

EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL EN ALGECIRAS: 1779-1783.

Mario Luis Ocaña Torres / Lcdo. en Geografía e Historia por la Universidad Autónoma de Madrid.

Los trabajos de investigación realizados hasta la fecha sobre la Historia de nuestra ciudad tras su renacimiento en el siglo XVIII no son todo lo abundantes que sería de desear, pero de los que al presente existen impresos puede deducirse la importancia que la actividad portuaria tuvo para la supervivencia primero y el desarrollo después de los primeros pobladores del lugar.

Se acepta generalmente que la función más destacada del puerto de Algeciras durante el siglo en cuestión fue la militar y la de ser base de abastecimiento de carbón vegetal, materias primas para la construcción civil y militar pero, sobre todo, de la de Ceuta.

El objetivo de esta comunicación consiste en poner de manifiesto cómo, junto al comercio con zonas próximas geográficamente, Algeciras fue, al menos durante algunos momentos del siglo, un puerto de relativa importancia internacional, como ocurrió en el período 1779-1783 al que se refieren estas líneas.

De los tres puertos españoles que, una vez perdida la plaza fuerte de Gibraltar, se asomaban a las aguas del Estrecho, era el de la nueva ciudad de Algeciras, sin duda alguna, el más frecuentado por los barcos mercantes que procedentes de todos los puertos del orbe, aunque principalmente de los del Norte de Europa, atravesaban nuestras aguas como una etapa más dentro de sus dilatadas y arriesgadas singladuras.

Cuando estos periplos coincidían con períodos de inestabilidad y guerras internacionales, hecho nada infrecuente en tan belicosa centuria, la ruta en esta zona abundaba tanto en corsarios españoles como de otros pabellones que, al servicio de sus respectivos monarcas, interceptaban embarcaciones enemigas y neutrales y, siempre dentro de la legalidad vigente en la época, las obligaban a echar anclas en las aguas de la bahía de Algeciras.

La información procedente de las protestas llevadas a cabo por los capitanes apresados por corsarios ante los



Notarios de Marina de Algeciras, documentación que se encuentra en el Archivo Notarial de Protocolos de Algeciras, constituyen la fuente documental original a partir de la cual ha sido elaborada esta comunicación.

Entre los otros puertos aledaños al Estrecho, Tarifa constituía un fondeadero muy expuesto a todos los vientos y el de Ceuta era un verdadero quebradero de cabeza para los buques que se veían obligados a permanecer en sus aguas. Ole Nielsen, capitán del barco danés "*Frende Brode*", manifiesta en una protesta realizada en Ceuta su desacuerdo, y se queja "*...de las muchas Piedras que tiene este Puerto por ser un surxidero en que se le rozan y quebrantan sus cables y está expuesto a perderse y teme recibir la dicha su carga mucha aberia...*" (1). No es el único.

El Capitán del bergantín veneciano "*Dolfin*", D. Antonio Ragusin, al ser detenido "*...suplicó a los corsarios en debidos términos que era mexor y más combeniente que lo conduxesen a la Bahía de la Ciudad de Alxeciras pues le constaba que esta Rada de Ceuta hera peligrosa...*" (2).

El puerto de Algeciras como tal infraestructura no existía. La desembocadura del río de la Miel y la actual acera de la Marina, entonces una playa arenosa, como se deduce de la observación de los planos y mapas de la época, cumplía sus funciones y era allí donde varaban los buques de quilla y costado o fondeaban en su frente al resguardo de las baterías del fuerte de la Isla Verde.

En el ángulo formado por el río y la Marina debió producirse el renacimiento de la ciudad. Hago esta manifestación basándome en el hecho de que a finales de la primera mitad del XVIII, y según abundantes documentos existentes en el Archivo Notarial, la Plaza Baja (actual Ingeniero Torroja) y calles como la de Tarifa o la de Soria (actual Castelar) o la de las Huertas, están completamente urbanizadas, mientras que en otras calles de la ciudad abundan los espacios vacíos; por ejemplo en la Plaza Alta o en la calle de Sevilla son muy frecuentes los solares y las casas sacadas de cimientos o "*en alberca*" según la terminología de la época. Es mi criterio que Al-

geciras se desarrolló del Sur al Norte y no desde la Capilla de Europa hacia el río de la Miel.

Esta ciudad en crecimiento asistió, desde el mes de Julio de 1779, a una inusitada actividad bélica que se desarrollaba por tierra y por mar.

De nuevo la monarquía de Don Carlos III intentaba recuperar Gibraltar para España con el apoyo francés, en una guerra que se extendería hasta 1783.

Una de las bazas que jugó la Marina Española en el asedio de Gibraltar fué el bloqueo en dos líneas: una escuadra controlaba las bocas del Estrecho y estaba al mando de D. Antonio Barceló y la segunda se situaba en Poniente como nos indica D. Ignacio Duque de Estrada, Capitán de Navío y Comandante de las fragatas de S.M. la *Santa Catalina* y la *Santa Teresa*, y que se encontraban integradas en la escuadra que mandaba el Brigadier D. Juan de Lángara, la cual "*...cruza entre los Cavos Trafagal y Espartel...*" (3).

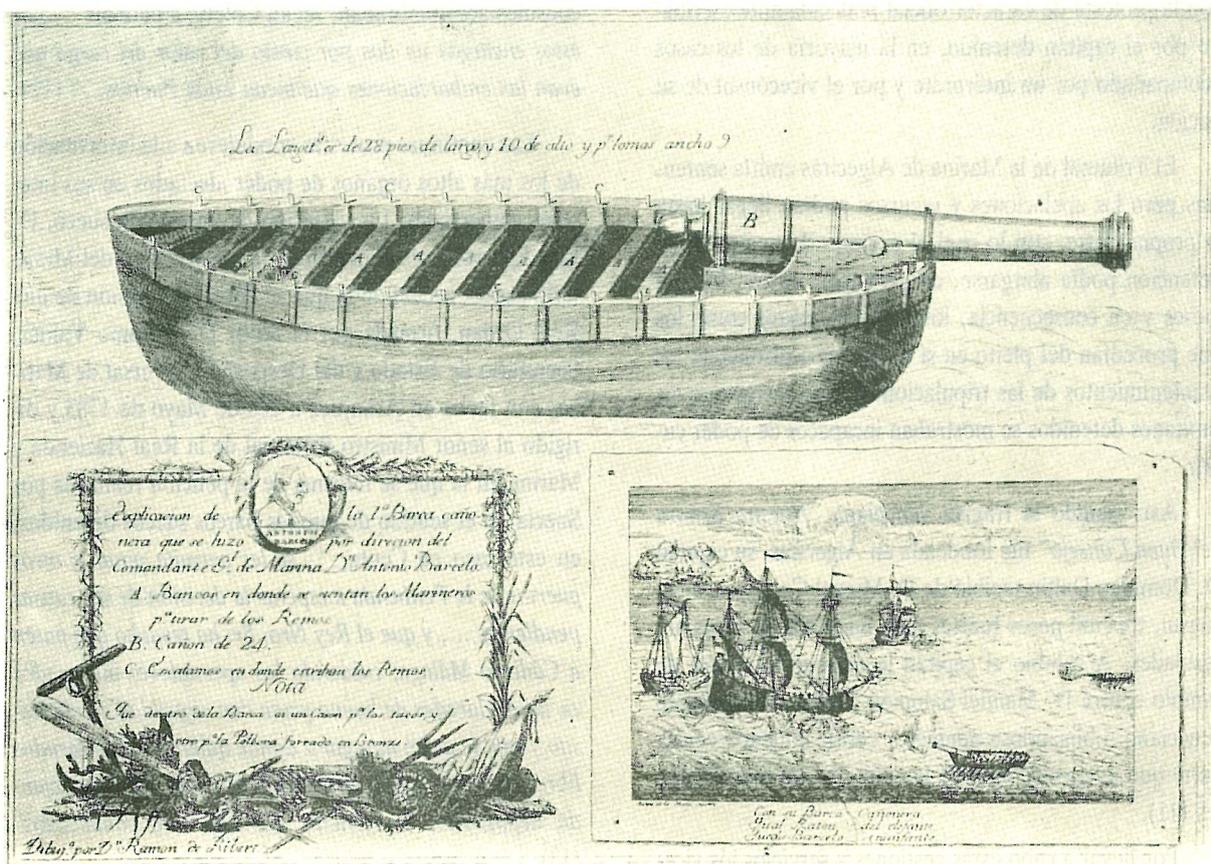
Dentro de la Real Escuadra aparecen corsarios de S.M. el Rey los cuales "*...se hallan en esta bahía Anclada y Corseando el Estrecho para el bloqueo...*" (4).

La existencia de corsarios reales, distintos de los corsarios particulares que eran civiles y armaban empresas corsarias, parece tener su origen en una Real Orden de 1 de Julio de 1779 por la cual el monarca autorizaba a la oficialidad y tripulaciones de los buques a actuar en corso (5).

De las presas que se obtuviesen se podía "*...adjudicar a la Parte de la Real Escuadra la quinta parte del valor del buque..., y otra quinta parte del valor de quanto contiene*" (6).

Que los corsarios reales actuaron lo ponen de manifiesto los capitanes abordados y detenidos que dicen haberlo sido por "*...Corsarios Españoles del Bloqueo de la Plaza de Gibraltar del mando del Sr. Jefe de Escuadra D. Antonio Barceló...*" (7).

Como se puede apreciar en el cuadro esquemático que se incluye al final, el número de barcos mercantes de pabellón neutral y/o beligerantes detenidos y fondea-



Estampa popular de la lancha cañonera de Barceló.

dos en Algeciras entre el 3 de Septiembre de 1779 y el 30 de Marzo de 1781 se eleva a 36 (treinta y seis), predominando entre ellos los procedentes de puertos suecos y holandeses con destino a la península italiana o a otros puertos del Mediterráneo.

A raíz de estos apresamientos, y ya a finales de 1779, son varias las potencias marítimas de las que sabemos documentalmente que poseían viceconsulados en Algeciras. Son los de Suecia, cargo otorgado por el Cónsul General de Suecia en Cádiz, D. Juan Jacobo Gattin (8); el de la Serenísima República de Venecia, otorgado por su Cónsul General en Cádiz, D. Espiridión Capitanechi (9) y el de Holanda (10), títulos los tres que recaen en la figura de D. Miguel Colety que actuará como comisionado de los tres países.

Su finalidad es, tanto en tiempo de paz como de guerra, velar por los intereses de los armadores, tripulaciones y embarcaciones cuyo pabellón representan, pres-tándoles las ayudas necesarias ante las circunstancias adversas.

Los casos más abundantes que dan pie a la intervención de los cónsules y vicecónsules son los que derivan de las detenciones de neutrales, bien por la sospecha de que transportan en sus bodegas mercancías inglesas, o por que considerasen los barcos apresadores que los neutrales trataban de romper el bloqueo y abastecer Gibraltar.

Conducido el buque a algún puerto español, en este caso el de Algeciras, se incoaba un pleito que comenzaba

con la protesta de carácter oficial realizada ante escribano por el capitán detenido, en la mayoría de los casos acompañado por un intérprete y por el vicecónsul de su nación.

El Tribunal de la Marina de Algeciras emitía sentencias pero las apelaciones y recursos podían llegar hasta la propia Corte, con lo cual el período de tiempo de la detención podía alargarse, en los peores casos, durante meses y en consecuencia, los elevados gastos como los que procedían del pleito en sí o los que ocasionaban los mantenimientos de las tripulaciones, eran gastos que los capitanes detenidos se mostraban incapaces de poder cubrir.

Así, cuando la fragata veneciana "*Nuestra Señora del Buen Consejo*" fue fondeada en Algeciras, su capitán D. Domingo Daltin recibió de D. Miguel Colety, su vicecónsul, tres mil pesos fuertes para hacer frente a sus necesidades. A cambio el capitán le entregó una letra de cambio contra D. Manuel Salomón Trever, comerciante veneciano, obligándose además a cubrir la deuda con la parte que le corresponda de la embarcación más los fletes (11).

Por llevar a cabo estas gestiones y servicios los vice-

cónsules acostumbraban, según Colety, a percibir "...por estos encargos un dos por ciento del valor del cargo que evan las embarcaciones que tocan estos Puertos..." (12).

Las continuas protestas condujeron a la intervención de los más altos órganos de poder afectados en sus intereses comerciales. La apelación de un capitán sueco, D. Luis Sporrong, es el origen de la intervención del Ministerio sueco, acción de la que se derivó la emisión de una Real Orden, firmada por el señor D. Antonio Valdés, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, con fecha en Aranjuez a dos de Mayo de 1783 y dirigido al señor Ministro Principal de la Real Hacienda y Marina en la que se informa de la petición realizada por Suecia en el sentido de que los barcos suecos detenidos, en este caso en Ceuta, "...se les permita pasar a otros puertos de la Península a esperar la decisión de sus causas pendientes,..., y que el Rey Nro. Sr. ha resuelto que pasen a Cádiz o Málaga, cuidando los apresadores interesados en las declaradas de buena presa den seguridad en el tránsito y que se dejen navegar a donde quieran los declarados libres, pues no hay inconvenientes dando fianza y dejando depositados los géneros que han sido confiscados" (13).

NOTAS.

- (1) Archivo Notarial de Protocolo de Algeciras (A.N.P.A.). José Ventura Borrero. Sección Ceuta. 1785-1791. 1788. Sin foliar.
- (2) A.N.P.A. José Ventura Borrero. Ceuta. 1782. S.F.
- (3) A.N.P.A. Antonio Meléndez Chaves. Algec. 1779-1780. Fol. 250.
- (4) A.N.P.A. Antonio Meléndez Chaves. Algec. 1779-1780. Fol. 155.
- (5) A.N.P.A. Idem. S.F.
- (6) A.N.P.A. Idem. S.F.
- (7) Antonio Meléndez Chaves. Algec. 1779-1780. Fol. 230.
- (8) A.N.P.A. Antonio Meléndez Chaves. Algec. 1779- 1780. Fol. 99.
- (9) A.N.P.A. Antonio Meléndez Chaves. Algeciras. 1781. Fol. 170.
- (10) A.N.P.A. Idem. 1781. Fol. 286.
- (11) A.N.P.A. Antonio Meléndez Chaves. Algec. 1783-1784. Fol. 30.
- (12) A.N.P.A. Antonio Meléndez Chaves. Algec. 1779-1780. Fol. 257.

(13) A.N.P.A. José Ventura Borrero. Ceuta. 1783. Leg. 2. S.F.

(14) La relación que aparece en el apéndice hace referencia a los buques que fueron detenidos y fondeados en la rada del puerto de Algeciras; en su mayoría fueron declarados por malas presas y consecuentemente puestos en libertad.

Las abreviaturas indican diferentes tipos de embarcaciones. Son

Las siguientes:

Berg. Bergantín

Paq. Paquebote

Drog. Drogue

Frag. Fragata

Pol. Polacra

La abreviatura *Fr.* o *fr.* señala la nacionalidad de algunos buques o capitanes corsarios franceses. Otras que aparecen son:

Pretesb. Pretesburgo

Montv. Montevideo

Ingl. Inglaterra

Roter. Rotterdam

Relación de buques apresados en el Estrecho. 1779-1783. Algeciras.

Capitán y buque apresados	Nación	Notario	Fecha doc.	Carga	Origen	Destino	Armador Apresador	Cap. Apresador	Buque Apresador
Juan Andersen "Perla" (Berg)	Dinamarca	A. Menéndez	3/Sept./1779	Trigo, pieles	Pretebh.	Génova	Marina de Guerra del bloqueo de Gibraltar		
Salvador Puyol "Eulalia" (Saetia)	España	Idem	8/Sept./1779	Cueros	Montevideo	Cádiz	Bart. Torres	Virg. del Carmen (Represa)	
Mich. Lindfroom "Gubben Noack" (Paq.) Suecia	Suecia	Idem	27/Sept./1779			Génova Liorna	Lorenzo Lavee (Fr)	Vencedor	
Gerónimo From "N. S. del Rosario"	Venecia	Idem	22/Oct./1779	Pasa de Corinto	Céfalonia	Hamburgo			
Klaus Henderik "Esperanza" (Drog)	Holandia	Idem	26/Oct./1779			Lisboa	Marina de Guerra del bloqueo de Gibraltar		
Matheo Consulich "La Fedé" (Paq.)	Venecia	Idem	7/Nov./1779	Plomo, salmón	Inglaterra		Idem		
Hans Flodin "San Juan" (Paq.)	Suecia	Idem	17/Nov./1779	Cebada	Sicilia	Lisboa	Idem		
Gotten Boxgh "Peass Ana Plenti" (Frag)	Suecia	Idem	17/Nov./1779				Fragatas de S.M. "Santa Catalina" y "Santa Teres a" D. Ignacio Duque de Estrada.		
Federik Ciben "Haeman" (Frag.)	Holandia	Idem	Idem	Trigo, habas, queso Roterdi.		Liorna Esmirna	Idem		
Klas Hauzen "Dama Tama" (Urea)	Holandia	Idem	26/Nov./1779	Maderas	Aulem (Hol.)		Marina de Guerra del bloqueo de Gibraltar		
Federico Duger Degueda "Buavenida" (Paq.)	Holandia	Idem	30/Nov./1779	Trigo	Riga	Barcelona, Liorna o Génova	Claudio Michel (Fr)		
Jacobo Hauzen Klein "Economía" (Frag.)	Holandia	Idem	/Dic./1779	Pescado seco			Frag. de S.M. "Sta. Catalina" y Sta. Teresa D. Ignacio Duque de Estrada		
Pedro Kioopin "Regreso" (Frag.)	Suecia	A. Menéndez	5/Dic./1779	Carbón			Lorenzo Lavee (Fr) Vencedor		
Juan Gabriel Witten "Zofia Magdalena" (Paq.)	Suecia	Idem	5/Dic./1779	Carbón			Cie. D. Melchor de "Africa" Jabeque de S.M. de Mesa		
J. Gerbrans Stolinga "Start Land" (Dog)	Holandia	Idem	18/Dic./1779	Barrilla, matalauva Alicante		Ostende	Cie. D. Manuel de "Carmen" Jabeque de S.M. los Reyes.		
Adolfo Lindskog "Esperanza" (Paq.)	Suecia	Idem	29/Dic./1779	Sardinas	Inglaterra		J. Fco. Jacinto Chaix (Fr.)	Claudio Michel (Fr) "Ntra. Sra. de la Luz"	
Nicolas Wter "Estrella" (Paq.)	Suecia	Idem	3/Enero/1780	Cebada	Marsella	Algeciras	Marina de Guerra del bloqueo		
Pedro Pedeston "De Griffion" (Dro)	Holandia	Idem	20/Enero/1780	Trigo, Habichuelas Roter. queso, pieles, maniteca, cerveza, hierro y flejes.		Barcelona	Marina de Guerra	Sta. Cecilia (Fragata de Que.)	



Carlos Jopker "Sandand" (Dro)	Holandia	Idem	22/Enero/1780	Bacalao	Lisboa	Marsella	Marina de Guerra	Sta. Rufina (Fra. de Guerra)
Bernardo Rossini "Postillon de Egipto"	Venecia	Idem	13/Marzo/1780		Inglaterra			Claudio Michel (Fr)
Pedro Niljson "Emmanuel" (Paq)	Suecia	Idem	14/Marzo/1780	Bataas, almídon queso, harina.			D. Miguel Derqui	D. José Piñero Carrasco
Pedro Lisek "Wassa Orden" (paq)	Suecia	Idem	25/Marzo/1780	Bacalao			D. Juan Martín Comba	D. Claudio Michel (Fr)
Aldfinar Frisk "Freden" (Paq.)	Suecia	José Ventura	27/Marzo/1780				D. Fco. Odisio	"S. Fro. de Paula"
Carlos Smith "Minerva" (Paq.)	Suecia	A. M. Chaves	17/Abril/1780	Trigo	Londres	Liorna		
Lars Norin "Sara Catharina" (Dro)	Suecia	Ant. M. Chaves	21/Abril/1780	Manteca, sardinas			D. Ambrosio Muñoz	D. Fernando Arias Sr. S. José y N° S° Asunción
Juan Uglá "Cristian de Gotemburg" (Paq.)	Suecia	Idem	28/Abril/1780	Salmón, arenación ahumado	Donglas (I. Man)	Liorna	D. Ambrosio Muñoz	
Juan Siman "Jonfron" (Frag.)	Suecia	Idem	29/Abril/1780	Sardina, estaño, losa			D. Miguel Derqui	
Nils Biorson "Fianskagig" (Berg)	Suecia	Idem	1/Mayo/1780	Limones, naranjas	Génova Liorna	Pieterburg (Rus)	D. Ambrosio Muñoz	D. Fernando Arias Sr. S. José N° S° de Asunción
Abraham Berg "Gustavo Adolfo"	Suecia	Idem	5/Agosto/1780	Bacalao		Nápoles	Marina de Guerra	"Carmen" (Jabeque de S.M.)
"Nansi"	Inglaterra	Idem	12/Agosto/1780				D. Lucas Barroso	Infante Carlos
Gabriel Cacace "S. Antonio" (Pol.)	Nápoles	Idem	25/Agosto/1780	Mercaderías	Londres Exon	Liorna Nápoles		
Andrés Belucci "Sorte Cortesse"	Venecia	Idem	13/Sept./1780	Mercaderías	Inglaterra	Liorna		
Pablo Marin Behr "Efliti Ghedem"	Dinamarca	Idem	18/Sep./1780					D. Lucas Barroso Infante Carlos
Nicolás Mourich "Inm. Concepción"	Austria	Idem	10/Febr./1781	Arroz, habichuelas, castañas, papel, habas, chicharros			Escuadra del bloqueo de Gibraltar	
Vicente de la Rosa "Ven. de Montenegro"	Toscana	Idem	27/Marzo/1781	Vinagre, pieles, cabras	Liorna	Liverpool	Escuadra del bloqueo	D. Antonio Barceló
Carlos Sigauisberg "Factor" (Paq)	Suecia	Idem	30/Marzo/1781	Bacalao	Inglaterra (Donu)	Niza		D. Claudio Michel San Antonio