

LA ZONA FRANCA GADITANA EN SU PROYECCION HISPANOAMERICANA

«Los Pueblos, como los hombres deben ser fieles a su destino. Y la Historia nos demuestra que el Sino de Cádiz es vivir del mar y para el mar.»

CON estas palabras encabezábamos, allá por el año 1946, el Prólogo del interesantísimo estudio redactado por D. Manuel Fuentes Irurozqui sobre las posibilidades mercantiles e industriales de la Zona Franca Gaditana. Y los hechos posteriores han venido a confirmar nuestra tesis.

Las corrientes comerciales marítimas son algo así, tan naturales, como el curso de los ríos terrestres. Y por eso, no fué un hecho casual que en épocas casi legendarias floreciera en las cercanías de la bahía Gaditana (o tal vez en la misma bahía) aquella brillante ciudad de Tartesos de la que Avierno nos habla en su famoso periplo y cuyos habitantes centralizaban en sus aguas todo el comercio marítimo de los Países Mediterráneos con la Europa Atlántica.

Tampoco fué el azar quien determinó que las naves de Tiro y Cartago se dieran cita en la bahía gaditana con la misma finalidad. Y más tarde, cuando el mito de las Columnas de Hércules abatió su lema del «Non Plus Ultra» ante el descubrimiento de América, fué Cádiz, quien simbólicamente incorporó a la heráldica de su escudo municipal el «Plus Ultra» que pregona al mundo entero su vocación Americana.

Es de aquí, del Puerto de Cádiz, de donde partían las más pesadas naves con mercancías de Italia, de Inglaterra y de Portugal, así como de Cataluña, Castilla, Andalucía y el Reino de Granada. Y nuestro Consulado del mar, cuyo escudo ostenta hoy el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz, regulaba el comercio con Indias, dictaba Ordenanzas sobre seguros y averías y decidía contiendas entre los navieros.

¿A quién le puede extrañar que Cádiz sintiera nostalgia de su pasado marinero y añoranzas de sus olvidadas relaciones comerciales hispanoamericanas? ¿No es la Cámara Española de Comercio en Cuba, quien allá por el año 1914 lanza un grito de angustia reclamando el establecimiento de nuestra zona franca para aprovechar la coyuntura económica que al Puerto de Cádiz le brinda el eclipse parcial del Puerto de Hamburgo, centralizador por aquel entonces de gran parte del tráfico comercial suramericano?

Por ello, cuando la inteligencia de dos grandes estadistas alumbró el Protocolo Franco-Perón, que hace viable el milagro del resurgir de Cádiz para el Comercio Internacional, el éxito de la empresa está avalado por una experiencia secular.

En las aguas de la bahía de Cádiz, quedarán construidas en breve espacio de tiempo, dos zonas francas: una, con destino exclusivo a la República Argentina, de una superficie aproximada de un millón de metros cuadrados y cerca de dos kilómetros de línea de atraque con un calado de nueve metros cincuenta centímetros en baja mar viva equinocial, lo que permitirá el arribo en todo tiempo de los mayores buques de carga y transporte.

Inmediata a la anterior, se construirá simultáneamente la zona franca internacional, al servicio de todos los demás países, con una extensión inicial de ochocientos mil metros cuadrados y las mismas características ya descritas en cuanto a su puerto.

Ambas zonas pueden ser objeto de sucesivas ampliaciones, ya que la configuración de nuestra bahía lo permite.

Dichas zonas estarán equipadas con el utillaje más moderno, rápido y eficaz para la carga y descarga de buques; y el almacenaje de ciertas mercancías se realizará en Silos y Frigoríficos situados en las mismas.

Toda clase de operaciones comerciales, con absoluta franquicia aduanera, y aquellas industrias permitidas en nuestros Reglamentos, podrán realizarse y establecerse en nuestras zonas.

Con respecto al porvenir comercial de las mismas, basta observar la situación del Puerto de Cádiz con una mirada de conjunto que abarque los continentes de Europa, África y América y los dos hemisferios y buscar un punto de equidistancia y confluencia de las rutas comerciales que surcan el Atlántico y el Mediterráneo, para que la mirada del observador se detenga necesariamente en el puerto de Cádiz y considere su maravillosa situación estratégica en el orden geográfico y comercial.

La hora crucial para el Puerto de Cádiz ha vuelto a sonar en el Tiempo y está preparado para vivirla.

De la ruina de un mundo deshecho por la guerra habrá de surgir una potente Economía mundial, basada en un intensísimo intercambio de mercancías: las distancias se acortan a medida que los medios de comunicación se hacen más veloces; América se aproxima a Europa y África y su tráfico comercial necesita un punto de apoyo y convergencia entre los dos continentes; Cádiz está entre ambos y además en la puerta del Mediterráneo; los puertos francos de Europa han perdido su importancia o han sido destruidos por la guerra...

De los dos aspectos o funciones que cabe considerar en todo depósito, puerto o zona franca, el comercial y el industrial, nosotros concebimos a la zona franca de Cádiz como un inmenso depósito de mercancías que, con miras al servicio de los tres continentes y al máximo aprovechamiento de sus rutas comerciales tradicionales, facilite el trasiego de mercancías americanas para Europa y África; su reenvío a los puertos atlánticos y mediterráneos de estos dos últimos continentes; su claseado, mezcla, transformación y envase, conjugando las facilidades del libre aprovechamiento de los fletes y mercados más ventajosos con la economía que produce el evitar la duplicidad de transporte para aquellas mercancías que necesiten ser mezcladas, ligadas o complementadas con materias primas procedentes de otros países situados al otro extremo de la ruta comercial que una a las dos naciones productoras de dichas mercancías.

Concretando aún más estas razones especulativas hasta llegar al límite de lo posible, en una exposición de este género, trataremos de esquematizar el problema del cometido a desarrollar en el Depósito y Zona Franca de Cádiz (que tomamos del Estudio del señor Fuentes Irurozqui).

1.º La Zona Franca de Cádiz ha de servir de gran depósito de recepción, custodia y distribución de productos de y para Ultramar, vinculado, como su posición intercontinental parece predestinarle, a los tráficlos de Europa, Cercano Oriente y África —especialmente del Norte— con los de América, tanto del Norte como Meridional.

2.º Debe atender asimismo a la revalorización de estos productos depositados, no solo concediéndoles el valor que por sí sola da la oportunidad de acercar el consumo, donde la demanda exista sino los artículos que la producción brinde, seleccionando, clasificando, preparando y envasando los productos, y también sometiendo a las operaciones elementales que todo género o mercancía bruta ha de sufrir antes de situarse en condiciones de ofrecerse al mercado de consumo, como la molienda de cereales, la torrefacción de café, el aserrado de maderas, el lavado de lanas, etc.

3.º La Zona Franca de Cádiz, conjugando las posibilidades de procedencias exóticas que desde variadas latitudes se den en ella cita, con las producciones nacionales de comarcas próximas, es lugar adecuado para la industrialización de ciertos artículos, como conservas de pesca, de frutos y productos agrícolas, fabricaciones de chocolates, dulces, confituras y jaleas, montaje de maquinaria, artefactos y vehículos y mezclas, incluyendo en esta denominación desde las más primarias hasta aquellas que den condición y características a ciertos productos al gusto de la demanda, tales como refinado de aceites, «coupage» de vinos, elaboración de calidades comerciales de algunos artículos, fabricación de pinturas y barnices, etc., etc.

En resumen, el programa de trabajo de la Zona Franca gaditana puede considerarse en tres apartados correspondientes a estos tres grandes epígrafes:

- A) Operaciones de depósito y distribución.
- B) Industrias de primer grado, y
- C) Industrias de transformación.

Pero no quisiéramos terminar esta breve exposición, sin reseñar un dato de extraordinario valor para aquellos comerciantes e industriales que hayan tenido la paciencia de leernos. Nos referimos al actual Depósito Franco de Cádiz, que, situado en el mismo Puerto de Cádiz, se encuentra administrado por el Consorcio de la Zona Franca, y cuyo régimen de franquicia aduanera y comercial e industrial es análogo al de nuestras futuras Zonas Francas. En él, se encuentran en construcción, un Silo capaz para treinta mil toneladas y un Frigorífico para seis mil, y existen, además, grandes Almacenes Generales de Depósito adonde convergen mercancías del mundo entero, tanto para



EN ESTE GRAFICO SE MUESTRA EL EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO DE LA ZONA FRANCA DE CADIZ

su posterior introducción en España, como para su reexportación al extranjero, y constituye un eficaz elemento auxiliar de las Zonas Francas, ya que permite, desde este momento, que todos aquellos comerciantes e industriales que piensen utilizar dichas Zonas como base de sus futuras operaciones, tanteen y ensayen en nuestro Depósito las soluciones más eficaces en el porvenir.

Otro extremo que tampoco podemos olvidar, es el referente a la ampliación que para las operaciones industriales a que deban ser sometidas las materias primas sitas en dichos Depósitos Francos, ofrece nuestra legislación de Admisiones Temporales, que permite introducir, en régimen de franquicia aduanera, dichas materias en el interior de España para ser manufacturadas o transformadas y devueltas nuevamente a dichos Depósitos.

El Consorcio de la Zona Franca de Cádiz, trabaja incansablemente, tanto en la más rápida construcción de las Zonas, como en conseguir la máxima expansión comercial de nuestros Depósitos Francos, suministrando datos, informaciones comerciales, expidiendo Warrants a los millares de personas que desde todos los países se interesan por nuestros proyectos o nuestros Depósitos, lo que asegura el éxito de esta gigantesca empresa.