

# COMERCIO Y CONTRABANDO EN GIBRALTAR A MEDIADOS DEL SIGLO XIX: INFORMES DE JOSEPH ANTOINE LIMPERANI, CÓNSUL DE FRANCIA.

*Alfredo Ortega*

## Situación a su llegada.

En carta del 11 de septiembre de 1848, el Cónsul saliente Sr. Gauthier relata el cambio de poderes a su sucesor Limperani, y la presentación de éste al Gobernador Sir Robert Wilson.

Trece años antes había estado a punto de firmarse un convenio anglo-hispano que hubiera puesto en grave peligro la actividad mercantil gibraltareña, al permitir la importación por los puertos de San Sebastián, Bilbao, Santander, La Coruña y Málaga de tejidos ingleses de algodón puro o mezclado.<sup>(2)</sup>

Un año después de su llegada, el nuevo Cónsul envía su primer informe comercial global<sup>(3)</sup>. Tras subrayar la dificultad de conseguir datos concretos -salvo en materia de tráfico marítimo (y aún éstos son incompletos)- indica que el comercio local ha declinado notablemente desde el final de la guerra continental (1814), cuando las importaciones se situaban en unos 150 millones de francos<sup>(4)</sup>, o sea casi cuatro veces más que en 1848. (El cambio era entonces 1 £ = 25 F) Aún así, el volumen de cambios comerciales, unos 39 millones de francos, es considerable para una población de 15/16.000 habitantes (sin contar la guarnición)<sup>(5)</sup> y «sería difícil encontrar en la historia otra ciudad que, teniendo la misma población, presente el mismo fenómeno». Comparado con el de las otras posiciones militares de la Corona en el Mediterráneo, constituye, con mucho, el principal mercado de exportación, excediendo en un 60 % el de Malta, y siendo más del doble del de las Islas Jónicas<sup>(6)</sup>.

La situación económica es sana. Los salarios son elevados, prueba de actividad económica: un jornalero gana, según Limperani, cinco reales de plata (14,05 F) (comparados con 2,5 a 3,5 reales de media en la Península para un jornalero agrícola)<sup>(7)</sup>. También lo son los alquileres: el Cónsul paga por su residencia -una casa sin amueblar de dos pisos y 14

# Historia

habitaciones- una renta de 768 piastras (4.098.80 F). La ciudad está superpoblada. Las autoridades militares pretenden limitar el porcentaje de población civil en la Roca por temor a las epidemias y para mantener las necesidades de abastecimiento en niveles razonables. Los comerciantes imponen la prohibición de inmigrar para eliminar competencia<sup>(8)</sup>. Y esto ocurría ya durante la edad de oro (1793-1814), cuando la prosperidad económica hubiera permitido «sustentar a una población de 50.000 almas».

Las finanzas locales son asimismo equilibradas; el producto de los impuestos sobre viviendas y otras contribuciones indirectas locales excede con mucho los gastos civiles (Los militares están a cargo de Londres). Un informe posterior<sup>(9)</sup> amplía esta información y se sorprende al ver que en un territorio poblado por solo 15.000 almas, sin actividad industrial, aduanas ni arbitrios, se puedan recaudar anualmente hasta 50.000 £. de contribuciones indirectas. Otro motivo de extrañeza es el alto nivel de los gastos civiles, cerca de 30.000 £, o sea unos 40 F (1.6 £) por cabeza; «pocas ciudades o países en Europa gastan tanto (proporcionalmente)» lo que parece apuntar a «abusos graves». El presupuesto lo prepara el Gobernador -sin más intervención de los representantes locales que en materia de iluminación y pavimentación, unas 2.000 £- y lo aprueba la Reina en su Consejo Privado. La remuneración de los funcionarios aparece bastante elevada<sup>(10)</sup>. Todo lo cual motiva reclamaciones de la población a la Secretaría Colonial para la creación de un Consejo de la Colonia que delibere sobre ingresos y gastos.

El tráfico marítimo se ha reducido desde el final de la guerra continental en 1814, aunque parece estabilizarse con ligera tendencia a la baja<sup>(11)</sup>.

Los cambios comerciales<sup>(12)</sup> pueden resumirse del siguiente modo (porcentajes extraídos de los datos Limperani): 57 % del total de las importaciones proviene de Inglaterra y sus colonias (tejidos de lana y de algodón, carbón, tabaco, azúcar, café, té, especias, sedas, bacalao, aguardientes, cuero, joyas y muebles); 11.6 % de EE UU (tabaco, azúcar, cacao, té, café, harina y arroz); 9 % de España y sus colonias (azúcar, café, tabaco, bueyes, corderos, vino, aceite, trigo, fruta, plomo, cuero sin curtir y corcho) y 8.2 % de Francia/Argelia (casi las tres cuartas partes en sedas y tejidos de seda, algodón y lana, y la décima parte en harinas de Marsella).

En cuanto a las exportaciones, oficialmente, se ventilan en un 45 % hacia España y sus colonias (tejidos de algodón, de seda, tabaco, lanas, mayólica, ferretería, acero, y bacalao), un 17.6 % hacia Marruecos (tejidos de algodón y de seda, azúcar, café, pólvora, acero e hierro), un 14.1 % hacia Inglaterra y sus colonias (fruta, vinos, aceite, almendras, goma, trigo y habas), alrededor de un 5 % hacia EE UU (vino, aguardientes, fruta, aceite, lana) y otro tanto hacia Francia y Argelia (tabaco, café, lana, manufacturas inglesas). Es interesante notar que otro 5 % de las exportaciones va al Reino de Cerdeña.

El saldo negativo de la balanza comercial (o sea, un 26 % del total de las importaciones) lo afecta Limperani al consumo local, pareciéndole «razonable teniendo en cuenta la población local, el hecho de que no exista producción industrial ni agrícola (solo alguna fruta y forraje) y la gran cantidad de viajeros -españoles y marroquíes- que consumen y se llevan mercancías».

Las empresas mercantiles son numerosas y florecientes<sup>(13)</sup>. Destacan Ben Holiel y Cía., Hermanos Larios, William White y Cía., Graham y Cia., Glasgow y Cia., Carwer & Nephros y S.B. Canepa. Las dos primeras, además, ejercen actividades de Banca.

## Evolución del comercio y del tráfico marítimo.

En los años siguientes, Limperani va remitiendo a su Ministerio anualmente un informe sobre la navegación y el estado del comercio en Gibraltar, que hemos ordenado y agrupado en los cuadros adjuntos. Detalla, por este orden, el tráfico de navíos por trayecto y por pabellón, separando veleros de barcos a vapor (que empezaron a construirse en Liverpool en 1826), comparándolos con los del año anterior y comentando las tendencias. Inexplicablemente, no vuelve a dar datos sobre el comercio exterior de Gibraltar, por lo que hemos buscado algún dato en otras fuentes<sup>(14)</sup>.

Hemos reconstruido en lo posible en el cuadro adjunto **Ia**, el tráfico (sumadas entradas y salidas de Gibraltar). Limperani insiste en que tránsito y comercio son cosas diferentes, aun cuando, naturalmente, con incidencia del primero en la actividad portuaria: Gibraltar es punto de escala casi obligada entre Mediterráneo y Atlántico y, además, las condiciones meteorológicas imponen con frecuencia a los veleros un atraque imprevisto en dicho puerto. De todas maneras, el tráfico de éstos se mantiene estable durante el período considerado, con un promedio anual de 3.548 unidades; empieza a crecer sin embargo considerablemente el de vapores: 844 en el 54, contra solo 474 en el año 1851<sup>(14b)</sup>. La navegación de cabotaje (velas latinas. Cuadro **Ib**.) pierde en cinco años la quinta parte de sus efectivos (¿caída del contrabando?) aun manteniéndose en más de 2.500 unidades.

El cuadro adjunto **II**, arroja en porcentajes el tráfico por pabellón, interesante en cuanto da una idea de la potencia de las marinas mercantes respectivas en el Mediterráneo occidental, con la excepción de España, debido a la proximidad de sus puertos. Si, para eliminar puntas coyunturales (políticas o climáticas) se considera el promedio del lustro 50/54, más de la



Desde la antigüedad, el puerto de la Roca ha sido pieza clave para el comercio y desarrollo de la ciudad.

# Historia

mitad de los barcos son ingleses, uno de cada once francés, sardo o estado-unidense; uno de cada veinticinco sueco, holandés o portugués; uno de cada cuarenta napolitano, ruso o austríaco, y uno de cada sesenta toscano.

La coyuntura internacional motiva lógicamente puntas de tráfico. En 1850, la actividad, que había venido declinando, se estabiliza.<sup>(15)</sup> Aunque el tráfico de veleros haya disminuído, el de vapores ha doblado, lo que aporta una actividad suplementaria, la del almacenamiento y venta de carbón. La sequía en Marruecos conlleva tránsito de cereales, más de 400.000 hectolitros, en su mayoría de origen francés, lo que motiva la presencia de comerciantes especializados en aquel país (David de León Cohen, Hermanos Altarás).

En sentido opuesto, la disminución del contrabando debido a las medidas adoptadas por España y al incremento de la tasa fiscal gibraltareña sobre el tabaco (cuya recaudación pasa de 100 £ en 1850 a 1.600 £ el año siguiente, según Limperani) afectan desfavorablemente a los comerciantes, los cuales reclaman con insistencia la revocación de la Ley española que penaliza con la pérdida del beneficio del pabellón a ciertos navíos españoles (cf más adelante).

1851 da otro ejemplo de la sensibilidad del tráfico marítimo gibraltareño a las relaciones internacionales<sup>(16)</sup>: al resolverse las diferencias anglo-griegas que habían paralizado en 1850 el comercio entre ambos países, el pabellón heleno se sitúa en tercer lugar, transportando hacia Inglaterra grandes cantidades de cereales del Mar Negro. Sin embargo, el comercio declina como consecuencia de diversos factores: la pérdida de la ventaja que Gibraltar tuvo sobre Malta durante la guerra continental, la insurrección de las colonias españolas, a las que el Peñón servía de enlace irregular con la Península, y las medidas para combatir el contrabando que relataremos más adelante. Se producen varias quiebras y cierres de almacenes; los comerciantes reclaman la supresión del gravamen español sobre exportaciones de comestibles hacia Gibraltar y, de nuevo, sobre el problema del pabellón, enviando una delegación en apoyo de sus peticiones al embajador inglés en Madrid, Lord Howden.

Prosigue el desarrollo de la navegación a vapor y baja sobremanera el precio del carbón de Newcastle que, importado un año antes a 38 F/Tm, debe venderse al Estado por 29 F/Tm. Sin embargo, el crecimiento de la demanda en los años posteriores subirá los precios: en 1854<sup>(17)</sup> Gibraltar importaría más de 30.000 Tm de hulla para barcos mercantes y de guerra; el precio sube hasta 45/50 F/Tm. En Marruecos, la cosecha de 1851 pone fin a la larga penuria y el comercio, que estuvo muy animado a principios de año, decae más adelante con la discordia entre Francia y Abd el Rahman.

No se observan grandes cambios el año siguiente, y si bien aumenta el tráfico marítimo con el auge de las relaciones Mediterráneo/Atlántico, no ocurre así con la actividad mercantil en la Plaza. Por países, las importaciones de EE UU, que anteriormente se situaban en segundo lugar, tras las de Inglaterra, pasan al quinto puesto: la harina de Marsella es competencia temible para la americana, y la venta de tabaco -debido a la mayor vigilancia española- cae en un 60 %, según informa Limperani.

El problema pendiente del pabellón encuentra por fin salida: una Ley española del 9 de julio de 1841 retiraba el privilegio del pabellón a los navíos españoles que hicieran operaciones de carga o descarga en ciertos puertos extranjeros, entre ellos Gibraltar, lo que frenaba considerablemente el comercio lícito de ésta con España. El Decreto del 10 de diciembre de 1852<sup>(18)</sup> pone fin a esta situación, con gran contento de los comerciantes del Peñón, y tanto más cuanto que ello permite el que la navegación entre Marsella y Cádiz, que anteriormente hacía escala en Algeciras, lo haga desde entonces en Gibraltar. Ya en el siguiente año 1853, 47 buques españoles han comerciado con Gibraltar<sup>(19)</sup>.

También en el 53 las autoridades francesas atienden anteriores sugerencias de Limperani en el sentido de canalizar el tráfico francés del Mediterráneo al Atlántico y a Argelia por Gibraltar: La compañía *Marc Fraissinet et Cie.* abre una línea Marsella -Ruán por Argel, Orán, Málaga y Gibraltar, y el vapor de hélice *Isabelle* atraca en éste último puerto; se espera otro de la misma empresa, y tres buques de otras compañías abren la línea Marsella- Tanger y otros puertos marroquíes del Atlántico vía Gibraltar. Llegan dos remolcadores para el puerto, comprados en un astillero de Ruán.

Hasta entonces, Francia venía prohibiendo la entrada en su territorio de productos de origen africano, asiático y americano, que hubieran transitado por almacenes de las colonias inglesas del Mediterráneo. La supresión de esta medida por Decreto Imperial permite a Limperani albergar esperanzas en cuanto al fomento del comercio local con Francia y, efectivamente, poco después<sup>(20)</sup> empiezan a aumentar las importaciones de Marruecos (trigo, maíz, lana bruta y cardada, sebo y cueros) en la Roca con destino a aquel país.

El año 54 vé gran crecimiento del tráfico marítimo con España y Portugal, ya que los navíos a los que la situación impide enlazar con el Mar Negro, se fletan para transportar sal de dichos países, y , de España, cereales en mayor cantidad que anteriormente.

### El contrabando.

La situación coyuntural del contrabando es la resultante de cuatro fuerzas variables (las de los partidarios y adversarios del mismo en Gibraltar y en España) y una constante (la caótica situación política en la Península) sin olvidar las restricciones que, de una u otra parte de la línea, se imponen por razones sanitarias en tiempo de epidemias.

Los sucesivos cambios de Gobierno en España no le permiten aplicar una estrategia estable en sus relaciones con Gibraltar. Se va de las medidas más estrictas (prohibición de exportar comestibles a Gibraltar, pago de un canon de 4 reales de vellón para los españoles que visiten el Peñón, modernización de la vigilancia marítima con la introducción de guardacostas a vapor, aplicación a rajatabla de la ley), a una política más acomodaticia, por razones de orden interior (supresión escalonada de las trabas, instrucciones de aplicar la ley con manga ancha).

Por otra parte, los pronunciamientos y revueltas sucesivos se extienden a carabineros y aduaneros (sospechosos por otra parte de ser corruptos), que a veces incluso desertan de sus puestos. El 23 de Julio del 54 Limperani señala que un «movimiento insurreccional» se ha desatado en España y que, durante los tres días que han seguido al pronunciamiento en varias capitales, la frontera dejó de existir y más de 8 millones de francos en mercancías han entrado por tierra y por mar en la Península hasta el punto de que «*si ésto sigue, van a quedar vacíos los almacenes en Gibraltar*». Durante el año siguiente<sup>(21)</sup> a cada pronunciamiento se reproduce la misma situación: no se trata de contrabando; no hay «*ni fraude, ni irregularidad ni violencia*»; la frontera está abierta y los puestos españoles abandonados. Incluso se llega a legalizar la irregularidad: En 1854<sup>(22)</sup> la Junta de Salud Pública de la «provincia» de Algeciras modifica por decreto la ley aduanera para «*satisfacer necesidades con una finalidad decisiva y sagrada*».

La oposición al contrabando en España es pues oficial y variable. El Gobierno de Narváez fortalece la represión del contrabando<sup>(23)</sup>; al mismo tiempo se estudia una modificación aduanera que, permitiendo la importación de artículos finos de algodón que Cataluña es incapaz de producir, mantiene la prohibición para los más bastos que Gibraltar se encarga de suministrar<sup>(24)</sup>. Por otra parte, el año 1852 ve la solución del problema del pabellón<sup>(25)</sup> y el final de la prohibición de exportar

# Historia

comestibles por vía terrestre. El sucesor de Limperani relata el 6 de agosto de 1855 la supresión del canon de entrada en Gibraltar para los españoles. Su predecesor ya aludía a instrucciones oficiales del Duque de Valencia de «*hacer la vista gorda*» para evitar disturbios en la Serranía.

Sin embargo, con excepción de las autoridades, no puede decirse que exista entre la población del Campo de Gibraltar una clara oposición al contrabando del que, según fuentes inglesas (las únicas a las que Limperani tiene acceso) «*más de 5.000 familias viven del tráfico de tabaco*»<sup>(26)</sup>. Una población de 20.000 personas (?), en Algeciras y San Roque, vive según el Cónsul<sup>(27)</sup> «*casi exclusivamente del contrabando... dejando baldías las tierras de cultivo*». El «*panfleto Henderson*»<sup>(28)</sup> habla de «*millones*» de contrabandistas semi-bandoleros de la Serranía de Ronda y cifra en más de 8 millones de £ las ventajas que supondría para España la supresión del contrabando, liberalizando las importaciones. Aún rebajando las exageraciones, es indudable que parte de la población se beneficia, directa o indirectamente, de este tráfico.

En Gibraltar, el «partido» anti-contrabando está presidido por el Gobernador Sir Robert Gardiner. General de Artillería y hombre de orden. Considera éste que la actividad del contrabando genera presencia de malhechores y fomenta disturbios, situación incompatible con la seguridad de una Plaza militar. Sus preferencias van hacia la regularización del comercio con España por vías oficiales, y en este sentido publica bandos y comunicados por vía de Prensa, mal acogidos por la población civil (léase mercantil).

Pero, además, dicta medidas a sus subordinados para evitar se siga protegiendo el contrabando. Por ejemplo<sup>(29)</sup> la de permitir que carabineros y personal de la aduana española persigan a los contrabandistas dentro de la zona neutral - lo que antes se consideraba insulto grave - llegando hasta dar ulteriormente severas instrucciones a los centinelas gibraltareños para que apoyen a los funcionarios españoles en su acción. O dejar que los guardacostas, en su persecución, se aproximen hasta la orilla gibraltareña, a «*one stone's throw*», cuando anteriormente el límite era el alcance de un cañonazo. Y, de modo simbólico, suprimiendo de los banderines de vigilancia marítima el que anunciaba la presencia de guardacostas españoles en las cercanías. La reglamentación portuaria oscila entre dos objetivos incompatibles, el de asegurar la máxima libertad para favorecer el comercio, y el mantenimiento del orden. Partidario de la disciplina, el Gobernador impone controles más rigurosos al armamento de navíos en Gibraltar, rehusa renovar patentes a patronos contrabandistas y extiende a la zona portuaria los gravámenes fiscales de los que estaba anteriormente exenta. Por ejemplo, se somete el vino sin descargar a arbitrios municipales.

Los comerciantes se organizan en su oposición a estas medidas, que consideran «*injustas, ya que siempre han sido animados en su actividad tanto por el Gobierno de la Corona como por el de la Plaza, e inoportunas, en un momento de decadencia de la actividad debido a las medidas españolas más estrictas*»<sup>(30)</sup> y elevan un escrito a la Corona, que entregan al Colonial Office tres comisarios nombrados por la población, apoyados por varios parlamentarios, explicando que el comercio legal no puede suplir al otro y que ambos deben co-existir. En cuanto al peligro que para la fortaleza pudiera representar el contrabando, «*en 150 años nadie se dió nunca cuenta de ello, siendo así que era años atrás más voluminoso*».

Londres termina generalmente dando razón a los negociantes y lavándose virtuosamente las manos: no hay ley que prohíba a los comerciantes vender los productos que España tasa con aranceles prohibitivos; el aspecto moral es cosa suya, no nuestra<sup>(31)</sup>. Sin embargo, el temor a que España reaccione penalizando de nuevo con la pérdida del pabellón español al comercio con Gibraltar tras una penitencia de doce años, inquieta a la Cámara de los Comunes y frena la liberalización.

Dos cartas de nuestro Cónsul faltan lamentablemente en la *Correspondance Commerciale et Consulaire*, sustituidas por sendas notas mencionando las fechas (4 y 17 de agosto de 1854) y el contenido: «Contrabando de armas», con una anotación a lápiz «*Passé aux neutres*». Al no haber podido saber si se trataba de la costa española o de la marroquí, no podemos suponer quienes eran esos «neutrales».

### Semovientes, naufragos y piratas.

Al final de su Consulado, en Noviembre del 54<sup>(32)</sup>, Limperani sugiere a su Ministerio la compra de caballos andaluces para la guerra de Crimea. Los ingleses lo han hecho ya con éxito y a un precio promedio de 23 £ por cabeza; sería posible encontrar dos o tres mil animales que pudieran embarcarse hacia Orán en los buques de guerra *Phenix* y *Newton*, de vigilancia por esta zona, o en el *Phare*, que delinea la cartografía del Estrecho. El borrador de respuesta del Ministerio indica que el Regimiento de Húsares ha resuelto ya su problema en Varna. Sin embargo, los ingleses han quedado tan satisfechos con la operación que, tras el descalabro de la Brigada Ligera en Balaklava, envían de nuevo agentes a Andalucía para reponer las pérdidas sufridas<sup>(33)</sup>.



En el tercer gobierno de Ramón María Narváez (1847-1849) se fortalece la represión del contrabando en la frontera con Gibraltar.

Menos afortunado en cuanto a compra de mulos, el mismo Capitán Maberley que hizo las gestiones anteriores regresa de Andalucía sin resultado positivo y Sir Robert Gardiner escribe a Limperani dos cartas<sup>(34)</sup> pidiendo datos oficiales sobre existencias en el Mediodía de Francia y puerto por donde podrían embarcarse. Francia contesta que tan escasos son éstos animales en país galo que la Caballería de Tarbes investiga la posibilidad de abastecerse en España; la misma situación existe en Poitou y en el Dauphiné.

Los naufragios no son cosa insólita para un Cónsul: el 12 de enero del 55, a las tres de la mañana,<sup>(35)</sup> el brick *Chamboran* (Capitán Raynaud), en ruta entre Ruán y Philipeville, recoge a 40 millas al Oeste del Cabo Ouessant un bote con doce naufragos -ocho hombres, una mujer y tres niños- supervivientes del naufragio del buque inglés *Mercury*, que se dirigía de Burdeos hacia Londres, y que había sido sufrido colisión con un velero desconocido. El capitán se desvía de su rumbo para desembarcar a los naufragos en Gibraltar, donde recibe felicitaciones del Gobernador<sup>(36)</sup>.

El velero *La Louise*, de camino hacia Cherburgo, cargado de palo de Campeche y de caoba, hace agua como consecuencia de un temporal, y su tripulación -15 personas y el capitán- es recogida en el 47° 41' de latitud N y 13° 14' de longitud O, por la goleta *L'Aimée* (de Fécamp, capitán Suzard), que atraca en Gibraltar en marzo del 55.<sup>(37)</sup> En el mismo mes hay un fuerte temporal en el Estrecho: la goleta *Grâce de Dieu* (capitán Le Gluar), en lastre entre Marsella y Sevilla<sup>(38)</sup> se hunde cerca de Tariffa (sic), refugiándose el equipaje en Algeciras. En esta bahía se encayan el 23 y 24 el *Cayenne* (Capitán Chalou)

# Historia

y el *Matacón*, que venían de las costas de Africa y de Sevilla respectivamente, y si bien se albergan esperanzas de salvar al primero, se dá por perdido el otro. En el mismo puerto de Gibraltar sufre graves averías el brick *La Pauline*, que transportaba café y espirituosos hacia Marsella. En Mayo embarranca en Algeciras, por niebla, el *Honfleur*.

Aún en pleno siglo XIX sigue existiendo la piratería<sup>(39)</sup>: el 8 de Abril del 55 los «moros» (sic) capturan el *Jeune Dieppois*, y el 15 se apoderan del buque español *San Antonio*. El equipaje de éste último consigue escapar, pero los piratas tienen la desfachatez de enviar emisarios a Melilla para negociar la restitución del cargamento. Otro interesante guión de película relata Limperani<sup>(40)</sup>: El 2 de mayo del mismo año dos buques ingleses, ambos cargados con carbón, el *Lively* (Capitán Herton) en ruta hacia Malta y el *Conference* (Capitán Peter), de camino hacia Cartagena, son asaltados con escaso intervalo y a unas 8 millas uno del otro cerca del Cabo Tres Forcas. La tripulación del primero, al ver acercarse con gran velocidad dos barcas enarbolando el pabellón negro, se dá a la fuga a bordo de una canoa, y les recoge horas después el navío inglés *Empress*. En cuanto a los tripulantes del *Conference*, que horas más tarde se ven obligados a efectuar la misma maniobra, avistan por fin otro buque: precisamente el *Lively*, vacío de tripulantes y de piratas, en el que se embarcan, llevándolo a Gibraltar.

## Exit Limperani.

El 20 de mayo de 1855, Joseph Antoine Limperani acusa recibo del Decreto Imperial que le nombra Cónsul de Francia en Andalucía, con sede en Cádiz, donde había de permanecer tres años, permutando con el Cónsul Frédéric Gauthier. Poco después, en agosto, el austero Gobernador Gardiner abandona Gibraltar tras seis años de permanencia, proclamando<sup>(41)</sup> su tristeza al no haber podido terminar con el contrabando debido a las cábalas de los comerciantes, quienes reciben con gran agasajo al sucesor General Ferguson, desembarcando de Malta con instrucciones que se suponen favorables.

Y, efectivamente, poco después el nuevo Cónsul Gauthier puede relatar<sup>(42)</sup> que el Gobernador ha retirado de la zona neutral los centinelas que tenían por misión dificultar el contrabando. Como diría Limperani: «*Le vent tourne...*».

### Notas:

- (1) J. A. Limperani nació en Penta de Casinca (Córcega) el 25 de julio de 1798. De familia acaudalada, fué sucesivamente Substituto del Procurador (Fiscal) del Rey en Ajaccio (1829), Magistrado en la Cour Royale (Tribunal de Apelación) de Bastia (1830), Diputado entre 1831 y 1842 y, en la carrera diplomática, Cónsul de Francia en Civitavecchia (1842-45), en Venecia (1845-48), en Gibraltar (1848-55) y en Cádiz (1855-58). Trás su excedencia voluntaria, y hasta su muerte el 3 de diciembre de 1884, es Presidente de la Sociedad de Agricultura de Bastia y se ocupa de la administración de sus latifundios.
- (2) Carta confidencial y cifrada del Embajador francés en Madrid De Rayneral a su Ministro con fecha 27.12.1835: El convenio secreto, que firmaron «ad referendum» Mendizábal y el Embajador británico Villier y fué enviado a Londres por mensajero el 28 de noviembre anterior, estipulaba un préstamo de 2 millones de libras esterlinas y, en contrapartida, la autorización de importar los referidos manufacturados por los puertos que se citan, mediante un arancel de 25 % «ad valorem», un tercio de cuyo producto se afectaría a amortización del préstamo, más intereses al 3 %, otro tercio para indemnizar a los industriales españoles lesionados, y el saldo para el erario público. Finalmente, el acuerdo no llegó a ser ratificado. (MD, pág. 213, cf FUENTES.)
- (3) Carta de 1.07.49.CCC, cf FUENTES
- (4) Los datos de Limperani aparecen en varias divisas (francos, libras, reales y piastras -cuatro reales-). Hubiera sido posible unificarlos en una sola divisa, y dar su equivalencia en moneda de hoy que tuviera el mismo poder adquisitivo, teniendo en cuenta la inflación. Sin embargo, considerando los cambios substanciales en materia económica (y, especialmente en nuestro caso, en lo que toca a rentas y comercio exterior) durante el pasado siglo y medio ésto hubiera falseado posibles comparaciones. No obstante, si se desea conocer esta correspondencia, bastará multiplicar las libras y los francos de 1 850 respectivamente por 42,80 y por 18,58 (cf FUENTES).
- (5) En 1857, sólo 10 de las 49 capitales de provincia españolas tenían más de 25.000 habitantes, y Bilbao, por ejemplo, tan solo 17.649. (Histoire des Espagnols, Bartolomé Benassar, Laffont 1992, pág. 692)
- (6) Exportaciones inglesas en 1851, en libras, hacia

Gibraltar	481.286
Malta	301.443
Islas Jónicas	233.096

y, para dar una idea más completa:



	Población	Riqueza(£)	Per capita	Gasto público (£)	Per capita
Gibraltar	17.647	33.512	£ 1.90	29.035	£ 1.64
Malta	147.683	145.944	£ 1 -	148.303	£ 1 -
Islas Jónicas	234.426	140.855	£ 0.60	151.187	£ 0.64

(«Annales du Commerce Extérieur, 1860, Tableau Statistique des possessions anglaises» cf FUENTES)

- (7) Por una jornada «de sol a sol» (Encuesta de Bravo Murillo dirigida a las autoridades provinciales en 1849, in «Histoire des Espagnols», Bartolomé Benassar, Ed. Laffont, 1992, pág. 664). En Vic, un obrero industrial ganaba 4 reales por 12 a 17 horas de trabajo diario. La peseta fué creada en 1868 (Ibid. pág. 688).
- (8) Limperani fracasa en sus intentos de conseguir se establezca en Gibraltar un Agente de la Casa Altarás, de Marsella, para ocuparse del tráfico con Marruecos.
- (9) Carta del 22.11.50.

- (10) El Gobernador, además de su sueldo como militar, alojamiento gratuito y ventajas diversas, percibe una indemnización de 5.000 £. Los otros funcionarios y administraciones (sueldo anual, en £):

Jefe de Justicia	1.000	Admin. de Justicia	3.442
Attorney General	800		
Secretario Colonial	1.000	Secretaría Colonial	1.630
Capitán del Puerto	800	Capitanería	3.550
Jefe de Policía	800	Admin. de Policía	3.559

- (11) Para evitar discrepancias anuales, Limperani compara las promedios del tráfico (entradas y salidas) de dos períodos quinquenales:

Período	Altura	Cabotaje
1 839/43	2.976	3.964
1 844/48	2.908	3.488
	-2.3 %	-2.0 %

- (12) Import/export 1848 (en .000 FF) (Datos Limperani reconstruidos)

	Import		Export	
	.000 F	%	.000 F	%
De Inglaterra y Colonias	22.000	57.0	A España y Colonias	13.000 45.0
De EE UU	4.500	11.6	A Marruecos	5.000 17.6
De España y Colonias	3.500	9.0	A Inglaterra y Colonias	4.000 14.1
De Francia/Argelia	3.165	8.2	A EE UU	1.200 4.2
			A Francia/Argelia	1.675 5.3
			A Cerdeña	1.500 5.3
Otros países		14.2	Otros países	8.5
			Total exports	28.375 100.0
			Consumo local (estimación)	10.390
Total Imports	38.765	100.0	Total	38.765

- (13) Casas de Comercio y volumen estimado (1851, en 000 Francos)

	.000 F
Ben Holiel	2.000
Hermanos Larios	2.000
William White	1.500
Graham	1.200
Glasgow	1.000
Carwer & Nephros	1.000
Canepa	1.000
Sprague (EE.UU.)	800
Yantob Bergel (esp. Marruecos)	800

Los comerciantes franceses sont de menor importancia (importación global inferior a 200.000 F): Marc Supervielle (50 años en Gibraltar, especialista en harinas), Pierre Antoine Bonnet (cuyo comercio de sedas decae por el contrabando), Jean Bartibas (Director de Canepa) y Luis Léger, venta al detall.

- (14) Import/export del Reino Unido, de / hacia Gibraltar, en .000 £

Año	Import.	Export
1854	66.-	830.6
1855	70.6	906.2
1856	52.7	960.4
1857	48.1	720.4
1858	48.7	923.4
1859	44.3	795.8
1860	150.7	1244.2

(«Annales du Commerce Extérieur, 1860, Commerce du Royaume Uni par Pays, 1854 à 1860, Cf FUENTES).

# Historia

- (14b) La vitalidad del puerto de Gibraltar puede apreciarse comparando el número de navíos que por él transitan con los efectivos totales de la marina mercante del Reino Unido (la primera del mundo) y su mayor porcentaje de vapores sobre el total:

	Gibraltar		Total Reino Unido	
	Veleros	Vapores	Veleros	Vapores
Media 51/54	3.548	844	25.047	1.352
% Vapores/Total		19 %		5 %

«Annales... Angleterre, Navigation à vapeur» cf FUENTES.

- (15) Carta del 15.02.51.  
 (16) Carta del 15.05.52.  
 (17) Carta del 10.04.55.  
 (18) Cuenta Limperani que Madrid se oponía a la derogación solicitada por los gibraltareños. Sin embargo, aprovechando que París pedía asimismo la supresión del Decreto, que penalizaba también ciertos puertos franceses, Londres consiguió meter a Gibraltar en la lista de los puertos «indultados».  
 (19) Carta del 24.05.54.  
 (20) Carta del 10.05.54.  
 (21) Carta del 30.07.54.  
 (22) Carta del 30.07.54.  
 (23) Carta del 22.01.49.  
 (24) Carta del 1.07.49.  
 (25) Carta del 10.12.52.  
 (26) El predecesor de Limperani, Frédéric Gauthier, cita ampliamente el 10 de febrero del 48 un curioso «Panfleto Henderson» - sin más datos - que, tras indicar el peligro insurreccional que representan los serranos contrabandistas «robustos y valientes en los ejercicios guerreros» llega a calcular las ventajas económicas que entrañaría para España la supresión del contrabando liberalizando las importaciones. Reproducimos por jocosas (aun cuando mencionadas sin más comentarios en la carta de Gauthier) estas modernas cuentas del Gran Capitán:  
 Consecuencias para España de la supresión del contrabando:  
 Desaparición de 100.000 contrabandistas que, si trabajaran, £  
 producirían 2 chelines por día, por 300 días ..... 3.000.000  
 3.000 familias arruinadas hoy por el contrabando, a 50 £. .... 150.000  
 2.000 pleitos a 20 £ ..... 40.000  
 15.000 aduaneros liberados para producir, a 2 chelines cada uno ..... 450.000  
 Coste anual de este personal y de los edificios de aduanas ..... 500.000  
 Recursos para el erario público de aranceles sobre importación  
 de manufacturados de algodón y otros (30% s/8.000.000 £) ..... 2.400.000  
 Id. Id. sobre importaciones de hierro ..... 300.000  
 Id. Id. sobre otras importaciones hoy ilícitas ..... 1.750.000  
 (27) Carta del 1.07.49.  
 (28) Henderson: ut supra.  
 (29) Carta del 15.11.53.  
 (30) Carta del 12.08.53  
 (31) Comentario del Duque de Newcastle: «I know, indeed, that there are many productions, consigned to these gentlemen (los comerciantes) on which the duties in Spain are so excessive as to be in effect prohibitory; and that, unless such goods are to find an entry through the channel of smuggling, there are unsaleable at Gibraltar: but there is not a law which forbids their share of the dealing in these artifacts; and any question of moral duty which may be involved in it, is more for their own consideration than mine».  
 (32) Carta del 10.05.54.  
 (33) Carta del 10.04.55.  
 (34) Carta del 30.03.55.  
 (35) Carta del 10.11.54.  
 (36) Para dar una muestra del florido estilo decimonónico, reproducimos textualmente la carta del Gobernador con fecha 22.11.55:  
*«I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of yesterday's date, informing me of the humane and noble conduct of Capt. Raynaud of the brig Le Chamboran who having saved the lives of eight men, one woman and three children, subjects of Her Majesty the Queen of England, had not only brought them in safety to Gibraltar, but has declined receiving any recompense or even indemnity for the assistance rendered to our Marine Service, although the sufferers were eight days on board his ship living at his cost, and that he has come considerably out of his way to land them at Gibraltar.  
 I beg you will express to him my high consideration of his generous and humane conduct and my sincere appreciation of the cordial feeling of Amity towards the English Nation, evidenced by his words and actions, with the assurance that I shall not fail to bring the whole circumstances of the case with the least possible delay to Her Majesty's Government whose thanks I feel assured I may beg you to convey to him.  
 I have the honor to be, Sir, your most humble and obedient servant.»*  
 (37) Carta del 4.03.55.  
 (38) Carta del 24.03.55.  
 (39) Carta del 1.05.85. El Capitán Salvador Medina escribe desde Alhucemas a Limperani, ya que había depositado su manifiesto en el Consulado.

- (40) Carta del 19.05.55
- (41) Carta Gauthier del 22.08.55.

## Fuentes:

1. Archivos del Ministerio francés de Asuntos Exteriores:
  - 1.1. MD: «Série: Memoires et Documents, Sous-serie: Espagne, Vol 213 (1826 à 1840)»
  - 1.2. CCC: «Série: Correspondance commerciale et Consulaire, Sous-série: Gibraltar, Vol 5.»
2. Archivos del Ministerio francés de Finanzas:
  - 2.1. «Annales du Commerce Exterieur», Vols 1840 à 1860.
  - 2.2. «Le Pouvoir d'achat du franc (IPC), Tableau R 20, Revue INSEE n° 2-1955" (de 1901 a 1994)
3. Archivos de la Banque de France:
  - 3.1. «Pouvoir d'achat du franc, 1820 à 1982" (Carta del 14.12.95)
  - 3.2. «Cours de l'or, du dollar et de la livre en francs, Histoire Monétaire de la France 1800 - 1980, n° 45 106"»
4. Archivos de la Bank of England:
  - «Equivalent contemporary values of the pound. A historical series 1270 to 1995» (Carta del 15.12.1995)

# Historia

## CUADRO I. TRÁFICO DE NAVÍOS (ENTRADAS + SALIDAS)

Tráfico anual - sumando entradas y salidas - período 1849 a 1854, en buques (unidades) y en tonelaje total de los mismos (en 000 Tm)

### Ia. Navegación de altura

Año	Veleros	.000 Tm	Vapor	.000 Tm	Total	.000 Tm
1849	3.452	620.5	-	-	-	-
1850	3.291	578.7	-	-	-	-
1851	3.147	560.4	474	328.5	3.621	888.9
1852	3.085	558.5	450	331.2	3.535	889.6
1853	4.399	802.0	708	596.0	5.128	1.405.4
1854	3.917	699.7	844	611.9	4.761	1.311.6
<b>Media</b>	<b>3.548</b>		<b>619</b>		<b>4.475</b>	

### Ib. Navegación de cabotaje

(Velas latinas)	Unidades (15 a 20 Tm)
1850	3.080
1851	3.263
1852	2.963
1853	2.721
1854	2.655

## CUADRO II. - TRÁFICO POR PABELLÓN, EN PORCENTAJE DEL TOTAL

Período 1850 - 1854.

	Media	1850	1851	1852	1853	1854
1. Reino Unido	52.7	53.3	45.7	52.5	54.5	57.8
2. Francia	9.4	9.3	9.7	10.5	10.2	7.2
3. Cerdeña	8.2	10.3	10.7	7.0	5.2	7.8
4. EE UU	4.9	4.4	4.1	5.9	3.9	6.2
5. Suecia	4.8	3.9	5.1	4.6	6.1	5.2
6. Holanda	3.8	3.3	2.5	4.1	4.7	4.6
7. Portugal	3.1	3.0	3.6	2.9	2.0	3.8
8. Grecia	2.9	-	5.6	2.8	2.7	0.5
9. Nápoles	2.6	3.0	3.1	1.7	2.8	2.3
10. Rusia	2.4	2.4	2.8	3.5	2.9	0.3
11. Austria	2.3	2.2	2.7	2.2	2.6	1.7
12. España (°)	1.7	1.7	1.5	1.1	1.7	2.4
13. Toscana	1.6	1.9	2.9	1.2	0.7	1.1

(°) Caso especial (Proximidad y problema de pabellón)