

LA NAVEGACIÓN A VAPOR Y EL PUERTO DE GIBRALTAR.

Francisco Tornay de Cózar / Archivero Honorífico Municipal de la Línea de la Concepción.

Se suele decir que quien hace la ley hace la trampa. Sin embargo, en el caso de la cesión de Gibraltar por España a la Gran Bretaña, por el tratado de Utrecht de 13 de julio de 1713, no fue precisamente Felipe V el que hizo la trampa, sino la Reina Ana de Inglaterra, al declarar muy astutamente en 1715 puerto franco a Gibraltar. Ya que ello venía a ignorar algunas condiciones del Artículo X; “... que para evitar cualesquiera abusos y fraudes en la introducción de las mercaderías, quiere el Rey Católico, y supone que así se ha de entender, que la dicha propiedad se cede sin jurisdicción alguna territorial”. Pero de cualquier forma, la franquicia del puerto de Gibraltar, impuesta a la Reina Ana por el Rey de Marruecos -según algunos autores- lo convertiría años más tarde en uno de los puertos más atractivos, tanto en el reavituallamiento de los barcos que navegaban por el Mediterráneo, como en la descarga de todas clases de mercancías, especialmente productos manufacturados ingleses y americanos, primeramente con barcos de velas y posteriormente de propulsión a vapor. Y es precisamente de la navegación a vapor y en su relación con Gibraltar y otras zonas del Estrecho, de lo que vamos a tratar en esta comunicación.

Según el ex-gobernador militar de Gibraltar Sir William G.F. Jackson, en su libro “*The Rock of the Gibraltarians*”, publicado en 1988, el primer buque de vapor que llegó a Gibraltar fue el “*Royal George*” en 1823, y al parecer fue acogido con cierta chacota. Sin embargo, las ventajas de un barco que podía navegar a donde y cuando quisiera, proyectar sus movimientos, mantener un horario y ganarse así su mantenimiento tres veces mejor que un velero, pronto se hicieron obvias. El cambio de la vela al vapor, respaldado por importantes fondos financieros fue rapidísimo.

Gibraltar empezó enseguida a perder sus visitantes y su comercio de tránsito, porque los barcos podían ahora cruzar el Estrecho sin dilaciones. Luego los barcos de vapor empezaron a utilizar el puerto de Gibraltar para carbonear; pero en esto como en otras cosas que exigen riesgos, espíritu de empresa y previsión, Gibraltar perdió el barco. Cuando, tardíamente, se empezó a carbonerar aquí, se hizo a base de mano de obra.

Comunicaciones

Los centenares de hombres que cargaban el carbón en espuestas, en ardua y desesperanzada competencia con la maquinaria en puertos más progresivos, se convertirían en la punta de lanza del movimiento obrero en Gibraltar. Cien años después que surgiese la necesidad y la oportunidad, acres de grúas correderas y de ganchos agarraderos fueron instalados en el muelle Norte, con un coste muy elevado, para imprimir a la operación del carboneo la velocidad que hacia mucho tiempo exigían los buques. Pero, ¡ay!, ya para entonces los barcos empezaban a cambiar el carbón por el *Fuel-oil*, y como sucedió con el cambio anterior, los barcos que quemaban carbón no tardaron en desaparecer de los mares⁽¹⁾.

Referente a las compañías navieras que operaban con veleros en Gibraltar no hemos podido encontrar información sobre las mismas. En cambio no ha ocurrido lo mismo con las de buques a vapor. A este respecto el periódico de Algeciras, *"El Grito de Carteya"* publicaba el día 3 de diciembre de 1835 la siguiente información: *"GIBRALTAR.- El paquete de vapor que se espera llegar a esta bahía el 29 del presente mes, se cree que el día 3 de diciembre próximo venidero saldrá para Cádiz, Lisboa, Falmouth y Londres tocando en Oporto si el tiempo lo permite. Giro Hermanos Agentes"*. Este mismo periódico continua escribiendo sobre el tema:

"Willcox & Anderson" anuncian al público que desde principio del año próximo venidero saldrá de Gibraltar un barco Vapor todas las semanas siguiendo la misma línea de puertos que los anteriores. Para tal efecto una compañía de Comerciantes ricos han determinado poner en movimiento cinco barcos de la mayor magnitud bien condicionados y con las mejores comodidades para los pasajeros. Tres de ellos se están construyendo ya en el río Támesis por los SS Fletcher y Fearnell y los SS Curling, Young y Compañía. Uno de ellos de 800 toneladas y de fuerza de 300 caballos, otro de 600 toneladas y fuerza de 200 caballos y el último de 550 toneladas y fuerza de 300 caballos. Estos tres buques, unidos al conocido hasta ahora con el nombre de "Liverpool", y otro que piensan comprar, formarán los cinco barcos que constantemente harán sus viajes como queda referido. Creen los empresarios que luego se hallen dichos vapores en movimiento extenderán la línea de navegación a toda la costa de Portugal, y del Norte y Sur de España, tocando siempre de puerto en puerto. Estos vapores van consignados en Gibraltar a la respetable casa de comercio de los Sres. Giró Hermanos".

Para los buques de vapor el desquite empezó con los contratos de transporte postales. En 1837 la firma inglesa Wilcox & Anderson había iniciado un servicio de navegación a vapor con Portugal y sus barcos eran, no sólo más veloces, sino también más regulares que los correos a vela utilizados por el Almirantazgo británico. Anderson lo demostró con tanta firmeza que, en agosto de 1837, obtuvo del gobierno un contrato de 29.600 libras esterlinas al año por el servicio postal mensual con Gibraltar. Con esta imprevisible intromisión histórica de la empresa privada en la ciudad tan celosamente defendida de un ministerio, el vapor pudo afirmarse como el medio más eficiente para el transporte del correo, lo que condujo a la afluencia de nuevos contratos de correos con sociedades inglesas. El primero de estos contratos correspondió al correo trasatlántico y fue confiado en 1.838, a Samuel Cunard, un comerciante de Nueva Escocia. Este servicio fue inaugurado en julio de 1.840 con el barco de madera y ruedas laterales de paletas *"Britannia"* de 2.500 toneladas. Es interesante advertir que, pese al contrato postal, los primeros viajes de la Cunard no fueron rentables y que al año siguiente el gobierno aceptó aumentar su subvención anual pasando de 60.000 a 81.00 libras esterlinas. Evidentemente, las compañías de navegación a vapor oceánicas, de no contar con contratos, no tenían la menor esperanza de poder sobrevivir, tal como realmente ocurría. Entre tanto, Wilcox & Anderson, bajo la denominación de *"Peninsular Steam Navigation Company"*, habían obtenido otro contrato para llevar correo a Egipto y la India; por esta razón añadieron las palabras **and Oriental** a su razón social y se hicieron famosos como **P. & O.** siendo hasta los últimos años uno de los mayores grupos marítimos del mundo⁽²⁾.

Diez años más tarde, en 1850, se establecía un servicio regular de vapores entre Algeciras y Gibraltar, varios años antes de que se construyera el ferrocarril Algeciras-Bobadilla, como lo acredita el siguiente anuncio: “... *El Vapor de Hierro “El Vencedor” saldrá diariamente de ésta a las 7 de la mañana y 2 de la tarde, y de Gibraltar de las 11 de la mañana y 6 y media de la tarde. Los domingos de ésta a las 8 de la mañana y de 7 y media de la tarde. Conduce correspondencia diaria. Tendrá dos días de descanso para limpieza*”⁽³⁾.

A mediados del siglo había un servicio regular con la capital de la provincia; en 1855 el vapor de hierro “LIGERO” hacia semanalmente la travesía Cádiz-Tarifa-Algeciras-Gibraltar, llegando a veces hasta Málaga. Este servicio aumentó el número de vapores en los siguientes años⁽⁴⁾.

En Algeciras hacían escala los numerosos vapores que realizaban la línea Cádiz-Marsella; esto permitía, no solo una mejor comunicación con la capital, sino también con toda la costa del levante español (Málaga), Almería, Cartagena, Valencia, Barcelona y con el sur de Francia. Eran vapores que atracaban en Gibraltar y que realizaban rutas regulares entre esta ciudad e Inglaterra, tocando en Cádiz y otros puertos. Pero Gibraltar no solo ofrecía la posibilidad de trayectos internacionales para los campogibaltareños; a mediados del siglo XIX existía un servicio regular de vapores entre Gibraltar, Sanlúcar y Sevilla.

El periódico algecireño “EL ÚLTIMO TELEGRAMA”, con fecha 2 de octubre de 1897 publica la siguiente noticia:

“Ahora resulta que el muelle que la Compañía del Ferrocarril Algeciras-Bobadilla hizo construir en Gibraltar para que sus dos vaporcitos atraquen, no ofrece calada suficiente durante la bajamar. El domingo pasado quedó embarrancado durante dos horas uno de los vapores; y los boteros de Gibraltar resentidos por el perjuicio que dicho muelle les ha causado convinieron en dejar aislado al pasaje en el vapor más de dos horas”.

Desde los primeros tiempos de la navegación a vapor, los veleros aún competían en el tráfico de mercancías y pasajeros, y ya existía un servicio marítimo entre Cádiz y Gibraltar. Y aunque Cádiz no fue declarado puerto franco hasta el año 1837, ya en 1820 competía con el de Gibraltar que disfrutaba de franquicia desde 1715. “El Diario marítimo de la Vigía”, de Cádiz de 21 de diciembre de 1820, recoge la siguiente información al respecto:

“Goleta americana, “Carlos”, Francisco Glabery. De Gibraltar en lastre a don Mariano Leford, fondeó en la bahía. Para Gibraltar:- La bombardera sarda “Paulina”, Capitán Felipe Maggiolo, saldrá a la mayor brevedad. Se acudirá al capitán a bordo. A don Antonio Francia, Calle de Guanteros, Cádiz. Han entrado las embarcaciones siguientes: “Bergantín americano, “Gustavus”, William Martín, de Gibraltar con vino y 10.000 ps.fs, a los señores D.J.S. Falk y Company. Fragata sueca “Dratrunghen”. Andrés Ralberg, de Gibraltar en lastre, su cónsul”⁽⁶⁾.

Otras noticias de mediados de siglo dan cuenta de la desaparición de un pasajero español de un buque a su llegada al puerto de Gibraltar:

“Cuando volvíamos al hotel el señor X tuvo que marcharse a toda prisa a pesar de lo cansado que venía, porque había recibido un aviso del capitán del barco, aviso que también se nos comunicó a los demás pasajeros: Un caballero español, uno de los comerciantes más ricos de Cádiz que había tomado el vapor, había desaparecido. No se notó su falta hasta que se echó la cuenta de los pasajeros que desembarcaban en Gibraltar. La noche anterior,

se hallaba en su camarote a las ocho y media; se encontraba mal y le vieron salir a cubierta, pero nadie recordaba haberlo visto después, por lo que se supone que se cayó por la borda. Su equipaje estaba intacto. el motivo de su viaje era visitar a una hija que vivía en Gibraltar”.

El *Gibraltar Chronicle* periódico publicado por los oficiales de la guarnición de fecha 2 de mayo de 1846 informaba en sus páginas sobre este incidente:

“El vapor “Villa de Madrid” llegó a Gibraltar el 29 de abril y salió el 1 de mayo de 1846. Pasajeros que desembarcaban en Gibraltar: Los señores Recart, Eduardo y familia, Espena, Garesse, Siere, Raves, Vrea, Rodríguez, Trugello, Ramírez, Gretto, Ternodey, Grem, Molina, Ugarte, y diecinueve más”⁽⁷⁾.

“... no deja de ser curioso que la moderada actividad viajera registrada por el litoral meridional español no se debiera al hecho de apenas haberse visto la zona afectada por la guerra romántica por excelencia, sino, solo y exclusivamente, de resultas de aplicarse a la navegación la propulsión a vapor. El fenómeno se comprende a las primeras de cambio. Si bien el invento emancipó a los buques del abur caprichoso de los vientos, fue a costa de uncirlos al yugo de las escalas carboneras. De aquí que el desvío viajero hacia la destartalada y ojerosa España romántica, lo compensó hasta cierto punto cierta servidumbre que ató en corto a los derroteros de los vapores de la “Peninsular & Orient Line”, el primer servicio regular de pasajeros que enlazó Inglaterra con Italia y el Oriente Próximo. La necesidad de escalar en Gibraltar para suministrarse de combustible, posibilitó la aparición por su campo adyacente, de un tráfico computable como turístico. La integraron, en su mayoría, turistas ingleses camino de Italia. Gente que prefirieron la monotonía de un viaje por mar, en vapores impelidos por el giro de las enormes ruedas de paletas prendidas como muletas a sus costados”⁽⁸⁾.

La bahía gaditana estaba comunicada con la península a través de lo que en el siglo XIX se conocían como *Ruta Andaluza*, *Ruta del Mediterráneo* y *Ruta de Galicia y el Cantábrico*. A diario partían buques que transportaban carga y pasaje hacia Huelva o Sevilla, a través de Sanlúcar de Barrameda, Bonanza o Ayamonte. Igualmente las compañías navieras conectaban cada día al puerto de la Bahía de Cádiz con Algeciras o Málaga, haciendo escalas en Tarifa o Gibraltar y prolongando con frecuencia la travesía hasta Tánger, puerto con el que había mucho tráfico, o Almería.

El día 22 de agosto de 1850 Juan de Valera, tras su llegada a Cádiz procedente de Málaga le comunicaba a su madre lo siguiente: *“...después de 22 horas de navegación, algo mareado y no de muy buen humor, sin tocar en Gibraltar, llegué a esta ciudad a las 5 de la tarde. Cádiz me ha parecido hermosísima”*. Aparte del elogio dirigido a la ciudad de Hércules, la queja sobre el viaje que realizaba el gran escritor, no hacía más que reflejar una realidad cotidiana; los viajes en barco, aún en distancias cortas, duraban mucho y, casi siempre, eran muy incómodos para los viajeros todavía a mediados del siglo pasado. Como ejemplo, cabe resaltar que, en el anuncio de la partida del vapor inglés *“Lion Belge”*, se indicaba que su travesía desde Cádiz hasta Gibraltar haciendo escala en Algeciras, tendría una duración de ocho horas. Por su parte el vapor español *“Vascoandaluz”* señalaba que su viaje a Vigo duraría 46 horas⁽⁹⁾.

Retrocediendo algunos años, el primer buque de vapor español fue construido en los astilleros de Los Remedios, en Triana, Sevilla, para la Real Compañía del Guadalquivir. El barco fue botado el 30 de mayo de 1817, con el nombre de *“Real San Fernando”* (Alias El Betis). Estaba propulsado por sendas ruedas de paletas laterales, cubriendo el servicio de pasajeros y carga entre Sevilla y Sanlúcar de Barrameda en nueve horas. Más tarde, el día 8 de julio del mismo año, inauguraba su servicio hasta Cádiz en 17 horas⁽¹⁰⁾.

Pero el gran auge de la navegación a vapor tanto en transporte de mercancías como de pasajeros, incluso mixto, tendría lugar en el Mediterráneo tras la apertura del Canal de Suez en la segunda mitad del pasado siglo. Y en ese sentido el puerto de Gibraltar ocupó un lugar muy importante como primera escala de los vapores procedentes del Atlántico para carbonear. Sin embargo, la construcción del canal no fue muy bien vista en principio por la Inglaterra victoriana, por la ya crónica rivalidad imperialista con la Francia de Napoleón III. Pero inaugurado el canal el día 17 de noviembre de 1869 por la emperatriz Eugenia de Montijo, la Gran Bretaña, viendo las grandes ventajas que el canal representaba para sus colonias tanto en África como en Asia y asegurado su control estratégico desde sus otras colonias -Gibraltar, Malta y Alejandría- se acomodó a la situación del momento, reconociendo al mismo tiempo que la gigantesca obra la había realizado el ingeniero francés Miguel de Lessepp con una inversión de 500 millones de francos.

Enormes fueron los beneficios económicos y para las rápidas comunicaciones marítimas entre Europa y Asia con la apertura del Canal de Suez; en tan solo el primer año de funcionamiento 1869-1870 pasaron por el mismo 486 barcos de diversas nacionalidades; 18 años más tarde, en 1888, el tráfico de buques alcanzaba los 3.440 con 6.640.834 toneladas. Dicho incremento fue debido a la iluminación nocturna por electricidad. En ese año precisamente la naviera británica Peninsular y Oriental, la célebre “P. & O.”, rival de la francesa “Messageries Maritimes”, acuerda utilizar el paso por el canal. Ya por entonces las obras de otro canal, el de Panamá, se encontraban muy avanzadas y serían inauguradas muy tardíamente, en julio de 1920.

Retornando al puerto y depósito de carboneo para los barcos de vapor de Gibraltar, el gobierno inglés invirtió grandes cantidades de dinero en la ampliación y construcción de nuevos muelles e instalaciones en la colonia. Ya en 1851 se había emprendido la prolongación del muelle nuevo, donde se emplearon 700.000 toneladas de piedras extraídas de las canteras del Peñón. Durante décadas el puerto de Gibraltar ocupó muchas páginas tanto en la prensa local como en la internacional. Investigando sobre ello nos encontramos con un artículo publicado en el bisemanario linense “EL NUEVO PAPEL” de fecha 1 de septiembre de 1887:

“GIBRALTAR Y CEUTA”. Ahora que algunos periódicos españoles y extranjeros, que gozan de legítima popularidad, han lanzado a los vientos de la publicidad, la estupenda noticia de que el gobierno español, cedia Ceuta, posesión que tenemos en África, por la plaza española de Gibraltar; vamos a permitirnos dar nuestra humilde opinión, sobre el asunto; sin llegar, por esto a creer ni remotamente, que pudiera tener visos de veras, tan gratuita especia. La plaza de Gibraltar, como punto comercial, tuvo un tiempo, gran resonancia entre todos los puntos mercantiles del mundo; pero con la apertura del Canal de Suez, que tanto le debe al comercio en general, vino la total decadencia en su comercio; porque antes de hallarse abierta aquella vía de comunicación, todos o la mayoría de los buques que cruzaban el Estrecho, tenía que hacer escala en la bahía de Gibraltar, para obtener el necesario combustible que para la navegación necesitaban: hoy aprovechando vías más cortas, no le es de tanta necesidad el visitar este puerto, y esto lo demuestra palpablemente el ningún movimiento de buques mercantes que se observan en su bahía”.

El Gibraltar de hoy no es el de hace veinte años. En aquella época se consideraba como otras Américas; el comercio se hacía en escala sorprendente, y sus estrechas calles siempre se hallaban cuajadas de gentes que, de todas partes del mundo, venían a comerciar, y en su bahía se concentraban a todas horas centenares de buques anclados.

El día 6 de octubre, este mismo semanario se ocupaba del puerto de Gibraltar, con el siguiente editorial:

“LOCAL.- Se acerca el invierno y éste, por lo oscuro que se presenta en lontananza, promete ser desagradable en extremo para la clase proletaria. El movimiento que se observa tanto aquí como en la vecina plaza es escaso dado el considerable número de población trabajadora. Aparte del trabajo que ofrece la carga y descarga del carbón mineral que en la bahía de Gibraltar da ocupación a muchos de nuestros trabajadores y de varias obras que se practican en aquella plaza, todo está completamente paralizado, creyéndose que la presente crisis ha de extenderse, llegando a sentirse sus resultados hasta lo más apartado de nuestro campo: El trabajo del carbón en Gibraltar durará a no dudarlo, el tiempo que en Malta dura la epidemia, que a nuestro sentir ha de ser breve, según las noticias que de la enfermedad llegan hasta nosotros. Levantadas las cuarentenas las embarcaciones que tocan en este punto, hoy obligadas a observarlas, el movimiento regular volverá a aquella plaza y la mayoría de los vapores que hoy se proveen de carbón en Gibraltar lo harán en Malta por las considerables ventajas que les proporcionan comparadas con las de nuestra vecina plaza. Todos conocemos que nuestra localidad, población trabajadora que no cuenta con más recursos que el trabajo, y que al faltarle éste inevitablemente sentiremos muy de cerca sus desagradables consecuencias.

Las circunstancias de nuestra proximidad a una plaza extranjera, donde muchos de los españoles la consideran como la gran ciudad de Jauja, es causa de vemos constantemente “favorecidos” por innumerables braceros procedentes de todas partes, en particular por aquellos que al tomar la licencia en penal de Ceuta y son desembarcados en Algeciras, primer punto de África en nuestra península, corren hacia nosotros, y así nuestra población aumenta con perjuicio de la misma, en razón a que por mucha ocupación que ofrezcan, nunca puede ser bastante a satisfacer a tanta gente. Es necesario fijen nuestra autoridades sobre este punto la atención y vean en lo posible de evitar, por los medios legales que estén a su alcance, la aglomeración de tanto forastero desocupado que merodea por nuestro pueblo”.

“La Escuadra de los Sres. Haynes de Gibraltar y de Cádiz, pronto contará con un barco más. Véase el diario calpense “EL ANUNCIADOR” dice con respecto al vapor inglés “Glanwern” encallado al próximo pasado mes de agosto en “Los Cabezos”. El vapor “Glanwern” que naufragó el día 20 de agosto pasado a las nueve de la noche encallado en “Los Cabezos” fue puesto a flote el sábado último a las dos de la tarde, teniendo que ser remolcado y varado al Este de Tarifa, temiéndose se fuera a pique a consecuencia de hacer mucha agua. Dicho buque fue vendido en pública subasta el día 8 del mes pasado, en la cantidad de 35 pesos fuertes, a la casa de los Sres. Haynes; desde ese día dichos señores empezaron los trabajos para la salvación del buque, empleando para esta operación tres bombas a vapor para achicar (direct Pumps), enviando expresamente al lugar del siniestro a los vapores: “William”, “Haynes”, “Mulay Hassan”. “Servando” y “Anita”, barcasas etc., gran parte del personal de operarios de los talleres de Cádiz y Gibraltar, además de los buzos de Cádiz. Ha contribuido mucho al buen éxito de la empresa nuestro paisano don Ricardo Fortunato. El “Glanwern” fue remolcado ayer tarde a esta bahía por los vapores arriba mencionados, habiendo sido anclado frente a la fundición de los salvadores y con las bombas funcionando para achicar el agua que aún hace. La dirección de los trabajos de salvamento ha estado a cargo del socio de la casa Haynes, D. Benjamín y D. Tomás Haynes (primo). El “Glanwern” fue construido en Sunderland en 1882, con 641 toneladas de registro”.

Mientras tanto, la descarga y carga de carbón mineral en Gibraltar, a falta de depósitos instalados en los muelles, se realizará en barcasas ancladas en la bahía. A este respecto el “Diario de Cádiz” en su edición de fecha 21 de marzo de 1890 escribe lo siguiente:

“Triste suceso en Algeciras.- Una barcaza que conducía a los descargadores de carbón que trabajaban en los pontones de Gibraltar hundiose a causa del temporal. Han aparecido cinco cadáveres e ignorase el paradero de tres de los obreros que iban en la misma. En La Línea, donde residen las familias de las víctimas, hay una verdadera consternación. Otra barcaza cargada de hierros, se estrelló contra el rompeolas, pero se ha salvado la tripulación. También un niño que estaba en el muelle fue arrastrado al mar por unas olas”.

El 23 de febrero de 1892 el “Diario de Cádiz” informa:

“El fuerte temporal que viene reinando en el estrecho ha sido causa de que tres depósitos flotantes de carbón surtos en la bahía de Gibraltar, hayan roto las amarras y hayan venido a embarrancar en las playas de poniente de La Línea. Desde Gibraltar se dispararon dos cañonazos de alarma y una compañía de la guarnición de Gibraltar se trasladó inmediatamente a La Línea para prestar auxilio, con todos los aparatos de salvamento. Afortunadamente los tres depósitos llegaron a tierra cuando sus tripulantes ya los habían abandonado”.

El 2 de abril de 1892 este mismo diario anuncia una huelga en Gibraltar:

“Los braceros que se dedican a la carga y descarga de carbón, se han declarado en Huelga en Gibraltar, alegando que hay en la plaza una colonia de seiscientos gallegos, que se dedican a hacer este trabajo y que los perjudican enormemente. Anoche, un grupo de braceros allanó la oficina de los señores D.A. Mateos e Hijos, para que los gallegos que contrata dicha casa cesaran en estas operaciones. La prensa de Gibraltar lamenta hoy que la autoridad no hubiera tomado cartas en el asunto para evitar que el atropello tomara las grandes proporciones que tomó”.

En el año 1894 el Parlamento inglés destinaba 45 millones de pesetas para la construcción de un muelle (2.025.000.- Ptas.), establecer un dock y talleres para reparaciones (8.150.000.- Ptas.). El resto hasta completar los 45 millones se destinarán a trabajos de excavaciones y dragado del actual puerto, debiendo estar finalizadas las obras no más tarde del año 1.900.

Coincidiendo con las citadas obras en Gibraltar, el gobierno español por R.D. de 23 de octubre de 1894, deshabilitaba a la Aduana de La Línea y ampliaba la zona fiscal condenando con ello a la miseria a la población linense. Con tal motivo el Ayuntamiento en pleno solicitó del Ministro de Hacienda la reforma del citado R.D., exponiendo entre otras razones lo siguiente:

“La Plaza de Gibraltar, por sus condiciones militares, carece de habitaciones suficientes para proporcionar albergue al infinito número de operarios allí siempre indispensables, para sus no interrumpidas construcciones y para el inmenso comercio que sostiene, así en su localidad como en el Puerto, cuya importancia para nadie es desconocida, como tampoco el exorbitante número de braceros que necesitan y sostiene. Pues bien la inmensa mayoría de esos braceros son vecinos de La Línea, lo que proporciona a la misma por tan honrosos medios un ingreso semanal de más de 100.000.- pesetas. A parte de dichos obreros hay que sumar los ochocientos que tienen ocupación en los trabajos del muelle y en la carga y descarga del carbón mineral destinado a los buques de vapor, cuyos jornales ascienden a sumas importantes que mantienen a numerosas familias ”.

Comunicaciones

En 1899 el gobierno británico aprueba otro presupuesto de 230.000 libras esterlinas para la continuación de las obras del muelle nuevo, que en dicho año ya alcanzaban una extensión de un cuarto de milla y 130 pies de abertura, constituyendo un excelente abrigo para los barcos en días de temporales. Estos muelles cuentan con grandes almacenes para el carbón mineral y evitan toda clase de peligros. Igualmente fue aprobado otro presupuesto de 3.500.000 libras esterlinas para obras de defensa, con tres diques secos con capacidad para los mayores buques de guerra, un muelle cerrado y ampliación de los astilleros. El llamado Muelle del Almirantazgo tendrá una extensión de 4.000 pies, así como otro muelle que partiendo de la batería de la “*Lengua del Diablo*” se extenderá en dirección Oeste con destino al tráfico comercial.

De las instalaciones portuarias de Gibraltar y de su comercio en 1900 daba cuenta el Cónsul de España en dicha plaza, D. José Congosto:

“Si consideramos a Gibraltar aisladamente, poca importancia comercial puede tener, debido a lo limitado de su población, que no pasa de 25.000 habitantes (20.000 civiles y 5.000 militares), cuyo número irá disminuyendo paulatinamente con las medidas restrictivas impuestas por el gobierno británico con el único y exclusivo objeto de reducir la población civil a lo estrictamente indispensable para las necesidades de la guarnición, pero teniendo en cuenta que Gibraltar es un puerto franco concurrenciadísimo por toda clase de buques que admiten carga para todos los puertos del globo y que está situado en nuestra Península, fácil es comprender la importancia que tiene y lo conveniente que sería para España aprovecharlo como puerto de tránsito para nuestros productos.

El puerto de Gibraltar, a pesar de la competencia que le hacen los de Malta, Argel y Tánger, no ha decaído en importancia, como puede verse por el siguiente cuadro de movimiento de buques durante los años 1898-99.

Tampoco se observa diferencia notable en el número de buques españoles, aunque sí se inicia el aumento de vapores pertenecientes a navieras de Bilbao. Terminadas que sean las obras que en este puerto se están realizando y cuyo avance se nota sensiblemente, y reemplazados los depósitos flotantes de carbón por los que se construirán en los muelles, con lo que facilitará la navegación dentro del puerto, la importancia que alcanzará Gibraltar será verdaderamente extraordinaria, porque los buques tendrán seguro abrigo, de que hoy carecen, y podrán disponer de buenos diques secos para efectuar toda clase de reparaciones”.

En ese mismo año de 1900, 2.200 españoles trabajaban en un nuevo dique seco y en una nueva extensión del muelle nuevo, cuyo importe total de salarios ascendía a 51.000 ptas. semanales, poco más de mil libras esterlinas, según el tipo de cambio existente (51 a 55 pesetas por libra en 1899), recuperándose a 17 durante la guerra mundial de 1914-1918), aproximadamente la quinta parte del salario de un trabajador que realizaba un trabajo igual en la Gran Bretaña), pero el promedio de 23 pesetas a la semana era tres veces más que de lo que pagaban los terratenientes andaluces a los peones que trabajaban en sus grandes propiedades. No eran los muelles el único sitio donde había trabajo; se necesitaba hacer reparaciones y obras de mejora para el ejército, y la población civil necesitaba servicio doméstico y otras clases de trabajadores⁽¹⁾.

A este respecto, el día 30 de enero de 1904, el periódico satírico de Algeciras “*LA CATAPLASMA*”, que dirigía Manuel Valdivia, publicaba el siguiente artículo:

“¡Infelices trabajadores españoles que vais desgraciadamente a trabajar en el Dique de Gibraltar!. No

halláis protección en vuestra patria y se os obliga a buscarla en el extranjero. Sin embargo, regresáis de una plaza extranjera y a la llegada a vuestra misma casa se os veja, tritura y ofende”.

Continuando con las noticias de la prensa, referente al puerto de Gibraltar, el “*Diario de Cádiz*” en su edición del 26 de abril de 1914 escribe:

“Obras en el Puerto de Gibraltar.- Según dicen de aquella plaza, se viene notando los trabajos de construcción del nuevo muelle comercial que felizmente, llevan a cabo los conocidos contratistas Sres. Tophan, Jones & Ralton Limited, adelantan rápidamente pues ya hace varios que se trabaja con mucha actividad de noche para dar mayor impulso a la colocación de los “blocks” de hormigón. Ya se ha unido el nuevo muelle comercial con el viejo, por la parte donde atracan los vapores de Algeciras, y dentro de pocos días habrá terminado un buen trozo de muelle, puesto que ya están colocando las piedras para efectuar luego el relleno”.

“Diario de Cádiz.- 3 de junio de 1915:

Ha ocurrido en Gibraltar un suceso lamentable esta mañana, entre ocho y ocho y media de la mañana, a bordo del vapor noruego “Hildur”, que consignado a la “London Coal Company, había llegado a este puerto con cargamento de carbón. Para descargar el combustible hallábase al costado del almacén N° 31 y la explosión se produjo al abrir las escotillas y entrar en contacto los gases emanados del carbón con los cigarros encendidos de los descargadores. Catorce de los obreros que iban a efectuar la descarga resultaron con graves quemaduras”.

Por supuesto que muchos accidentes como estos tuvieron lugar en el puerto de Gibraltar a lo largo de los años, incluso la explosión de un barco cargado de municiones de la marina de guerra británica, el “*Bedenham*”, en la mañana del 27 de abril de 1951.

Hemos hablado de diversos aspectos del puerto y otros detalles de la navegación a vapor en Gibraltar, sin embargo, muy poca información relacionada con las agencias y compañías navieras establecida en dicha plaza. En tal sentido dedicamos este último capítulo a las mismas.

Considerando, que el primer barco de vapor que arribó a Gibraltar, el “*Royal George*”, tenía lugar en 1823, es de suponer que la casa M.H.Bland & Co. Ltd. debió ser también la primera agencia naviera de vapores en Gibraltar, teniendo en cuenta que dicha firma fue fundada en 1821. Siguiéndole en antigüedad la “*Giro Hermanos Agentes*” en 1835, consignatario de la naviera británica, “*Willcox & Anderson*”, que en 1837 firmaba contrato con el Almirantazgo para el servicio postal mensual entre el Reino Unido y Gibraltar. Según la “*Guía de Gibraltar y su Campo*” publicada en 1899 por Lutgardo López Zaragoza, existían en Gibraltar las siguientes compañías navieras y agencias consignatarias:

- **M.H. Bland & Co.Ltd.** de Gibraltar a Tánger. - Vapores “*Gibel Muza*”, “*Gibel Tarick*” y “*Hércules*”. De Gibraltar a Tetuán y Melilla.
- **Compañía Naviera Mersey.**- Línea de Marruecos: Desde Londres a Marruecos. Agentes: Bland y Compañía.
- **Compañía Ferroviaria Algeciras-Bobadilla:** Servicio de vapores entre Algeciras y Gibraltar. Vapores: “*Margarita*” y “*Enrique*”.
- **Compañía Trasatlántica de Barcelona:** Servicio regular entre Cádiz, Tánger y Gibraltar. Vapor “*Joaquín del*

Comunicaciones

- Pielago*". Agente: D. Juan Onetti.
- **Anchor Line:** Vapores entre Glasgow, Portugal, España, Italia, Sicilia, Austria, Egipto, Bombay, Calcuta y otros puertos. Agentes en Gibraltar: Henderson Hermanos C/ Irish Town. (A esta misma compañía; Glasgow Line Steamship, pertenecía el vapor "*Utopía*", de 2.731 toneladas que el 12 de marzo de 1891 se hundió en el puerto de Gibraltar, con 814 pasajeros italianos a bordo que hacían el viaje entre Nápoles y Nueva York).
 - **Línea Cunard:** Entre Liverpool, Gibraltar, Italia, Sicilia y los puertos del Adriático y Levante. Agentes: Bland y Compañía.
 - **Línea Francesa de Génova al Brasil y La Plata:** Escalas en Marsella, Gibraltar, Islas Canarias, Brasil, Buenos Aires. Agentes: Longlands Gowell, Gibraltar.
 - **Línea Haynes:** Entre Gibraltar y Costa de Marruecos e Islas Canarias. Agentes: Tomas Haynes, Plaza del Martillo.
 - **Línea Hall's:** Londres, Gibraltar, Málaga y Cádiz, tocando en Lisboa. Agentes: J. Peacock y Compañía. C/ Irish Town.
 - **Compañía Sevillana de Navegación a Vapor:** Málaga (2ª línea), Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona y Marsella.- Salidas de Algeciras dos veces a la semana. Los vapores son de Compañía Sevillana de Navegación Vapor y de los Sres. Espaliu y Compañía. Agentes en Algeciras, Eugenio Oncala. En Gibraltar no tiene agente.
 - **Norddeutscher Lloyd.-** Compañía de Navegación a Vapor, Bremen.- Línea Regular de vapores express, entre Nueva York, Nápoles y Génova, con escala en Gibraltar. Agentes: D. Juan Onetti e Hijos, C/ Ingenieros.
 - **The Royal Netherland Steamship Co.** Agentes: Turner y Cia. C/ Urusg Town. Societe Generale des Transports Maritimes a Vapeur. Agentes: Longland Cowlland compañía. Cliter Ramp. Baños de Scotte.
 - **Hamburg American Line:** Agente Juan Carrara e Hijos. C/ Real.
 - **Continental Shipping and Tradding Company:** Agente S.s. Conte.
 - **Oldenburg, Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei.-** Servicio mensual de vapores de Hamburgo y Amberes, Gibraltar, Tanger, Casablanca, Saffi, Mogador, Larache, Rabat, Mazagán y viceversa. Para flete. y pasaje. Agentes: Sres. Mateos e Hijos, C/ Pitman's Alley. Gibraltar.
 - **Woermann Line. M.B.H.** Agente: José Ruggerone e Hijo.
 - **Peninsular & Oriental (P. & O.),** Steam Navigation Company. Royal Mail Steamships. London, India, China, Australia, Agente: Smith, Imossi & Co.
 - **Orient Line Royal Mail Steamers.** London (Tibury) and Australia.

Entrado el nuevo siglo se contabilizan en Gibraltar las siguientes agencias navieras:

- **Anchor Line.-** Transatlantic Oriental, Peninsular and Mediterranean Steamers. India Service . Agente: Henderson Bros Ltd. Waterport Street.
- **Hall's Line.-** Sailing Weekly. London, Lisbon, Gibraltar, Málaga, Cádiz and Havre. Agent: W.J. Sallus Smith.
- **Rotterdam Lloyd Royal Mail Line.** Rotterdam, Southampton, Lisbon, Tangier, Gibraltar, Marsella, Port Said, Suez, Ceylon, sumatra, y Java. Agente: The London Coal Company. C/ Bomb House Lane.
- **La Ligure Brasiliana.** Nuevo Servicio Regular.- Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Genova y Gibraltar. Agentes: Juan Carrara e Hijos. C/ Real.
- **Compagnie de Navigation France-** Amerique. Vapores Correos Franceses. Vapor "*Provence*". Este magnífico vapor, que por su inmejorable condición y esmerado trato a bordo, ha conquistado tanta reputación, está provisto de telegrafía sin hilo, que le permite estar en comunicación continua con tierra u otros buques, y reúne las mejores

condiciones de comodidad, seguridad y evitar el malestar del mareo. Comida abundante, carne, verdura, leche, pan fresco y vino todo el viaje, médico, medicinas, alimentos y enfermería gratis. Para mas informes, acúdase a los agentes en Gibraltar. Agente: J.Lucas Imossi e Hijos. Irish Town, 17. Puerta de Tierra.

- **Unión Castle Line, Italian Line, American Export, Zim Line, Polish Ocean, Rotterdam Lloyd, British India.**

Otros agentes navieros: T. Mosley y Cía, H. Molinary e Hijos, J. Viales, Crusoe, Mackintosh y Cía, L.H: Fava y Cía y St. Luis de Rhone.

Cerramos este capítulo dedicado a las compañías navieras y consignatarias con una de las más antiguas establecidas en Gibraltar, la **M.H.Bland Co.Ltd.** que hasta los años más recientes, ha mantenido un servicio regular entre Tánger y Gibraltar con la motonave "*Mons Calpe*". También el movimiento de buques en el puerto de Gibraltar entre 1954 y 1955 registró la entrada de 4.215 y 5.107 buques, respectivamente, con un desplazamiento de 8.916.651 y 9.991.609 toneladas. En dicha fecha muy raramente los buques tanto mercantes como de pasajeros utilizaban carbón para su propulsión. Sin embargo, el puerto de la colonia aún contaba con máquinas para el suministro de dicho mineral juntamente con instalaciones modernas para fuel-oil.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS.

- (1) JOHN D.STEWART, "*Gibraltar Piedra Clave*", 1968. Aguilar, Madrid.
- (2) "El Mar", Gran Enciclopedia Salvat. Instituto Geográfico, Agostini. 1975.
- (3) ALBERTO SANZ TRELLEZ, "*Prensa de Algeciras 1805-1905*", Editorial Regueira, Algeciras, 1989.
- (4) J. ROSETTY. "Guía de Cádiz y San Fernando y el Departamento, para 1856", Imprenta Médica, Cádiz. Pg.50
- (6) MARIANO DE RÉTEGUI Y BENSUSAN. Estudio Histórico y Defensa del comercio Marítimo de Cádiz en 1820.
- (7) DORA WORDSWORTH. (MRS. QUILLINAN). "*Journal of a few months residence in Portugal and glimpses of the South of Spain*", published by Eduard Moxon. London 1847.
- (8) LUIS LAVAUUR. "Turismo Romántico en el Campo de Gibraltar". Revista "*Carteya*", 1972
- (9) ALBERTO RAMOS SANTANA. "Carteles de Barcos 1866-1914. Diego Conte Domeq". "*Diario de Cádiz*", 1992.
- (10) "El Mar", Gran Enciclopedia Salvat. Instituto Geográfico de Agostini 1975.
- (11) GEORGE HILLS, "*El Peñón de la Discordia*", Editorial San Martin. Madrid, 1974.