

EL CONTRABANDO DE TABACO EN EL RÍO GUADARRANQUE EN 1923

Magdalena Serrano Galiano / M^a Isabel Gómez Arroquia / M^a Isabel Arroquia Rodríguez
Instituto de Estudios Campogibaltareños

La presente comunicación es fruto de los trabajos de ordenación del Archivo de la Comandancia de Obras de Algeciras, realizados un verano pasado donde, entre los extensos temas de gran interés histórico para cualquier estudioso de la comarca, encontramos el documento donde se reflejan de modo nítido los pormenores de esta actividad en la zona durante un año concreto, 1923.

La vigencia del tema, unida a su plasmación en un documento de gran belleza formal, nos ha incitado a ponerlo en conocimiento del público interesado en ello.

Para abordar el presente documento, hemos elaborado dos itinerarios o perspectivas:

a. Las fuentes literarias, recurriendo especialmente a los viajeros de nacionalidad no española que visitaron la zona a lo largo de los siglos XIX y XX.

b. Las fuentes documentales que proporcionan los Archivos, Hemerotecas, etc.

Antes de reseñar las fuentes literarias abordadas en la comunicación, es necesario señalar que el contrabando es una actividad practicada por un número incalculable de andaluces a finales del s. XVII y muy importante en la centuria anterior¹. La transgresión del monopolio del tráfico con las Indias había convertido el comercio ilícito en un hábito muy extendido entre los andaluces.² A la misma conclusión llega Isidro García Cigüenza,³ de donde extraemos la información sobre Pedro

¹ J.J. López González, "Aspectos del contrabando gibraltareño a finales del s. XVIII y principios del s. XX", *Andalucía Moderna, Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, tomo I*, Córdoba, 1978, p. 326.

² *Id.*, *Ibid.*, p. 327 y ss.

³ I. García Cigüenza, *Bandoleros en la Serranía de Ronda*, Edit Guadiaro, Col. Guadalquivir, p. 67 y ss.

Machuca y sus bandidos de La Saucedá, que ya en el s. XVI, trasladaban mercancías procedentes de las Indias y que eran desembarcadas en los puertos de Cádiz y Sevilla hacia Portugal, vía terrestre.

El primero de los viajeros del que haremos mención es Robert Semple,⁴ norteamericano hijo de padres ingleses y que siempre viajó vinculado a firmas británicas; viajó por la península entre 1805-1809, dejando una serie de comentarios muy interesantes. En 1805, en plena Guerra de Sucesión al trono español, se queja de los corsarios españoles que impunemente atacaban a los barcos ingleses. Por otra parte nos dice que: "Algeciras tiene como principal ocupación en tiempo de paz el contrabando con los ingleses y en tiempo de guerra florece extraordinariamente debido a la gran cantidad de barcos corsarios que, equipados con cañones, se encuentran en muy buena disposición para observar y capturar a los navíos enemigos en la estrecha entrada del Mediterráneo". El mismo Semple alaba a los españoles por su sobriedad en el comer y en el beber, pero como todos los viajeros del s. XVIII, expone que eran grandes fumadores y dice: "Para compensar esto, fuman sin moderación, y a todas horas, desde el momento de levantarse hasta la hora de dormir".

El profesor Sánchez Mantero⁵ detalla en su trabajo cómo los cincuenta primeros años del s. XIX son los de máxima actividad del contrabando, siendo Gibraltar un foco de irradiación de mercancías de procedencia extranjera sobre Andalucía y que recoge, la obra de C. Davillier y G. Doré⁶, de donde extraemos la descripción de este "trabajo", haciéndolo de este modo:

El tipo más curioso de la Serranía de Ronda es el contrabandista. Estas montañas abruptas, surcadas por senderos a menudo impracticables, incluso para las mulas, están recorridas en todos los sentidos por ágiles y atrevidos serranos que van a aprovisionarse a Gibraltar, ese gran almacén que Inglaterra abastece sin cesar de mercaderías de desecho destinadas a ser introducidas en España y que hacen la fortuna de los contrabandistas, pues trabajan de ordinario con productos gravados en España con más de un 30%, lo que les deja, como se ve, un honrado margen. En una venta cercana a Gaucín, un contrabandista les descubre los misterios de su aventurado oficio: La primera operación del contrabandista consiste en ir a abastecerse a Gibraltar; Casi siempre son judíos los que se encargan de proveerles de las mercancías necesarias: muselinas, sedas y sobre todo cigarros y tabaco. Entrar las mercancías en territorio español es lo dificultoso, que resuelve el corredor, personaje que vive en Gibraltar, donde se ha refugiado para evitar la acción de la Justicia por algunos pecadillos, dos o tres asesinatos por ejemplo.

La industria de este "honrado" intermediario consiste en allanar, mediante un convenio donde se estipula una cantidad fijada de antemano, las dificultades que los carabineros podrían poner a la introducción del contrabando en territorio español:

... A veces el corredor emprende operaciones en mayor escala por cuenta de casas importantes de Cádiz o Málaga; los hay suficientemente hábiles que logran desembarcar fraudulentamente navíos enteros; Para ello se ponen de acuerdo con el Comandante de Carabineros, que establece un precio según la naturaleza de las mercancías[...] los contrabandistas están en buena armonía con las autoridades de los pueblos que atraviesan[...] llegado al término de su viaje, entregan la mercancía a sus correspondientes.

Por su parte, Pitt Rivers⁷ menciona la vía terrestre que tradicionalmente seguía este tráfico, que llegaba hasta Ronda siguiendo el valle del río Genal, por los pueblos de Gaucín, Cortes, La Saucedá, Parauta, e Igualeja. Otros enclaves de Andalucía como Vejer o Écija constituían etapas importantes o puntos de distribución de estas mercancías por todo el entorno de su comarca. Pero, además, partían del puerto de Gibraltar barcos destinados a recorrer las costas de Valencia, incluso de Galicia, depositando en sus playas y acantilados el contrabando del que habían sido cargados.

⁴ R. Semple, *Observations in a Journey through Spain and to Naples*, (1807).

⁵ R. Sánchez Mantero, *Estudios sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el s. XIX*, Diputación de Cádiz, 1989, p. 83 y ss.

⁶ Ch. Davillier y G. Doré, *Viaje por España*, tomo II, p. 202 y ss.

⁷ P. Rivers, *Los hombres de la Sierra*, pp. 183-4.

Un viajero que no podemos obviar es Richard Ford⁸, para quien los contrabandistas sirven de periódico y portador de chismes, traen azúcar y té al cura, dinero y cigarros al escribano, cintas y telas a las mujeres. Era un personaje familiar, que no acostumbraba a esconder su condición e incluso portaba una indumentaria distintiva: "Cerca de Gibraltar el viajero verá muchos contrabandistas, y es buena gente en realidad: un puro y una bota de vino bastan para ganarse su confianza junto al fuego en una venta...".

En resumidas cuentas, el contrabando no era considerado moralmente malo ¿Qué pecado podía haber en no respetar las aduanas de una administración que robaba al país entero? Ese código valía incluso para la Iglesia, según escribe Inglis: "La religión y el contrabando iban parejos en Sevilla, pues, a las afueras de la ciudad había varios conventos y en especial uno de monjas que sirve como almacén para guardar las mercancías de contrabando, y por supuesto entraban en el reparto de los beneficios que generaba éste". Otros testimonios más explícitos, señalan cómo el convento de la Encarnación, de Arcos de la Frontera, el convento sevillano de la Trinidad o las órdenes mendicantes en la costa, fueron lugares de depósito de mercancías.⁹

Tras la lectura de los textos podemos deducir que son los desorbitados gravámenes a que son sometidas determinadas manufacturas lo que explican el desarrollo del contrabando; a ello se unirían:

- La mentalidad librecambista.
- El poco respeto hacia el Estado.
- El determinismo orográfico.
- La irreprimible tendencia racial.

Estos rasgos se aplicarían con mayor verosimilitud al s. XIX, durante el cual el contrabando llegó a interesar a unas 300.000 personas, según Alberich y Sánchez Mantero.¹⁰ Siguiendo sus estudios, Gibraltar sería el gran depósito de contrabando para toda la Península, traficándose especialmente en tejidos de seda, algodón y tabacos de Virginia y Cuba. El negocio principal lo hacía el comisionista, es decir, el capitalista que financiaba la operación y compraba las mercancías en Gibraltar y, en menor medida, el corredor, encargado de sacarlas de la colonia y llevarlas a su destino. Las ventas eran los lugares donde habitualmente se hacían estos tratos y se organizaban las operaciones de embarque y posterior desembarco del alijo en alguna playa, desde donde cargueros (mozos de cuerda) y porteros (arrieros), normalmente a lomos de mulas, transportaban el alijo hasta su punto de distribución.¹¹

Pasando a las fuentes archivísticas, de Hemerotecas, vemos en primer lugar el Informe elevado a Fernando VII¹² por un autor anónimo donde textualmente se dice:

Gibraltar y Cádiz... ¿Cuál de estos dos puertos vecinos debe ser más concurrido, más poderoso, el de más comercio? ¿A cuál podrán sus gobiernos respectivos dar mayor opulencia? ¿Cuál podrá dar a su Nación mayores ventajas, mayores productos, mayores riquezas? ¿Dudará alguno que Gibraltar, ajeno a España, sería un presidio miserable, si éste supiese aprovechar las ventajas del puerto de Cádiz?

⁸ De la obra de este viajero hemos extraído los máximos datos, al considerarla autores, como G. Brenan, el mejor exponente de este tipo de literatura, junto a la obra de Doughty, *Travels in Arabia Deserta*, v. R. Ford, *Manual para extranjeros para Andalucía y lectores en Casa (Granada)*, Madrid, 1980.

⁹ E. Posa, *Cádiz, venta a venta*, Diputación de Cádiz, 1999, p. 48.

¹⁰ R. Sánchez Mantero, *op. cit.*, p. 57 y ss.

¹¹ *Id.*, *Ibid.*, p. 63 y ss.

¹² Representación dirigida al Rey Nuestro Señor por la Real Sociedad Económica Gaditana en 6 de enero de 1829, Real Decreto de Su Majestad de 21 de febrero declarando a Cádiz Puerto Franco, y Exposición de la misma sociedad de 1 de marzo tributando su reconocimiento al soberano.

Al comparar ambas plazas, el autor es consciente de que Gibraltar es una fortaleza aislada, distanciada de su metrópoli, sin recursos propios y sin industria, con una población limitada por el espacio físico, que ha sido atraída en su mayor parte por la facilidad de lucro que ofrecía su particular comercio; En cambio, a Cádiz la describe como feraz Andalucía de los "Campos Elíseos". Para poner de manifiesto el desigual desarrollo de uno y otro puerto, daba las cifras sobre el respectivo movimiento registrado el año 1921.

En ese año (1921), en Gibraltar habían entrado los buques siguientes:

- Procedentes de puertos ingleses, 231.
- " de la India, 9.
- " de puertos extranjeros, 880.
- " del Río de la Plata, 36.
- " de puertos de España, 286.
- " de los demás puertos de la América española, 31.

Por su parte, el puerto de Cádiz, había recibido durante el mismo año:

- Procedentes de América, 91 buques.
- Españoles de la península, 50.
- Españoles del extranjero, 45.
- Buques extranjeros, 284.

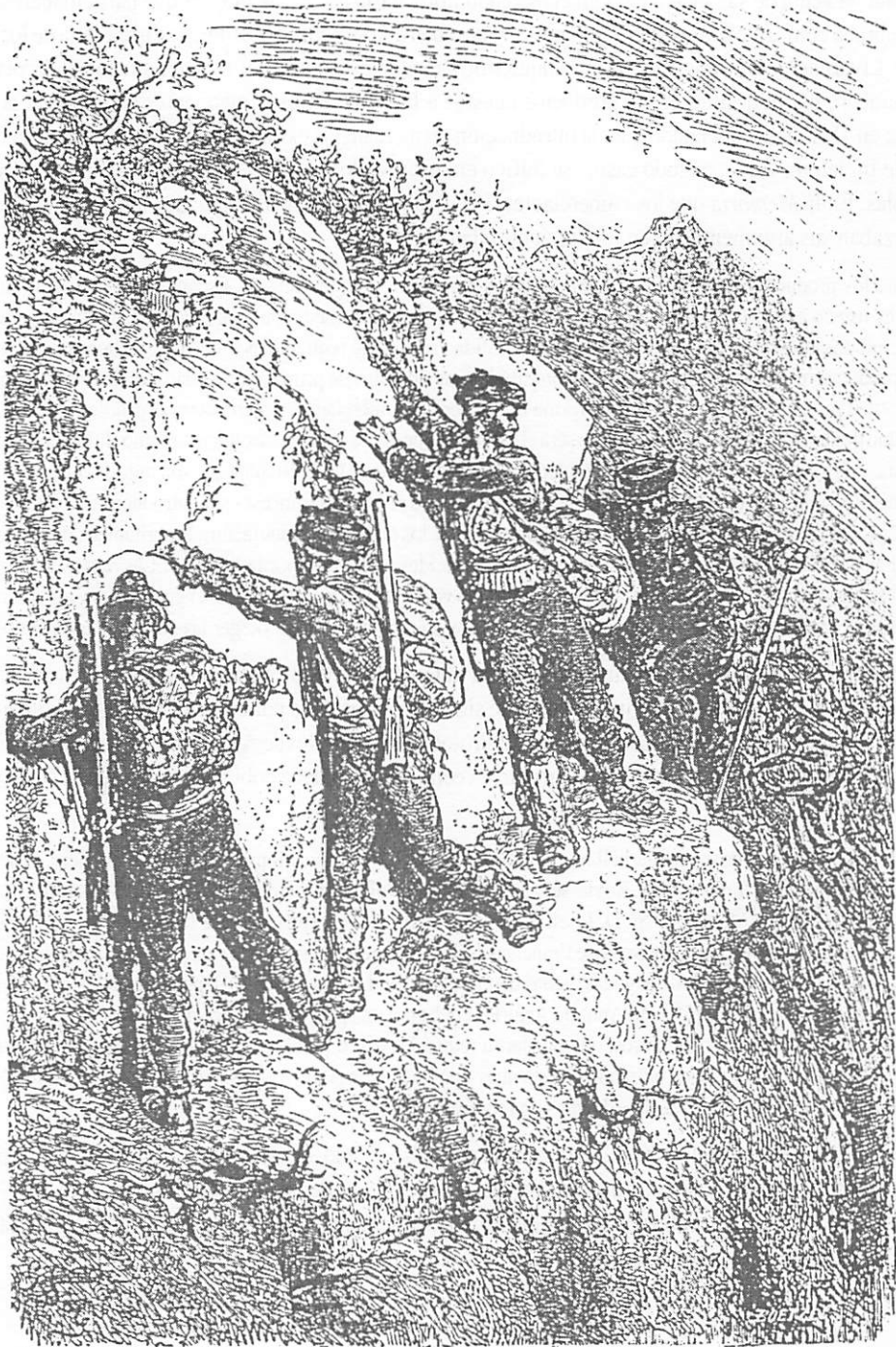
De este cómputo se eliminaban los barcos pequeños de cabotaje que transportaban víveres. Los beneficios para la plaza inglesa son evidentes y las pérdidas para la Real Hacienda por esta desviación del tráfico marítimo, sustanciosas. En el *Informe* se cita un ejemplo muy clarificador: el del bacalao, que estaba gravado con 40 reales cada quintal y, aunque se detectaba alguna entrada fraudulenta, por la Aduana de Cádiz entraban anualmente alrededor de 25.000 quintales. Se subió el arancel a 64 reales, cantidad muy semejante a su propio valor, y el bacalao dejó de entrar por la Aduana; Naturalmente ello no hizo que el producto no entrase por otros conductos. El *Informe* acaba con esta respuesta:

Sólo impedirles el tráfico ilícito, abrir nuestros puertos con generosidad, atraer a los navegantes por la moderación de las Aduanas, que es lo que sólo puede cortar el contrabando, y ahorrar al Real Erario el cuantioso desembolso que sufre por millares de hombres asalariados, y muchos de estos infieles. Este es el único modo de abatir el orgullo inglés, hacernos respetar, para que florezcan las Artes y crezca la Industria por el comercio.

En páginas anteriores, se ha mencionado que el desarrollo máximo de este negocio tuvo lugar durante la primera mitad del s. XIX; Su cuantificación pone de manifiesto la caída notable de este tráfico durante los primeros años de la década de 1840; Ello fue producto, según Sánchez Mantero,¹³ de la Reforma Arancelaria de 1849 y de la mayor vigilancia ejercida por las autoridades españolas en las costas para evitar el tráfico ilegal. La reducción de este contrabando amenazaba con causar la ruina de los comerciantes gibraltareños, cuyos negocios se nutrían fundamentalmente de las ventas que se llevaban a cabo por este medio en España; A esta situación contribuyó el nombramiento como Gobernador de Gibraltar de Sir Robert Gardiner, absolutamente contrario a la práctica del contrabando. El establecimiento de una polémica entre los comerciantes gibraltareños y el gobernador nombrado el 12 de diciembre de 1843,¹⁴ llevó a los primeros a intentar hacerle ver al gobernador, que ellos en nada se asemejaban con la actividad fraudulenta del contrabando. Manifestaban que su negocio terminaba cuando

¹³ R. Sánchez Mantero, *op. cit.*, p. 101 y ss.

¹⁴ P.R.O. *Blue Book of Statistic Co. 595-31- Gibraltar, 1848.*



"Contrabandista en la Serranía de Ronda", de Gustavo Doré

se había efectuado la venta de sus mercancías en el mercado libre: hasta ese momento, los que participaban en él, era gente respetable que obraba conforme a la ley. En este sentido, reiteraban que su actitud no difería en nada de la de los comerciantes de Manchester, Liverpool y Birmingham, o de cualquier otra ciudad comercial del mundo, que no se preocupaban, así al menos lo aseguraban, por el destino de los productos puestos a la venta. Estos comerciantes sustentaban la tesis de Lord Palmerston, que en 1841 había declarado que, la introducción de mercancías extranjeras en España de forma fraudulenta no era problema de Inglaterra y que, en todo caso, ese tráfico era provocado por las elevadas tarifas aduaneras y por las leyes fiscales españolas. En la *Memoria* que los comerciantes de Gibraltar dirigieron al duque de Newcastle, Secretario para las Colonias, reforzaban sus argumentos¹⁵ con los siguientes datos:

Que los productos textiles ingleses son artículos casi siempre prohibidos en España, no siendo admitidos los algodones lisos o estampados más que si contienen 26 hebras en cada media pulgada; Que la cantidad de productos manufacturados en España es mucho menor que la cantidad realmente requerida por sus trece millones de habitantes, que los productos manufacturados de algodón prohibidos son artículos de primera necesidad para las clases populares, y que si estos productos son importados de forma ilícita por los comerciantes y mercaderes españoles en España para el consumo de sus compatriotas, dicho tráfico será el resultado necesario de las pocas juiciosas e impolíticas leyes fiscales españolas... ¿No son notorias las grandes cantidades de manufacturas de Gran Bretaña que son introducidas ilegalmente en los países de altas barreras aduaneras? ¿No es notorio que los productos franceses son introducidos abiertamente en España? ¿No es también notorio que dos tercios completos de los productos manufacturados británicos importados por Portugal es para ser vendidos a los españoles y son introducidos en España por la frontera? Las rentas de la reina de Portugal se enriquecen con este tráfico. ¿Quién oye alguna vez que el gobierno francés, el gobierno portugués, o algún otro gobierno en el mundo, restrinja su industria nacional y su comercio para proteger las tarifas de otros países?

La disminución del contrabando a partir de la segunda mitad del s. XIX provocó un cambio en los artículos motivo de este tráfico fraudulento; los tejidos de la primera mitad de siglo son sustituidos por el tabaco, producto comercial que había sido siempre muy apreciado en el Peñón. En el Archivo de Protocolos Notariales de Algeciras recogemos una reseña, extraída del testamento de Alejandro Bremon, natural de Alicante y vecino de esta nueva población de la ciudad de Algeciras, donde expone:

Ante las deudas que poseo en Marbella con D. Joseh Arnau, D. Joseh Bia, Monsiu Gatier, el Sr. Francisco Granierle, D. Antonio Therio, el Sr. Jordana, el Sr. Boyle, sepan que ésta es mi voluntad: que de una porción de 200 arrobas de tabaco que remite de Gibraltar a Marsella el Sr. D. Joseh Alegre, que importaron según la factura 1805 pesos y 5 reales de plata, moneda de España, y reducidas a moneda de Francia a 4 libras por peso, se reduciría esta porción a cada uno lo que le tocase, y lo que sobrase después de pagadas dichas deudas, al dicho D. Joseh Alegre, depositario de dichos bienes, los remitirá ante testamentario[...] D. Juan Antonio Asturla le debe por una partida de tabaco que desde Gibraltar le remitió a Puerto Mahón, que importa 200 pesos, que quedaron reducidos a 130 pesos-escudos de plata que es lo que han de repartir[...] que es hecho y por mí otorgado en esta nueva población de Algeciras, campo, término y jurisdicción de la ciudad y plaza de Gibraltar. En 22 días del mes de febrero de 1728.¹⁶

Durante la segunda mitad del s. XIX, el tabaco continuaba siendo un monopolio del Estado que proporcionaba importantes ingresos al Tesoro Público. La caída de los productos textiles resalta más su aumento en el mercado del contrabando, y ya en la década de 1830, el viajero inglés Hughes¹⁷ denunciaba la creciente importancia de esta industria en el Peñón y lo comentaba de forma irónica:

¹⁵ *Memoria al duque de Newcastle*, Londres, 1853, p. 5.

¹⁶ Santamaría, notario de San Roque.

¹⁷ T.M. Hughes, *Revelations of Spain*, 2 vol., Londres, 1831, pp. 264-265.

Si en el censo de Gibraltar de 1835 había 15.008 habitantes, se dedicaban a la manufactura de cigarros 3.000 personas de esta población, lo que significaba una de cada cinco personas, ¡Cuánto se debe fumar en Gibraltar! Los expendedores de esta maravillosa Roca en 1835 eran 880 y en ocho años han casi duplicado su número. Si España persiste en su política, en otros ocho años la población que se dedica a esta actividad se cuadruplicaría y al tabaco se dedicarán 12.000 artistas; Oficiales y soldados se dedicarán a elaborar cigarros, y Sir Robert Wilson cambiará sus obligaciones como gobernador y satisfará sus conocidas tendencias ahorradoras, dedicándose al lucrativo negocio de la manufactura del tabaco.

Este tabaco se importaba de diversos lugares, y entre ellos, de los Estados Unidos de América, principalmente de Kentucky, Virginia y Maryland.¹⁸

A mediados de la década de 1830, se intentaba reprimir de nuevo el contrabando, tanto por parte de las autoridades británicas como españolas. A ello colaboró una noticia publicada en el *Gibraltar Chronicle* sobre el comercio de tabaco.¹⁹ En un artículo que aparecía en la sexta columna de la primera página de este diario, y que no era más que una reproducción del publicado en la *Shipping Gazette* de Londres, se ofrecían una serie de datos relativos a las importaciones de tabaco que se recibían en la colonia. En el año 1875, según la mencionada información, las dos terceras partes del tabaco que llegó a Gibraltar, alcanzó la cantidad de cerca de 4.500 toneladas, y procedía fundamentalmente de Calcuta y de otros puertos de la India. Este tabaco iba a parar, en su mayor parte, al mercado español, pues sólo en un reducido porcentaje era consumido por los propios gibraltareños. En 1873, el tabaco vendido en el mercado de la colonia británica llega a 2.716 toneladas, en 1874 a 1.220, y sólo a 682 en 1875. De manera que, en este último año, casi 4.000 toneladas de tabaco procedentes de a India, fueron a parar a nuestro país por medio de los contrabandistas, sin pasar siquiera por el mercado gibraltareño, para ser elaborado previamente por los cigarrereros de la colonia.

Este escandaloso tráfico fue denunciado al Ministerio de Estado por el cónsul de España en Gibraltar, en una comunicación fechada el 21 de septiembre de 1876²⁰, quien al mismo tiempo, ponía de manifiesto las dificultades de las embarcaciones españolas encargadas de perseguir el contrabando, a causa de lo dispuesto sobre las aguas jurisdiccionales. La propuesta del Gobierno español tuvo su efecto como lo demuestra, entre otras cosas, el testimonio del cónsul norteamericano en el Peñón quien, en un Informe de 1879, escribía lo siguiente:

Puede advertirse una disminución en la cantidad de tabaco *hoghead* importado durante el presente año, lo que no resulta sorprendente, considerando la firme disposición que han adoptado desde hace algún tiempo las autoridades locales de Gibraltar, de cooperar con el Gobierno español para suprimir el tráfico de contrabando de Gibraltar, consistente en restringir severamente las salidas de este puerto de barcazas costeras, obligándolas a no salir después de la puesta de sol, y además patrullar la bahía con una lancha del gobierno a casi todas horas, medidas que cuentan con la absoluta aprobación del Gobierno español. No obstante, el contrabando sigue produciéndose y sin duda continuará con mayor o menor actividad, en tanto que Gibraltar continúe siendo puerto libre, el tabaco un monopolio de España, y sus oficiales del resguardo deficientes en el cumplimiento de sus obligaciones.

Los positivos resultados de las protestas españolas quedan demostrados también por el hecho de que, esta reducción del contrabando, volvió a provocar la indignación de los comerciantes gibraltareños que vivían principalmente de este comercio. Sus quejas en esta ocasión, fueron recogidas y comentadas por John D. Stewart en su obra *Gibraltar, piedra clave*.²¹

¹⁸ *Id.*, *Ibid.*

¹⁹ *Gibraltar Chronicle*, 20 de septiembre de 1876.

²⁰ Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Sección Política, Gibraltar, 2483.

²¹ En su obra, hace alusión a documentos sin indicar su procedencia, v. J. Stewart, *Gibraltar, piedra clave*, 1968.



"Bandolero andaluz", de Celestino Nalteuil.

El Gobierno español siguió presionando al de Gran Bretaña para que siguiese tomando medidas represivas, ante la persistencia del fenómeno. Así, sabemos que hubo negociaciones en 1882, sin que se consiguiese llegar a un acuerdo, por lo que España negó a Gran Bretaña el tratamiento de "nación más favorecida".

La gravedad de la situación a la que se llegó en estos años finales de siglo, queda reflejada en una comunicación que se le envió desde el Foreign Office al Subsecretario del Ministerio de las Colonias, con fecha 13 de abril de 1885, en el que se le "aconseja" que tome medidas para controlar el contrabando de Gibraltar, y que se le notificasen, con la mayor rapidez, al embajador en Madrid, Sir R. Morier. Así vemos que, para el Gobierno británico, era importante mantener las buenas relaciones comerciales con España por los canales oficiales.

Una de las medidas que se pusieron en marcha, si bien es cierto que por iniciativa del Gobierno español, para llegar a un arreglo amistoso de las cuestiones relativas a la infracción de las aguas jurisdiccionales, fue presentada por el embajador español en la Corte de San Jaime, al marqués de Salisbury, Secretario para las Colonias, el 4 de abril de 1855²². La propuesta establecía que, en lo sucesivo, el Gobernador General del Campo de Gibraltar que, hasta entonces, había entendido exclusivamente en las cuestiones relacionadas con "la Fortaleza", por parte de tierra, entendiéndose también en las operaciones marítimas de los guardacostas, para resolver con el Gobernador inglés de Gibraltar, los pleitos que surgiesen con motivo de las operaciones originadas por la persecución del contrabando.

A finales del s. XIX y comienzos del s. XX, el tráfico de mercancías (tabaco) de forma ilícita, se mezcla con problemas de otra índole, que también han llegado a nuestros días; Y es en la Hemeroteca de la Comandancia de Obras de Algeciras, donde hallamos la constancia de ello. Textualmente, un artículo del *Heraldo de Madrid*, nos dice lo siguiente:

La prensa de Algeciras y la prensa de La Línea comentan un suceso importante, que no debe pasar inadvertido al Gobierno, que exige en las autoridades españolas del Campo de Gibraltar escrupuloso y obstinado cumplimiento de sus más delicadas obligaciones. *El Sino* de la segunda de dichas ciudades, dio hace días la voz de alerta sobre este suceso de indudable transcendencia para el porvenir, de perseverar en su táctica los ingleses de Gibraltar y en su indiferencia aparente nuestros compatriotas del Campo.

Creemos, y casi nos permitimos afirmar, ha dicho *El Sino* de la Línea, que nuestras autoridades desconocen el proyecto de dominio que están en vías de realizar los ingleses, nuestros vecinos.

²² Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Sección Política, Gibraltar, 2483.

[...] Habrá quien diga que sólo tratan de poner una valla de hierro, una verja, y que estos jalones o postes de sillería, son únicamente para sostener el barandal. Pero ante tal sofisma, existen las pilas de barriles de cemento, y la indiscreta e inocente confesión de uno de los encargados, cuya contestación no da lugar a duda, como no la deja el que los postes se han colocado fuera de la línea de centinelas avanzados y que su colocación no es más que en forma de jalones, para que sirvan de atirantado a la obra que se proyecta.

El fin que se proponen aparentemente es, según han expresado, que nadie cruce del campo español a su terreno más que por la carretera. Esto es perfectamente inadmisibile.

Para hacerse dueños absolutos, como se han hecho, de toda Puerta Tierra, no han necesitado más que alambrar las cercas de madera que dividen los jardines y colocar una verja en donde no existían, a lo largo de la carretera, hasta llegar a la laguna.

El frente español tiene otra barrera en los vallados de las antiguas huertas, y bien podrían haber colocado otra verja desde la máquina del agua hasta el resbaladero de Levante, pero siempre por la parte interior de su línea de centinelas.

[...] Al avanzar con esa muralla y verja por el exterior de la última avanzada de apropiación se lo que no les pertenece.²³

Otros periódicos como *La Defensa*, *El Mercantil*, *La Revista* o *El Anunciador* se han ocupado también en el examen de este asunto. Todos ellos temen la captación de terreno, a que se refiere *El Sino*.

El Anunciador lo expresa así:

Si en efecto existe el proyecto de construir esa muralla, no es seguramente atendiendo a la defensa del Peñón, sino a fin de proteger más eficazmente la Hacienda española contra las defraudaciones de los contrabandistas. Así pues la obra se hará con plena anuencia y consentimiento del Gobierno español, único que ha de reportar algún beneficio de ella. Pudiera suceder que la Prensa española en general no se resolviera a juzgar la cuestión bajo el mismo prisma y que a toda obra de consideración antepusiera las de amor propio y dignidad nacional; Pero juegan en este asunto, si no los intereses del país, otros no ,menos poderosos y dignos de atención: los de la Compañía Arrendataria de Tabacos.

Con pretextos tan endeblés como el de favorecer los intereses de la Compañía Arrendataria de Tabacos, que tendrán, de seguro, sin cuidado a Gibraltar, y que hasta serán contrarios allí al fomento de su industria y de su comercio, se quiere conquistar pacíficamente un pedazo de terreno al campo español, sin que sepamos a estas horas en qué sentido han intervenido para evitarlo las autoridades que representan en los aledaños de la Plaza inglesa, y aún en ella misma, los derechos de nuestra nación.

No es nuevo el conato que se denuncia en la historia de los avances gibraltareños. Poco tiempo hace, se comenzó a construir otra muralla en los límites fronterizos de Gibraltar, y hubo de fracasar el intento de los ingleses gracias a la protesta formulada por el Comandante general del Campo y a la visita de una Comisión militar, destacada desde Madrid, hizo al lugar de las obras.

¿Es que actualmente, como insinúa algún periódico local, ha precedido a la iniciación de ese nuevo muro un acuerdo entre las autoridades inglesas y las autoridades españolas, de lo cual, naturalmente, habrían de tener conocimiento los gobernantes?

No olvidan los españoles del campo gibraltareño, ninguno de los ardides a que se acudió en distintas ocasiones para ensanchar sus dominios, por los representantes del Reino británico. Y algunos de los periódicos que han denunciado la gravedad de los hechos a que nos estamos refiriendo, recuerda las maravillosas garitas con ruedas que avanzaban antaño insensiblemente ante el llamado campo neutral, con gran consentimiento de nuestros vecinos y no escasa admiración de nuestros humillados compatriotas.

²³ *Heraldo de Madrid*, año XX, nº 6661.

Dicen que estas obras se efectúan con anuencia del Gobierno, y que mediante ellas no se persigue sino negar al contrabando nuevos refugios por donde resulten mermados los intereses de la Tabacalera. Y a nosotros se nos ocurre pensar lo siguiente: si las autoridades de la Plaza Fuerte no tienen nada que ver con que esa Compañía liquide más copiosas utilidades, si a ellas les es indiferente el mayor o menor auge del contrabando, atentas sólo, como es natural, a la mayor salida de todos los productos venales que allí ofrece el comercio, ¿por qué no vacila en aumentar los gastos de sus presupuestos en servicio de la prosperidad de algo en que nada le va ni le viene?, ¿es lógico que el mismo Gibraltar costee una obra cuyo fin no es otro, según se dice, que el de brindar nuevas salvaguardias a la Compañía Arrendataria de Tabacos? Y si, en efecto, las obras se ejecutan y con ellas se favorece la vigilancia del contrabando y se niegan facilidades para hacerlo a los que han sabido de cualquier modo burlarla y se sacrifican algunos de los miles de dolares a beneficio de la Tabacalera, ¿no será lógico preguntar por la compensación?

¿Puede concebirse que los ingleses presten ese servicio gratis? Y si tiene un precio, ¿quién lo paga?, ¿en qué consiste?, ¿en el silencio de ese avance? No lo queremos creer. Nos lo veda el concepto que tenemos de los mismos gobernantes. Esa hipótesis es tan absurda que ni siquiera en calidad de tal nos atrevemos a aceptarla. Pero fíjese en ella el Gobierno. Estamos seguros de que ha sido patrocinada, como verosímil forma de los hechos, por esa parte de la opinión pública que tiene como norma de criterio la suspicacia más desenfadada. Es necesario combatirla para que desaparezca, y sólo desaparecerá cuando los gobernantes expliquen lo que no tiene explicación y lleven al ánimo de los vecinos del Campo de Gibraltar la convicción de que nuestros derechos son respetados, de que no los quebrantará rapacidad disimulada alguna y de que no hay ningún compromiso que obligue a callar, cuando el silencio puede constituir una mancha para nuestra dignidad de españoles.

Tras el largo artículo periodístico transcrito, nos queda mencionar el mapa histórico (lám. 1) motivo de la comunicación, firmado por el comandante de ingenieros Miguel Cardona, que es testigo del buen hacer de esta Comandancia del Ramo de la Guerra y donde se nos muestra, de modo detallado, el quehacer de esta actividad ilícita. En la claridad expositiva del documento, nos llama la atención de modo especial, la mención al contrabandista, cacique y alcalde pedáneo del lugar, Eugenio López.

El documento reproduce la zona próxima a la desembocadura del río Guadarranque, donde se sitúa el habitat de los protagonistas de este suceso continuado y fraudulento del contrabando de tabaco en el año 1923.

Este mapa, forma parte de todo el seguimiento que, sobre el tema del contrabando, hace el ya citado Ramo de la Guerra; Y lo pormenorizado de este documento prueba la importancia que tenía para las autoridades militares, la existencia de cualquier tipo de incidente en este sentido.

La estrategia de los contrabandistas es sofisticada, dado que la casa (A, Lámina 1) a través de la cual se producían los alijos estaba situada junto al río, y en la parte trasera que caía sobre éste, había una compuerta que, al subir la marea, hacía posible la entrada de la embarcación, que contenía el tabaco dentro de la misma.

Es bastante significativa la personalidad de los contrabandistas que, a la vez, eran las autoridades locales, por lo que niegan con altanería, cuando son requeridos por los militares a abrir la casa.

Destacan en el documento los detalles iconográficos de tipo geográfico y arqueológico, como los arenales, las salinas, las viviendas, el camino a las tierras de labor o las ruinas de Carteia. Así mismo, la especificación de los materiales de construcción, la estructura de las edificaciones, los aparejos, proporcionan una interesante fuente de información para futuros estudiosos de estos temas y parajes.

Bibliografía

- ALBERICH, J.: *Del Támesis al Guadalquivir (Antología de viajeros ingleses en la Sevilla del s. XIX)*, Sevilla, 1976.
- BORROW, G.: *La Biblia en España*, Madrid, 1970.
- DAVILLIER, Ch. y G. Doré: *Viaje por España*, tomo II.
- FORD, R.: *Manual para extranjeros para Andalucía y lectores en Casa (Granada)*, Madrid, 1980.
- GARCÍA CIGÜENZA, I.: *Bandoleros en la Serranía de Ronda*, Edit Guadiaro, Col. Guadalevín.
- HUGHES, T.M.: *Revelations of Spain*, 2 vol., Londres, 1831.
- INGLIS, H.: *Spain in 1830*, 2 vol., Londres, 1831.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, J.J.: "Aspectos del contrabando gibraltareño a finales del s. XVIII y principios del s. XX", *Andalucía Moderna, Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, tomo I, Córdoba, 1978.
- MONTERO, F.: *Historia de Gibraltar*, Cádiz, 1860.
- POSA, E.: *Cádiz, venta a venta*, Diputación de Cádiz, 1999.
- RIVERS, P.: *Los hombres de la Sierra*.
- SÁNCHEZ MANTERO, R.: *Estudios sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el s. XIX*, Diputación de Cádiz, 1989.
- SEMPLE, R.: *Observations in a Journey through Spain and to Naples (1807)*.