

RELACIONES ENTRE LOS PUERTOS DE GIBRALTAR, CÁDIZ Y ALGECIRAS DURANTE EL TRIENIO CONSTITUCIONAL (1820-1823).

Pedro F. García Gálvez

La importancia que para el comercio internacional ha tenido siempre el Estrecho de Gibraltar es evidente.

Durante la Historia, el Estrecho de Gibraltar ha estado controlado por distintos pueblos o naciones. A partir de la caída de Gibraltar en manos inglesas, el Estrecho ha sido testigo del enfrentamiento entre dos puertos comerciales: Gibraltar y Cádiz. Cada uno representativo de una mentalidad y de un momento histórico.

El comienzo del siglo XIX es un momento de profundo cambio en las relaciones internacionales, tanto económica como políticamente.

El sistema colonial mundial se ha transformado, España ya no es la potencia de los siglos anteriores, Gran Bretaña será a partir de ahora la gran metrópolis económica y política. Esto se refleja en las relaciones entre los puertos de Gibraltar y Cádiz.

Nuestro estudio pretende conocer las relaciones comerciales existentes entre dichos puertos, en los años 1.820-1.823.

La fuente histórica utilizada ha sido el Diario de la Vigía del puerto de Cádiz. Se trata de un registro de entrada y salida de buques. Especificándose el tipo de embarcaciones, la nacionalidad, el puerto de origen y escalas realizadas, la carga, etc.

En estos años la Torre de Vigía está situada en la calle Sacramento, en la denominada Torre Tavira.

El análisis de los registros del Diario de la Vigía nos proporcionan abundantes e interesantes datos sobre las relaciones existentes entre los puertos de Gibraltar y Algeciras con el de Cádiz:

MOVIMIENTO DE BUQUES.

Se eleva, durante todo el Trienio a 1.144 barcos, lo que representa el 8,01% del movimiento total del puerto de Cádiz.

Historia

Movimiento de buques.

Año	Número total	Total			
		G.A	G.	A.	C.G.(1)
1.820	3.956	195	103	91	1
1.821	3.741	245	152	87	6
1.822	3.996	302	182	113	7
1.823	2.588	402	330	72	-
TRIENIO	14.281	1.144	767	363	14

Se puede ver que, tanto el número de embarcaciones como el porcentaje de los barcos procedentes de Gibraltar, con respecto al movimiento total del puerto de Cádiz, va aumentando cada año hasta llegar a ser un 10% más en 1.823 que en 1.820.

TIPOS DE EMBARCACIONES.

Del total de los barcos que proceden de Gibraltar y Algeciras, el 43,69% son de más de 100 toneladas (fragatas, bergantines, corbetas, goletas, etc.); el 53,58% son de cabotaje, inferiores a 100 toneladas (místicos, bombardas, laudes, etc.); y el resto, 2,44%, son militares.

Los barcos que proceden de Gibraltar en su mayoría pertenecen al primer grupo. Los que zarpan del puerto de Algeciras son costeros.

NACIONES.

La mayoría de los barcos que proceden de Gibraltar y Algeciras son de bandera española, le siguen los ingleses.

Países	% total
España	56,81
Inglaterra	19,05
Estados Sardos	6,11
Francia	4,45
Estados Unidos	4,02
Otros	8,70

Pero el análisis de las nacionalidades de los buques, según zarpen de Gibraltar o Algeciras es muy significativo: De Gibraltar, españoles son el 47,8% y extranjeros el 52,2%. Por el contrario los barcos españoles que proceden de Algeciras son el 98,8%.

PROCEDENCIA DE LOS BUQUES.

Tenemos que distinguir entre barcos que son originarios de los puertos de Gibraltar y Algeciras, y los que utilizan dichos puertos como escala en sus viajes con destino a Cádiz.

Los barcos que proceden originariamente de Gibraltar son un 81,61%, mientras que el 18,38% restante ha zarpado con anterioridad de otro puerto. Estos puertos son en su mayoría extranjeros (Marsella, Génova, etc.).

Estos porcentajes contrastan con los barcos procedentes de Algeciras, de donde originariamente sólo zarpan un 13,54%, mientras que el 86,45% restante procede de puertos casi en su totalidad españoles (Málaga, Vendrell, Tarragona, etc.).

CARGAS.

En el Diario de la Vigía no se registra el tonelaje de las mercancías. Esto hace que no se pueda establecer una estadística en términos absolutos; pero sí se puede conocer el número de barcos que transportan cada mercancía, y así elaborar unos baremos.

Ante todo comprobamos que el número de cargas procedentes de Gibraltar y Algeciras aumenta cada año, casi duplicándose entre 1.820 y 1.823.

Los tipos de mercancías que llegan al puerto de Cádiz procedentes de Gibraltar y Algeciras, son muy variados (2).

Productos	Porcentaje total carga
Alimenticios	57,11 %
Industriales	30,36 %
Varios	12,49 %

Señalar que en los productos industriales están incluidos tanto las materias primas como los productos manufacturados y transformados. En el total de este grupo las materias primas suponen el 24,7% del total de los productos industriales.

Para ver la procedencia de estas mercancías, hay que tener en cuenta que en el Diario de la Vigía no se especifica el origen del producto, sino del puerto del que procede el barco que lo transporta. En la mayoría de los casos el origen de los productos y la procedencia de los barcos es la misma. Pero esto no ocurre en el caso de Gibraltar, que previamente ha tenido que importar los productos desde otro puerto.

Los productos importados directamente desde Gibraltar, son muchos y muy variados: bebidas (ron, cerveza, vino), cereales (trigo, harina, arroz), coloniales (canela, té, pimienta, cacao), carnes, pescado salado (bacalao, arenques), textiles (ropa, lienzo, algodón), curtidos (cueros, pieles), productos siderúrgicos (hierro, acero), loza, etc.

Esta abundancia contrasta con los productos que importa el puerto de Cádiz, procedente de otros puertos a través de Gibraltar o Algeciras.

De Málaga son: el vino, las pasas, el aceite, los curtidos, el jabón, etc.

De Génova se importa: el vidrio, los cristales, la madera, el mármol y la cera.

De los puertos catalanes (Barcelona, Vendrell, Tarragona, etc.) son: el vino, el aguardiente, avellana, almendra, etc.

Del puerto de Algeciras procede: vino, cebada, trigo, azufre, carbón y cobre.

El análisis global de estos datos nos lleva a comprobar que tanto por el incremento del número de barcos, como por el aumento del número de mercancías que se produce en los años de 1.820 a 1.823; podemos confirmar una mayor influencia del puerto de Gibraltar en el comercio gaditano. Esto coincide con las cifras dadas por Sánchez Mantero (3) sobre el incremento de las exportaciones inglesas realizadas desde Gibraltar durante el Trienio Constitucional.

La importancia que Gibraltar adquiere en el comercio internacional, la vemos reflejada en los barcos de todas las banderas y procedentes de todos los puertos que hacen escala en la colonia inglesa. Esta importancia del puerto de Gibraltar ya la explica Sánchez Mantero: *“No sólo servía de plataforma para la introducción de mercancías inglesas en España, sino que era además la puerta falsa para la entrada de productos de otros países”* (4).

La cantidad y variedad de las mercancías que proceden del Peñón, no solo nos indican la riqueza de su comercio, sino que también le arrebató a Cádiz su importancia. Así lo expone García Baquero: *“a Gibraltar iban a parar todos los productos que antes se traían a Cádiz”* (5).

Gran parte del comercio realizado tanto en Gibraltar como en Cádiz era ilícito, es decir, de contrabando. (6). No sabemos en que medida el tráfico de mercancías registrado en el Diario de Vigía era completamente legal.

Por lo que respecta al puerto de Algeciras, hemos visto como es utilizado, en la mayoría de las ocasiones, por barcos españoles costeros. Estos barcos proceden de puertos españoles del Mediterráneo. En definitiva es un puerto de cabotaje, pero con las características de estar muy influido por la proximidad de Gibraltar, participando también en su comercio ilícito.

El puerto de Cádiz, que durante el siglo XVIII conoció sus momentos más brillantes, a partir de las guerras marítimas con Gran Bretaña comienza a sufrir una profunda crisis. Acentuada, como demuestra García Baquero (7), con la desaparición de la armada española, la guerra de la Independencia y la pérdida de los territorios americanos.

Así, el comercio gaditano a principio del siglo XIX está en una situación crítica. Los intercambios con las colonias americanas casi habían desaparecido y las medidas proteccionistas hicieron que se desarrollase el contrabando.

“Tal cúmulo de proyecciones no habían logrado sino que el comercio que antes centraba Cádiz se desplazase a la vecina plaza de Gibraltar” (8), pues los aranceles eran notablemente inferiores.

Historia

Ante el auge del comercio gibraltareño, dada su condición de puerto franco, y la decadencia del gaditano; los comerciantes de Cádiz ven como única solución que su puerto fuese clasificado como puerto franco, esto no se le otorgaría hasta 1.829 (9).

Resumiendo, los años del Trienio Constitucional (1.820-1.823) suponen un mayor agravamiento de la

crisis del puerto de Cádiz, y uno de los mejores momentos del comercio gibraltareño.

En estos años el puerto de Algeciras es un puerto de cabotaje, dentro de la cadena de puertos españoles del Mediterráneo. Y al mismo tiempo influido por la cercana sombra del Peñón.-

NOTAS:

- (1) Número total. Es el movimiento de barcos del puerto de Cádiz.-
Total G.A. Es el número de barcos que proceden de Gibraltar más Algeciras.
G.- Barcos de Gibraltar.
A.- Barcos de Algeciras.
C. G. Barcos que parten de Gibraltar y hacen escala en Algeciras.-
- (2) Para el análisis de las mercancías, en nuestro estudio hemos agrupado las cargas en: productos alimenticios: bebidas; frutos y huerta; cereales y derivados; coloniales; carne, pescado y lácteos; sin especificar (comestibles); y otros (tabaco, sal). Los productos industriales: madera y derivados; textil; química y afines; curtidos y espartos; siderurgia; loza y vidrio; otros (cera, carey, mármol, etc.).-
Varios: carga sin especificar (encargos, mercancías, etc.); otros (correo, lastre, etc.).-
- (3) Sánchez Mantero, R.: Los Cien Mil Hijos de San Luis y las relaciones franco españolas, Sevilla 1.981, pág. 131.-
- (4) Ibidem, pág. 131.-
- (5) García-Baquero González, A.: Comercio Colonial y Guerras Revolucionarias, Sevilla 1.972, pág. 45.-
- (6) Véase, Sánchez Mantero, R.: El contrabando en Gibraltar en la primera mitad del XIX; en Moneda y Crédito, núm. 157, Madrid, junio 1.981.-
- (7) García-Baquero González, A.: Ob. Cit., pág. 243-244.-
- (8) Ibidem, pág., 246.-
- (9) Fernando VII concedió el puerto franco a Cádiz, el 21 de febrero de 1.829.-