista de Estudios regionales*, pp.139-166.
- DE LA PUERTA RUEDA, Natividad (1994): *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*. Bilbao, Autoridad Portuaria..
- ERICE, Francisco (1995): *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX( 1830-1885)*. Edit.
- ESPIGADO TOCINO, Gloria (1992): “El comercio gaditano a fines del siglo XIX: Análisis de un año de actividad portuaria”. *Revista Trocador*.
- FISHER, Robert (1993): *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*. Banco de España, Servicios de Estudios de Historia Económica.
- FRAX ROSALES, Esperanza (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*. Madrid, Banco de España.
- FRAX ROSALES, Esperanza y MATILLA QUIZA, M<sup>a</sup>.J. (1994): “Transporte y comercio marítimo en los siglos XVIII y XIX”, en *Puertos Españoles en la Historia*. Madrid, CEHOPU.
- GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (2001): *El nacimiento de una industria. El Astillero Vea-Murguía de Cádiz 1891-1901*. Diputación de Cádiz, Servicio de Publicaciones.
- JUSTE LÓPEZ, Carmen y SOUTO MANTCON, Matilde (2000): *El comercio exterior de Méjico (1713-1850)*. Instituto de Investigaciones Dr. José María

[60]

- Luis Mora. Instituto de Investigaciones históricas, UNAM, Universidad Veracruzana.
- LEPORE, Amedeo (2000): *Mercato e Impresa in Europa. L'azienda González de la Sierra en el comercio Gaditano tra XVIII e XIX secolo*. Cacucci Editore, Bari.
- MALDONADO ROSSO, Javier (1989): *La formación del Capitalismo en el Marco del Jerez. De la viticultura tradicional a la agroindustria vinatera moderna*. Madrid, ED.
- MONTAÑES PRIMICIA, Enrique (2000): *La empresa exportadora del Jerez. Historia Económica de González Byass 1835-1885*. Servicio de Publicación de la Universidad de Cádiz.
- NADAL, Jordi (1991): “Un siglo de industrialización en España”. En SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás: *La modernización económica de España 1830-1930*. Madrid, Alianza.
- PAREJO BARRANCO, Antonio (1990): *Málaga y los Larios*. Edit. Arguval.
- RAMOS SANTANA, Alberto (1987). *La Burguesía gaditana en la etapa isabelina*. Cádiz, Cátedra de Adolfo Castro, Fundación Municipal de Cultura.
- RAMOS SANTANA, Alberto (1996): *El Jerez-xeres-sherry en los tres últimos siglos*. Alberto Ramos Santana y Javier Maldonado Rosso(eds).
- RODRIGO y ALHARILLA, Martín (2006): “Familia, redes y alianzas en la gran empresa española: el holding Comillas (1857-1890)”, *Prohistoria*, año X, número 10, Rosario, Argentina, pp. 73-92.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás (1966): “Cádiz bajo la ocupación francesa en 1825”, en *Melanaes a la memoire de Jean Sarrailh*. París, vol. 2: 345-353.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás (1990): “Cádiz, capital revolucionaria en la encrucijada económica”. En LIDA, Clara Eugenia: *La Revolución de 1868. Historia, pensamiento, Literatura. Las Américas Publishing company. N.Y.*
- VALDALISO, Jesús M<sup>a</sup>(1991): *Los navieros vascos y la marina mercante en España 1860-1935. Una Historia económica*. Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública.
- VALDALISO, Jesús. M<sup>a</sup> ( 2001): “Catalanes, Bilbaínos y Sevillanos en el cabotaje regular español del siglo XIX”, en *Industrialización y el desarrollo económico de España*. Volumen I. Universidad de Barcelona.