



EL DEPÓSITO FRANCO DE CÁDIZ (1914-1948)

THE FRANCO DEPOSIT OF CÁDIZ (1914-1948)

Juan Torrejón Chaves*

Cómo citar este artículo/Citation: Torrejón Chaves, J. (2017). El Depósito Franco de Cádiz (1914-1948). *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana (2016)*, XXII-040.
<http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9986>

Resumen: Se analizan las razones de la concesión del Depósito Franco al Puerto de Cádiz en octubre de 1914; los motivos para su implantación; las características de su explotación; los servicios ofertados; sus instalaciones; los efectos económicos; y las causas que motivaron su finalización en mayo de 1948. Se incorporarán cuadros, planos y fotografías.

Palabras clave: Historia portuaria, comercio Internacional Marítimo, Desarrollo Económico, Historia Empresarial, Régimen Aduanero, Historia Industrial

Abstract: Se analizan las razones de la concesión del Depósito Franco al Puerto de Cádiz en octubre de 1914; los motivos para su implantación; las características de su explotación; los servicios ofertados; sus instalaciones; los efectos económicos; y las causas que motivaron su finalización en mayo de 1948. Se incorporarán cuadros, planos y fotografías.

Keywords: Port history, International Maritime trade, Economic Development; Business History, Customs Regime, Industrial History

INTRODUCCIÓN

La ventaja comparativa representada por los Puertos Francos fue desapareciendo a partir de la segunda mitad del siglo XIX, conforme fueron difundiendo las teorías y prácticas librecambistas.

Con la mayor apertura del comercio internacional, este régimen mantuvo su razón de ser sólo en el caso de que el Puerto Franco poseyese una relevante actividad industrial, transformando mercancías importadas y destinadas luego a la reexportación; como ocurrió en el puerto de Hamburgo, de rapidísimo crecimiento, cuya base industrial le otorgó una posición de liderazgo en Europa, centralizando las rutas marítimas transoceánicas del Caribe y Sudamérica antes de la Primera Gran Guerra.

Fue con la prolongada deflación de 1873 a 1896 cuando reaparecieron las políticas comerciales proteccionistas, comenzando de nuevo a desarrollarse argumentos a favor de los Puertos Francos. En España, a los problemas originados por el retroceso de la economía internacional, se unieron los derivados de la guerra con los Estados Unidos de Norteamérica y las pérdidas de Filipinas, Cuba y Puerto Rico.

Cádiz sufrió de manera muy particular la desaparición de los mercados ultramarinos españoles. Con la recesión económica, surgió de nuevo en la ciudad una fuerte corriente a favor de la franquicia portuaria, manifestada en posiciones más o menos radicales, que

* Universidad de Cádiz. España. Correo electrónico: juan.torrej@uca.es



fluctuaron desde la moderada fórmula de la “zona neutral”, hasta la ciudad franca del modo en que le había sido concedida en 1829¹.

En 1904, el Ingeniero-Director del Puerto de Cádiz, Emilio Martínez Sánchez-Gijón, representó en su proyecto portuario una zona con almacenes para un Depósito Franco, coincidiendo con el debate en las Cortes de un proyecto de Ley para la creación de Depósitos Francos en algunos puertos de España, presentado por el Gobierno en octubre del año anterior.

Las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación –creadas en 1866 con funciones de representación, y a las que se les confirió en 1911 el carácter de organismo público y de inscripción obligatoria–, se posicionaron a favor de esta modalidad para el fomento de las exportaciones.

En 1914 –un mes después de que Alemania declarase la guerra a Rusia y Francia, e invadiese Bélgica; lo que dio lugar a la declaración de guerra por Gran Bretaña–, la Cámara Española de Comercio de La Habana solicitó al Gobierno español, a través de su Presidente y por conducto del Ministro de Estado, que fuera posible exportar directamente a España a través del Puerto de Cádiz, eludiendo la centralización del tráfico marítimo transoceánico en Hamburgo. En la exposición, desde Cuba se destacaba la gran oportunidad que la contienda presentaba, que no debería desaprovecharse ante el eclipse parcial del gran puerto alemán².

Circunstancialmente, se volvieron a utilizar permisos de “admisiones temporales” –utilizadas en determinadas ocasiones a finales del siglo anterior–, por los que se devolvían los derechos arancelarios a las importaciones de algunos productos que luego eran reexportados.

El Ayuntamiento y el Alcalde de Cádiz dirigieron instancias al Gobierno los días 2 y 19 de septiembre de 1914, solicitando que se otorgara a la ciudad la inmediata concesión de un Depósito Franco. La Cámara de Comercio, Industria y Navegación se distinguió en las actividades encaminadas a la concesión del mismo. Envió a Madrid una comisión, compuesta por Manuel Eizaguirre y Manuel Grosso, que se entrevistó con el Director General de Aduanas, el Ministro de Hacienda, y el Presidente del Consejo de Ministros.

Las actuaciones de los representantes gaditanos no se limitaron sólo a conseguir el Depósito Franco para Cádiz, sino también a impedir que se publicase un Real Decreto con carácter general para que tan inmensas ventajas pudieran ser solicitadas por los demás puertos que contasen con Aduanas habilitadas y ofreciesen garantías y condiciones.

Finalmente, en el Consejo de Ministros presidido por Eduardo Dato, celebrado el viernes 18 de septiembre de 1914, fue aprobado el proyecto de Ley que se pondría en ejecución mediante un Real Decreto, concediendo a Cádiz el Depósito Franco.

En la noche del día siguiente, una comisión visitó a Dato en su domicilio particular. Eizaguirre le dio las gracias en nombre de *todos los industriales y contribuyentes gaditanos*. También tomó la palabra el senador Carranza para congratularse de que fuese el partido conservador el que hubiera otorgado tan beneficiosa medida a Cádiz.

En la tarde del jueves 17, la comisión gaditana había visitado a Claudio López Bru, II Marqués de Comillas, quien recomendó que se dirigieran cablegramas a Cuba y otros puertos hispanoamericanos de importancia, para conocer las expediciones directas que se habían venido haciendo a los grandes Puertos Francos de Europa.

Antes de abandonar Madrid, diversas observaciones fueron formuladas por la comisión de la Cámara de Cádiz ante el Director General de Aduanas, el Ministro de Hacienda, y el Ministro de Fomento.

¹ TORREJÓN CHAVES (2002).

² ARCHIVO ZONA FRANCA DE CÁDIZ (AZFC), Servicios Documentales, caja 220. Carta de 10 de septiembre de 1914.

Particular interés revistió la relacionada con el tabaco, atendiéndose a que era el artículo que en mayor cantidad La Habana exportaba para Hamburgo, Bremen y otros grandes puertos del Norte. En atención a que en el proyecto de Ley de Depósitos Francos se prohibía la introducción de artículos no admitidos por el arancel vigente, se acordó reclamar al Gobierno para que, en tanto durasen las circunstancias del momento con motivo de la guerra, fuesen admitidas en la zona comercial franca las remesas de tabaco en hoja y elaborado.

El 8 de octubre de 1914, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, solicitó al Gobierno que la concesión se hiciera a la Junta de Obras del Puerto, con la facultad de poderla transmitir a una entidad mercantil; que no se otorgase por tiempo determinado, si bien debería fijarse un plazo mínimo de cuatro años para su supresión; y que se aceptasen determinadas aclaraciones y ampliaciones respecto del proyecto de Ley –del que seguidamente se tratará– al que habría de ajustarse en cuanto a las operaciones de transformación de las mercancías que se depositasen, admitiendo entre ellas el tabaco en rama y elaborado.

CONCESIÓN

En un principio, el Gobierno pensó en efectuar concesiones de los Depósitos Francos en términos generales para todos aquellos puertos que considerasen tener las condiciones necesarias y lo solicitasen. Después, rectificó su criterio y decidió conceder la franquicia sólo a Cádiz, por vía de ensayo y con base en el proyecto de Ley presentado en las anteriores Cortes, que no llegó a aprobarse del todo.

En la *Gaceta de Madrid* núm. 266, del miércoles 23 de septiembre de 1914, apareció el Real Decreto, fechado el día anterior, que autorizaba al Ministro de Hacienda para que dispusiese lo necesario a fin de que pudiera funcionar a la mayor brevedad el Depósito Franco solicitado por Cádiz. A la sazón, ocupaba la cartera de Hacienda Gabino Bugallal.

Se fundamentaba el Gobierno en que el asunto del establecimiento de los Depósitos Francos se habían llevado dos veces a las Cortes, una el 23 de octubre de 1903, y otra el 13 de junio de 1911, siendo ministro de Hacienda Tirso Timoteo Rodrigáñez, sobrino de Práxedes Mateo Sagasta.

El último de estos proyectos de Ley fue discutido y aprobado por el Congreso, e informado favorablemente por la Comisión del Senado el 7 de diciembre de 1912, quedando pendiente la discusión del dictamen al término de aquella legislatura.

Fue, pues, con esta base legal y atendiendo a la urgencia que imponían las circunstancias, que el Gobierno autorizó *transitoriamente, por vía de ensayo, a reserva de las ampliaciones de lugares y formas que en su día voten las Cortes, el funcionamiento de un depósito franco en el puerto de Cádiz.*

No obstante, se introdujeron diversas modificaciones de importancia, como la correspondiente al apartado 1.º del artículo 6.º, en el sentido de que además de los cambios de envases de las mercancías, se podrían construir dichos envases; lo que permitiría el nacimiento en Cádiz de nuevas industrias³.

La Junta de Obras del Puerto de Cádiz dirigió instancia al Gobierno el 14 de octubre de 1914, solicitando que se le otorgase la dirección, administración y explotación del Depósito Franco,

³ Proyecto de Ley de 13 de junio de 1911. Art. 6º. Dentro de los depósitos francos se permitirán, bajo la vigilancia de la Administración, las operaciones siguientes: 1.º Cambio de envases de las mercancías; 2.º División de las mismas para preparar clases comerciales; 3.º Mezcla de unas con otras con idéntico fin; 4.º Descascarado y tostadura del café y cacao; 5.º Fundido de las pieles; 6.º Aserrado y trituración de las maderas; 7.º Lavado de las lanas; 8.º Extracción del aceite de la copra y de las semillas oleaginosas; 9.º Todas las operaciones que aumenten el valor de los géneros depositados, sin variar esencialmente la naturaleza de aquéllos.

obligándose a satisfacer al Estado todos los gastos de intervención y vigilancia que originase su funcionamiento. Además, pidió que se le otorgara el derecho de ceder o transmitir la concesión a una entidad mercantil, en el caso de que la hubiere. El escrito fue acompañado de los planos de los terrenos y almacenes donde proyectaba establecerlo, en el barrio de Extramuros.

La reacción contraria al privilegio concedido al puerto gaditano no se hizo esperar. La contestación mayor y mejor organizada se efectuó en la Ciudad Condal, donde sus corporaciones económicas, secundadas por el Ayuntamiento, se dirigieron al Gobierno felicitándolo “*por haber rectificado la política de errores económicos, secular, concediendo una zona franca, si bien con restricciones a Cádiz*”, mas quejándose de que se hubiera olvidado a Barcelona; lo que calificaban de desprecio hacia su puerto, que desde hacía catorce años llevaba solicitando la franquicia portuaria. Argumentaban que el Gobierno no podía dar las razones por las cuales la concesión se había limitado a Cádiz, resultando inadmisibles que el mismo indicase que las futuras concesiones para otros puertos dependerían del éxito del ensayo gaditano. Y, dudando que el puerto andaluz pudiera desarrollar la concesión haciéndola práctica y fructífera, se preguntaban: *¿Qué culpa tendrá la industria, el comercio de Barcelona, en el fracaso de la zona neutral gaditana?*

Las corporaciones económicas solicitaron que *en el supuesto de no considerar oportuno todavía el establecimiento de la zona neutras, hágase extensivo al puerto de Barcelona la concesión hecha a Cádiz, con las mismas limitaciones que ha creído prudente el Gobierno consignar, por más que sean en nuestra opinión contraproducentes, creyendo que la misma pendiente de las cosas impondrá más adelante su eliminación*⁴.

Finalmente, en la *Gaceta de Madrid* núm. 298, de 25 de octubre de 1914, apareció publicada la Real Orden del día 22, de conformidad con lo propuesto por la Dirección General de Aduanas, autorizando a la Junta de Obras del Puerto de Cádiz para proceder a la instalación del Depósito Franco (anexo documental).

DESARROLLO⁵

El Depósito Franco se ubicó inicial y transitoriamente en unas viejas bodegas situadas junto a la Segunda Aguada del Ferrocarril, extramuros de la ciudad de Cádiz y a más de dos kilómetros de las instalaciones portuarias.

Fue la visita del rey Alfonso XIII a los vetustos almacenes alquilados, la que aceleró la redacción de un Plan General de Obras para el Depósito Franco, que fue terminado en abril de 1917.

El proyecto, realizado por el Ingeniero-Director de la Junta de Obras del Puerto, Eugenio Suárez, era muy ambicioso, y planteaba la construcción de muelles y naves propias en una nueva ubicación. Los tres lugares posibles que se barajaron para el emplazamiento fueron la Punta de San Felipe, los terrenos del astillero de Veá-Murguía –que estaba cerrado desde hacía años, pero en trámites para ser comprado de inmediato por Horacio Echevarrieta– y los Bajos de la Palma. Se optó finalmente por la Punta de San Felipe, junto a la Aduana. Las obras comenzaron en 1919 y se prolongaron hasta 1923.

Con la finalización de la Primera Guerra Mundial y la reactivación del comercio internacional, los almacenes que había tomado la Junta de Obras del Puerto en la Segunda Aguada resultaron insuficientes, teniéndose que ocupar todos los disponibles en sus cercanías,

⁴ El documento, reproducido en *El Correo de Cádiz*, año VI, n. 2088, p. 1ª, domingo 18 de Octubre de 1914.

⁵ TORREJÓN CHAVES; MOLINA MARTÍNEZ y VARGAS VASALLO (2006), 8.1 Depósito Franco, cajas 1639-1665.

depositándose mercancías a granel procedentes de América, preferentemente azúcar, café, tabaco en rama, tabaco elaborado, y cueros.

A partir de 1923, las instalaciones del Depósito Franco comenzaron a trasladarse desde su primitivo emplazamiento a la zona portuaria gaditana, donde se situó en el muelle Alfonso XIII –de 440 metros– y ocupó el tinglado número 1 y su zona de servicio, hallándose acotada la zona por un muro y verja para su aislamiento.

Las grandes expectativas puestas en esta modalidad de franquicia portuaria se vieron muy defraudadas en los comienzos. Hasta 1917 la actividad fue bastante escasa; de lo que se culpó al retraimiento general del comercio marítimo internacional a consecuencia de la guerra mundial.

Los empresarios gaditanos manifestaron escaso dinamismo al respecto. Buena muestra de ello fueron los reiterados y malogrados intentos que se llevaron a cabo para que un grupo local corriese con las competencias de la concesión.

Otro intento fracasado fue el de la compañía anónima *Docks de Cádiz y Banco Central de Crédito*, constituida en Madrid el 31 de agosto de 1915, ante el Notario de la misma Toribio Gimeno, con el objeto especial de la explotación del Depósito Franco de Cádiz, y la cláusula suspensiva de que le fuese cedida dicha concesión. El capital social se fijó en 150.000 pesetas, representado por 300 acciones de a 500 pesetas⁶.

Como llegó a temerse con perder el privilegio si no se hallaba quien se encargase del Depósito, a iniciativas del Alcalde de Cádiz, Manuel García Noguero, se formó una Comisión⁷ con el objeto de proponer la entidad que se encargara de la explotación, en atención al artículo 8.º de la Real Orden de 22 de octubre de 1914, en el que se contemplaba la posibilidad de que la Junta de Obras del Puerto pudiera cederla a una entidad de carácter comercial constituida en sociedad española, que ofreciera suficiente garantía para cumplir con todas las condiciones del servicio.

Tras diversos tanteos, y atendiendo a la propuesta de la citada Comisión, el Alcalde de la ciudad de Cádiz y los Presidentes de la Cámara Oficial de Comercio y de la Junta de Obras del Puerto, en representación y autorizados por sus respectivas corporaciones, elevaron una instancia a la Presidencia del Consejo de Ministros para ceder la explotación del Depósito Franco a la sociedad anónima Crédito y Docks, de Barcelona, con arreglo a lo preceptuado en la Real Orden de la concesión⁸.

El consentimiento ministerial se demoró por los gravísimos problemas políticos existentes⁹. El Consejo de Ministros, presidido por Dato, aprobó la cesión por una Real Orden de 4 de agosto de 1917 –pocos días antes de que estallase la huelga general–, en la que se dispuso el pliego de las condiciones reguladoras de la cesión de la explotación a favor de Crédito y Docks por cuarenta años¹⁰. Fue así cómo comenzó la vinculación de esta sociedad con el Depósito Franco de Cádiz, que perduró hasta su desaparición en 1948.

CRÉDITO Y DOCKS

⁶ La sociedad fue inscrita en el Registro Mercantil de Madrid el 11 de septiembre de 1915. Tomo 32, folio 177.

⁷ A la misma pertenecieron José de Vichez-Chell, Vicepresidente de la Cámara Oficial de Comercio; Luis José Gómez, Diputado a Cortes por Cádiz; Carlos Barrié, Apoderado de la compañía Trasatlántica; Eugenio Suárez, Ingeniero-Director de la Junta de Obras del Puerto; Ramón de Carranza, que había sido Senador del Reino; Francisco de Aramburu, Presidente de la Junta de Obras del Puerto; y Rafael Rocafull, Capitán de la Marina Mercante y Teniente de Alcalde. Aunque el Marqués de Comillas no formó parte de la misma, fue consultado al respecto.

⁸ Real Orden del Ministerio de Hacienda de 4 de agosto de 1917. *Gaceta de Madrid*, nº. 230, de 18 de agosto, pp. 455-457.

⁹ Las “Juntas de Defensa” provocaron la caída del gobierno de García Prieto el 10 de junio, y la “Asamblea de Parlamentarios” se reunió en Barcelona al mes siguiente, a pesar de la prohibición del Gobierno.

¹⁰ *Gaceta de Madrid* nº. 230, de 18 de agosto, pp. 455-457.

La sociedad Crédito y Docks había sido constituida en 1881 y, cuando se hizo cargo del Depósito Franco de Cádiz, era una empresa sólida y experimentada en la administración y explotación de almacenes de depósito en los puertos de Barcelona y Amposta. En la Ciudad Condal explotaba, en aquel tiempo, los Almacenes Generales de Comercio y el Depósito de Comercio propiedad de la Junta de Obras del Puerto, disponiendo de 54 almacenes con 16.000 metros cuadrados de superficie y vías de enlace con la red de ferrocarriles. El 20 de diciembre de 1919 le fueron adjudicados por el Consorcio del Depósito Franco de Barcelona los servicios en sus instalaciones provisionales. Una Real Orden de 9 de febrero de 1920 aprobó y elevó a definitiva la adjudicación del arriendo de los mismos¹¹.

Los servicios que Crédito y Docks ofertó en Cádiz, fueron:

— Depositar mercancías con franquicia absoluta de derechos de aduanas, y de arbitrios de todo género; con la facultad de poder realizar en ellas todas las operaciones que aumentase su valor sin variar esencialmente su naturaleza.

— Expedir resguardos de depósito o “warrants”, para la movilización pignoratícia de las mercancías.

— Asegurar de incendios, en condiciones muy favorables.

— Ofrecer consignaciones con facultad de girar a cuenta, mediante acuerdo previo con la compañía.

— Proporcionar créditos en cuenta corriente, con garantía de los resguardos de depósito, a un interés diario, liquidable a la cancelación de éstos.

— Proteger a todas las operaciones que tuviesen por objeto nacionalizar el depósito, el tránsito y el giro de los productos destinados al consumo español, y a la reexportación.



¹¹ En abril de 1970, Crédito y Docks fue absorbida por el Banco Central, pasando luego a ser una compañía del Grupo Santander Central-Hispano, actuando como Operador Logístico en España especializado en la manipulación y almacenaje de mercancías.

Almacenes del Depósito Franco en el Puerto de Cádiz.

Asimismo, la compañía tuvo la intención de que los gastos que ocasionara el Depósito Franco a sus usuarios, fuesen inferiores a los que gravaban las mercancías en los establecimientos europeos de régimen semejante.

Al cierre del ejercicio de 1920, Crédito y Docks presentó el siguiente Balance:

| ACTIVO | |
|---|------------------------|
| CONCEPTO | PESETAS |
| Acciones en cartera | 9.500.000, 00 |
| Propiedad mueble e inmueble | 2.000.000, 00 |
| Caja y Banco de España | 5.043.556, 38 |
| Cartera de valores | 1.713.625, 00 |
| Créditos sobre resguardos de mercancías | 11.399.645, 35 |
| Efectos a cobrar | 567.613, 55 |
| Depósitos en custodia | 3.777.400,00 |
| Compañías aseguradoras | 68.784.980,00 |
| Dividendos a cuenta | 400.000,00 |
| Varios deudores | 604.890, 19 |
| TOTAL | 103.791.710, 47 |

| PASIVO | |
|--------------------------------|------------------------|
| CONCEPTO | PESETAS |
| Capital | 15.500.000,00 |
| Cuentas corrientes | 4.841.802, 87 |
| Cuentas corrientes con interés | 4.708.022, 68 |
| Fondo de reserva estatutario | 3.535.000,00 |
| Fondo para eventualidades | 800.000,00 |
| Acreedores por depósitos | 3.777.400,00 |
| Mercancías aseguradas | 68.784.980,00 |
| Varios acreedores | 202.806, 29 |
| Ganancias y pérdidas | 1.641.698, 63 |
| TOTAL | 103.791.710, 47 |

Atendiéndose a que los elementos “Compañías aseguradoras” y “Mercancías aseguradas” son cuentas de orden, y el “Dividendo a cuenta” un menor neto patrimonial, el verdadero Activo –expresado en miles de pesetas– ascendería a 34.607.

Del análisis del Balance se pueden extraer algunas conclusiones interesantes. Destaco tres de ellas:

— La naturaleza financiera de la compañía, dado que salvo la “Propiedad mueble e inmueble” y los “Depósitos en custodia”, que representan un 17 por 100 de los activos, el resto de los elementos son de carácter financiero.

— Bajo la perspectiva financiera, se trata de una firma muy saneada en atención a que su exigible sólo llega a alcanzar un 39 por 100 de las fuentes de financiación.

— Igualmente, es destacable la baja rentabilidad de la empresa, a la vista de la cuenta de resultados, la cual alcanza aproximadamente un 5 por 100 del activo; lo que puede explicarse por la elevada conflictividad social que paralizaron los trabajos portuarios en tal año.

La llegada de Crédito y Docks a Cádiz no fue bien vista por todos, levantándose en la ciudad voces discrepantes al respecto, porque pensaban que la firma serviría a los intereses del puerto de Barcelona con preferencia a todo y que, en consecuencia, arribaba no con la

intención de dinamizar al puerto de Cádiz, sino para acabar de arruinarlo. Las críticas arreciaron cuando la empresa arrendataria elevó, a principios de 1918, las tarifas de algunas mercancías.

En Cádiz, Crédito y Docks tenía entonces como administrador general a José María Gallada, a Luis de Zulueta y G. de la Mota, de administrador-delegado, y a Manuel de Eizaguirre, Germán G. Tánago, y Álvaro Picardo Gómez como consejeros residentes en la ciudad.

Crédito y Docks estableció unas relaciones particularmente estrechas con la banca gaditana de la familia Aramburu, que se había establecido en 1860 dedicándose a toda clase de operaciones de Banca, tanto en España como en el extranjero; expidiendo cartas de crédito y giros sobre las principales plazas del mundo; y actuando en la compra-venta de valores nacionales y extranjeros en las Bolsas de Madrid, París, Londres y Nueva York. En su sección comercial, desarrolló una actividad especial en la recepción y almacenaje del Depósito Franco.

FORD MOTOR COMPANY, SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

La casa de automóviles Ford decidió establecer en España una cadena de montaje de coches, camiones y tractores –con las piezas enviadas desde Detroit– en un lugar estratégico, para satisfacer la demanda del sur de Europa y del norte de África¹².

Un comisionado de la compañía que visitó España, recomendó como lugares más idóneos Cádiz y Barcelona; pero esta última fue desechada por su elevada conflictividad laboral.

El 7 de agosto de 1919, Manuel Vallvé, Administrador-delegado de Crédito y Docks, dirigió instancia para que en los locales del Depósito Franco de Cádiz *conocidos por la 'Fábrica de Cervezas de la Segunda Aguada', situados en la estación de este mismo nombre, la Ford Motor Company pueda armar y montar coches automóviles con las piezas que reciba de su fábrica de los Estados Unidos del Norte de América y construir las carrocerías con los materiales que adquiera en España, bajo la inmediata inspección y vigilancia de la Aduana de Cádiz y del personal de la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona, y de acuerdo con las reglas que se puedan dictar por la Dirección general de Aduanas...*; que apareció publicada en la Gaceta de Madrid del 9 de septiembre¹³. La autorización llegó por una Real Orden del Ministerio de Hacienda, del 6 de noviembre siguiente¹⁴.

Muchas e importantes fueron las novedades introducidas por Ford en su fábrica de montaje gaditana: 1.- La selección del personal se efectuó con el mayor cuidado y atención. 2.- Los jornales diarios estuvieron muy por encima de lo que habitualmente pagaban otras empresas, oscilando entre 12 y 20 pesetas, según la categoría profesional, por una jornada laboral de ocho horas. 3.- Para incentivar el ahorro entre los obreros, los que lo deseaban dejaban parte de su jornales en “Certificados de inversión Ford”, que devengaban un interés anual garantizado del 6 por 100. 4.- Las condiciones de trabajo eran muy rígidas, con el fin de obtener el máximo rendimiento. A los obreros no se les permitía fumar durante la actividad; tenían todos que vestir el mismo traje de trabajo; no se dejaba el uso de alpargatas, para evitar accidentes en los pies, debiendo llevar calzado de cuero; y se implantaron los guantes para la protección de las manos. 5.- Se estableció la llamada “semana inglesa”, trabajándose una hora más al día, y descansándose sábado y domingo.

¹² Ford había abierto en 1907 su primera agencia en España, dedicada a la importación y venta de los vehículos de la marca.

¹³ Gaceta de Madrid n.º. 252, de 9 de septiembre de 1919, pp. 836-837.

¹⁴ Gaceta de Madrid n.º. 313, de 9 de noviembre de 1919, pp. 590-591.

El 5 de abril de 1920 salió de esta fábrica el primer vehículo producido por obreros gaditanos, que se presentó y probó en Madrid en presencia del Rey. Hasta final del mismo año, fueron 3.445 coches los coches que se montaron, alcanzándose la mayor producción en los meses de octubre y noviembre, cuando se elevaron a 703 y 694 respectivamente.

La factoría Ford de Cádiz, que llegó a ocupar a más de 300 personas, construyó coches del famoso modelo “T”, camionetas basadas en el mismo chasis, y los renombrados tractores Fordson.

El “sedan” Ford que se montó en Cádiz, se anunciaba como *un hermoso automóvil que satisface todas las exigencias de un coche cerrado moderno. Capacidad interior amplia para cinco personas, muellemente tapizado con paño fino, ventanas deslizables de cristal, cortinas de seda, último tipo de parabrisa ventilador, portezuelas anchas, el máximo de confort y el resistente chasis Ford para llevarlo. Todo ello significa seguridad, sencillez en su operación y el coste mínimo de conservación. Es el verdadero auto para familia, tan delicioso en la estancia como en la ciudad.* Sus precios, con derechos pagados: Voiturette de dos pasajeros, sin arranque, 4.300 ptas. Voiturette de dos pasajeros, con arranque, 4.750 ptas. Doble faetón de cinco pasajeros, sin arranque, 4.500 ptas. Doble faetón de cinco pasajeros, con arranque, 4.950 ptas. Sedán, con arranque, 6.200 ptas. Coupelet, con arranque, 5.800 ptas. Chassis común, 3.900 ptas. Chassis Auto-Camion, con llantas macizas, de una tonelada, 4.700 ptas. Chassis Auto-Camión, con neumáticos, de una tonelada, 4.900 ptas¹⁵.

En 1923 la fábrica de Cádiz se desmanteló y fue trasladada a Barcelona, donde ocupó unas naves de la avenida Icaria¹⁶.



Factoría Ford en Cádiz. Año 1920.

DEL DEPÓSITO FRANCO A LA ZONA FRANCA¹⁷

¹⁵ ABC (Madrid), 26/07/1920, pp. 2.

¹⁶ MARTÍNEZ CORDERO (1998).

Las operaciones a desarrollar en los Depósitos Francos españoles fueron ratificadas en el Real Decreto de 14 de noviembre de 1924 que aprobó las Ordenanzas de Aduanas, en su capítulo VII del título 31, sección segunda.

Cuando en 1929 se concedió a Cádiz la Zona Franca –una figura más amplia que la del Depósito Franco–, se planteó la cuestión de si tenía sentido la existencia de éste junto a la nueva concesión, que en la práctica vaciaba de contenido la modalidad franca precedente. Esto abrió un largo contencioso que se prolongó durante diecinueve años, hasta que la Zona Franca terminó por asumir las competencias del Depósito Franco, en 1948.

Se interpretaba –en conformidad con lo dispuesto en la base 10ª del Real Decreto-Ley de 11 de junio de 1929 sobre Puertos, Depósitos y Zonas Francas, así como en la regla 3ª del Reglamento que lo desarrollaba, de 22 de julio de 1930 – que la nueva concesión implicaba la caducidad del Depósito Franco; pero no de las instalaciones industriales preexistentes, las cuales podrían subsistir acomodándose a las normas y condiciones que señalase el Consorcio de la Zona Franca.

En consecuencia, el Consorcio de la Zona Franca solicitó al Gobierno, el 20 de octubre de 1930, que le fuese transferida la concesión del Depósito Franco, que no expiraba hasta el año 1957. Al no obtenerse respuesta, la petición fue reiterada en otras ocasiones: 7 de diciembre de 1936; 14 de diciembre de 1937; 7 de septiembre de 1938; y 18 de noviembre de 1938. Infructuosos fueron los resultados¹⁷.

Una solicitud posterior del Consorcio de la Zona Franca, para que se declarase la caducidad de la concesión del Depósito Franco, fue denegada por una Orden del Ministerio de Hacienda del 27 de julio de 1945, contra la cual se presentó, el 14 de febrero de 1948, una demanda ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo en recurso contencioso-administrativo. Como fundamento de la misma, se argumentó que, aunque no se había planteado en el contrato de concesión de la explotación del Depósito Franco a la sociedad “Crédito y Docks” la posibilidad de la extinción o caducidad de la misma con anterioridad a la fecha de 1957 en que expiraba el plazo, en la normativa legal creadora de la Zona Franca subyacía la voluntad del Estado de suprimir en Cádiz el Depósito Franco.

Por último, el 29 de mayo de 1948, el Ministerio de Hacienda declaró la caducidad del régimen franco anterior y ordenó la entrega de los muelles, terrenos y almacenes del Depósito Franco al Consorcio de la Zona Franca, a la que también se traspasaron sus servicios.

Las dos Zonas Francas de Cádiz y Barcelona –en 1947 surgió la de Vigo, ya que en el Real Decreto-Ley de 11 de junio de 1929 se había dejado abierta la posibilidad de establecer una tercera en un puerto del Norte–, surgieron a finales de la Dictadura de Primo de Rivera, a iniciativa de José Calvo Sotelo, Ministro de Hacienda. Con ellas se pretendía desarrollar un tejido industrial moderno al amparo de los incentivos fiscales que las mismas proporcionaban, con el objeto de crear actividad económica, con las miras puestas en la dinamización del comercio exterior. Sus comienzos fueron extraordinariamente difíciles, al surgir en momentos de profundísima recesión económica internacional, en un ámbito cada vez más propenso a la adopción de medidas proteccionistas, que en España se prolongó por la Guerra Civil y la política autárquica del primer franquismo.

El terreno franco, situado en el litoral, debía hallarse aislado plenamente de todo núcleo urbano, con puerto propio, o al menos adyacente, y en el término jurisdiccional de una Aduana marítima de primera clase, en cuyo perímetro podrían realizarse las operaciones que

¹⁷ TORREJÓN CHAVES; MOLINA MARTÍNEZ y VARGAS VASALLO (2006), 8.2 Zona Franca, cajas 1666-1953.

¹⁸ AZFC, Servicios Documentales, caja 210.

estaban autorizadas para los Depósitos Francos en el artículo 222 de las Ordenanzas de Aduanas. Se tomaron como modelos principales para las Zonas Francas españolas, los puertos de Hamburgo y Ámsterdam –en menor medida el de Marsella –, que habían conseguido desarrollar conjuntos importantes de industrias enfocadas a la exportación.

Una particularidad muy destacable de los Consorcios que gobernaron las Zonas Francas – que en sus inicios estuvieron presididos por un Comisario Regio– fue la capacidad de actuación en los mismos de los representantes municipales, que se hallaban integrados en número de cinco; lo que fue posibilitado por el Estatuto Municipal de 1924, elaborado por Calvo Sotelo cuando ocupó la Dirección General de Administración Local.

En 1928, a solicitud del Ayuntamiento de Cádiz, el ingeniero Eduardo Torroja –que tanta fama adquiriría con posterioridad en el uso del hormigón armado con realizaciones de gran atrevimiento técnico– redactó el primer proyecto para una Zona Franca en la Bahía de Cádiz, que fue aceptado por el consistorio el 10 de mayo del mismo año, y acompañó a la solicitud efectuada al Gobierno para la creación de un territorio amparado por este régimen especial.

El emplazamiento inicial previsto fue en el antiguo fondeadero de Puntales, que disponía – junto al Castillo homónimo– de un muelle metálico entonces operativo, conocido con el nombre de Viniegra-Valdés. Esta ubicación se adecuaba a la exigencia de que las Zonas Francas debían estar alejadas de los núcleos urbanos, y facilitaba su cercamiento para el más efectivo control fiscal.

El siguiente 9 de junio, por una Real Orden se nombró una Comisión de Inspectores Consejeros de Obras Públicas, con el objeto de armonizar las aspiraciones de la ciudad de Cádiz de contar con una Zona Franca, y supervisar los proyectos de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz. Esta Comisión propuso el desarrollo del plan diseñado por Torroja, pero reduciendo su extensión total, cuya redacción –en fase de anteproyecto– debía ser efectuada por el Ingeniero Director del Puerto de Cádiz, con la autorización previa del Ministerio de Hacienda.

ANEXO DOCUMENTAL

Gaceta de Madrid, núm. 298, de 25 de octubre de 1914, páginas 214-215.

Real Orden autorizando a la Junta de Obras del Puerto de Cádiz para que proceda a la instalación del Depósito Franco en los terrenos y locales ofrecidos.

Parte dispositiva:

1.º Que se acceda a lo solicitado por la Junta de Obras del puerto de Cádiz, y en su virtud, que se autorice la instalación del Depósito franco en los terrenos y locales ofrecidos, verificando en los segundos las reparaciones y reformas que se estimen necesarias en su caso, para ponerlos en condiciones de seguridad.

2.º En el Depósito franco podrán introducirse todas las mercancías extranjeras que en la actualidad se admiten, en el que el Estado tiene establecido en dicho puerto, el tabaco en rama y elaborado y las mercancías españolas cuya exportación esté permitida. Estas últimas perderán su nacionalidad al entrar en el Depósito, como se hubiesen enviado al extranjero. Los bultos que contengan tabaco extranjero se precintarán a su entrada, no se permitirá el cambio de envases ni el fraccionamiento del contenido y su salida del Depósito sólo se autorizará con destino a la compañía arrendataria o a la exportación.

3.º Las mercancías introducidas en el Depósito franco no podrán permanecer en él más de cuatro años. Cumplido este plazo, será necesario que se exporten al extranjero o se destinen al consumo en España.

4.º Dentro del Depósito franco se permitirán las operaciones que a continuación se enumeran, siempre bajo la vigilancia de la Administración y de los representantes de las Cámaras de Comercio que lo soliciten, ofreciendo en la solicitud el pago de los gastos de dicha vigilancia:

- a) Cambio de envases de las mercancías.
- b) División de las mismas para preparar clases comerciales.
- c) Mezclas de unas con otras con idéntico fin.
- d) Descascarado y tostadura del café y cacao.
- e) Tundido de las pieles.
- f) Trituración de las maderas.
- g) Lavado de las lanas.
- h) Extracción del aceite de la copra y de las semillas oleaginosas.

i) Todas las operaciones que aumenten el valor de los géneros depositados sin variar esencialmente la naturaleza de los mismos.

El Gobierno podrá ampliar las concesiones a que se refiere el párrafo anterior a las operaciones de transformación de las mercancías que convengan y cuya introducción en el Depósito franco esté permitida, publicando la petición en la GACETA DE MADRID y en el Boletín Oficial de la provincia de Cádiz, para que puedan formularse dentro del plazo de un mes las reclamaciones oportunas, las cuales tramitará y resolverá el Gobierno dentro de un término que no podrá exceder de sesenta días; entendiéndose concedida la petición si no se dictase resolución dentro del expresado término.

5.º Las mercancías, tanto nacionales como extranjeras, que entren en el Depósito franco, quedan exentas del pago de los derechos de transporte y arbitrios de Obras del puerto, así como de cualquier otro tributo a favor del Estado, de la Provincia o del Municipio, no pudiendo ser gravadas con impuestos locales más que las que se introduzcan en la población.

Las mercancías extranjeras que se reexporten del Depósito franco, quedan también exentas de dichos impuestos y arbitrios. Las nacionales que se exporten al extranjero, satisfarán el impuesto de transporte y arbitrios de obras de puerto que hubieran debido pagar si la exportación se hubiera realizado directamente sin entrada en el Depósito. También se exigirá el derecho de exportación a las mercancías que estén sujetas a él.

6.º Las mercancías procedentes del Depósito franco que hayan de introducirse en España satisfarán los derechos de importación, transportes y demás gravámenes, como si viniesen directamente del extranjero, y se ajustarán a las reglas que para los despachos de importación señalen el Arancel y las Ordenanzas de Aduanas.

7.º El Estado no garantiza la existencia del Depósito franco; pero mientras éste subsista, las mercancías en él almacenadas, estarán bajo la salvaguardia de las leyes y nunca serán objeto de represalias, ni aún en caso de guerra con los países de que sean naturales sus dueños, remitentes o consignatarios.

8.º La concesión no se hace por plazo limitado, y la Junta de Obras del puerto podrá proponer y este Ministerio acordar en cualquier momento la cesión de la explotación a otra entidad de carácter comercial constituida en sociedad española, que ofrezca suficiente garantía para cumplir todas las condiciones del servicio.

9.º La Junta de Obras del puerto podrá pedir la cesación de su gestión como concesionaria del Depósito franco, demostrando que sus resultados son nulos o perjudiciales a sus intereses.

Si el Depósito fuese explotado por una Sociedad comercial, a tenor de lo prevenido en el número anterior, éste podrá igualmente proponer la cesación razonando la petición, pero el Gobierno antes de tomar acuerdo lo pondrá en conocimiento de la Junta de Obras del puerto, para que ésta decida si toma nuevamente a su cargo el servicio. El Gobierno podrá suprimir el Depósito franco por su propia iniciativa, si se demostrase que así convenía a los intereses del país. A partir de la fecha en que se disponga la supresión, no se admitirán en él más mercancías que las que hubiesen salido con anterioridad de los puntos de origen, pero las que existan almacenadas podrán permanecer en el mismo hasta cumplirse el plazo de los cuatro años. En este caso el Gobierno se incautará de los locales y útiles existentes por el tiempo que hayan de permanecer dichas mercancías, sin que los dueños de aquéllos tengan derecho a mayor indemnización que el importe de la cantidad que se recaude por las tarifas que rijan en el Depósito franco.

10. La Junta de Obras o la entidad mercantil encargada de la explotación del Depósito franco, podrá expedir warrants o resguardos de mercancías que sean cotizables en la Banca, con arreglo a lo que sobre el particular dispone el Código de Comercio.

11. En el Depósito franco regirán todas las Leyes, Reglamentos y Tratados vigentes sobre propiedad industrial, marcas de fábrica, patentes de invención y nombres comerciales, así como las demás disposiciones reglamentarias, en cuanto estas últimas no se opongan a los preceptos taxativos de esta Real orden.

12. Se prohíbe habitar, consumir y vender al por menor en el recinto del Depósito franco. Por excepción se autorizará que habiten en él, con sus familias, los agentes encargados de la vigilancia y el personal al servicio del mismo que se estime indispensable para su guarda y custodia.

13. Tendrán derecho a la entrada en el Depósito franco los dueños y consignatarios de las mercancías en la parte que a cada uno corresponda, los empleados de Aduanas y por delegación de éstos los individuos del Resguardo de Carabineros, los empleados de la sociedad concesionaria y los representantes de las Cámaras de Comercio expresamente autorizados.

14. La entidad concesionaria del Depósito franco reintegrará al Estado el total de los gastos que ocasionen la intervención y vigilancia del mismo, cuyo importe se fijará en tiempo oportuno. La falta de pago de cuatro trimestres alternos o sucesivos producirá, ipso facto, la caducidad de la concesión, previo requerimiento de pago a la entidad deudora y sin perjuicio de que la Hacienda reclame el débito por el procedimiento de apremio.

15. Las mercancías existentes en el actual Depósito de Comercio de Cádiz podrán pasar al Depósito franco, si así lo desean sus dueños al terminar el plazo del almacenaje satisfecho. También podrán trasladarse antes; pero en este caso no tendrán derecho a la devolución de cantidad alguna de las ingresadas por aquel concepto.

16. La Junta de Obras del puerto presentará a la mayor brevedad a este Ministerio las tarifas que han de regir para las distintas operaciones que se realicen en el Depósito franco y el Reglamento interior del mismo.

17. Esa Dirección General dictará cuantas disposiciones sean pertinentes para la debida intervención y vigilancia del Depósito franco.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 22 de octubre de 1914. BUGALLAL. Señor Director general de Aduanas.

BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍNEZ CORDERO, M. (1998). *Historia de Ford en España 1919-1954*. Madrid: Ford España.
- TORREJÓN CHAVES, J. (2002). *El Puerto Franco de Cádiz (1829-1832)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- TORREJÓN CHAVES, J.; MOLINA MARTÍNEZ, J. M. y VARGAS VASALLO, S. (2006). *Archivo Histórico del Puerto de Cádiz. Inventario de Fondos*. Cádiz: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.